

QUATRIÈME ANNÉE, N° 21

MAI 1932

LE BULLETIN RPLM

REVUE BIMESTRIELLE

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

Drac

LE BULLETIN LE P L M

ABONNEMENTS

France, Colonies et Pays
de Protectorat } 12 frs
Étranger, Union postale .. 14 frs
— Autres pays 16 frs
Pour les Agents retraités du P. L. M., les
prix sont réduits de moitié.

Le Numéro : 2 francs

*Distribution gratuite au Personnel de la Compagnie.
Mise en vente au Public dans les principales gares.*

Pour tout ce qui concerne le *Bulletin P. L. M.* (Rédaction et Administration, Abonnements, Publicité), 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.
Au cas d'épuisement des numéros parus, les abonnements souscrits en cours d'année prennent effet du 1^{er} janvier suivant.

SOMMAIRE

	Pages
Distinctions honorifiques	65
Au Personnel. — Lettre de M. le Président à M. le Directeur Général	67
Les résultats de notre exercice 1931, par M. Louis Geoffroy, Contrôleur des Services Centraux à la Direction	69
Causerie sur l'évolution de la locomotive à vapeur	74
Trafic du Réseau P. L. M.	80
Revue Documentaire : Le changement de service du 22 mai 1932. — Une Instruction du Service de la Voie à propos de la circulation routière. — Belles marches de trains P. L. M. — Pour conserver aux fruits et primeurs français la place qu'ils méritent. — Dans nos cités.	81
Évitons les accidents	83
Les belles familles P. L. M.	84
L'hygiène, par M. le Docteur Henry Thierry	84
Lectures	85
Sur le passé de notre banlieue.....	87

En marge du métier :

Concours de photographie et dessin	89
Arts. — Résultats du concours d'impressions de vacances. — Le 22 ^e Salon de « l'Artistique »	90
Sports. — Notre activité sportive	90
Jardinage. — La culture du haricot au potager	92
Pêche. — La pêche du chevesne à la mouche	92
Excursions. — La Chartreuse de la Verne. — Excursions et photographie	93
<i>Autour de ma gare.</i> — Charlieu	94
T. S. F. — Le Général Ferré. — Quelques conseils aux sans-filistes (<i>suite</i>)	94
Pour vous, Lectrices	95
Emission de titres P. L. M. — Une Instruction du Service de la Voie. — Principaux Ordres de Service, Instructions et Circulaires parus. — Médaille d'honneur (<i>suite</i>). — Distinctions honorifiques diverses. — Avancements en grade (Conseils des 18 mars et 22 avril 1932).... <i>Feuilles roses</i>	

DISTINCTIONS HONORIFIQUES

LÉGION D'HONNEUR

Par décret du 3 mars 1932, a été nommé dans l'Ordre National de la Légion d'honneur :
Chevalier : M. BOUBOULEIX Alphonse, Commis de 1^{re} classe à Lons-le-Saunier.

MÉDAILLE MILITAIRE

Par décrets des 23 avril 1931, 3 et 8 mars 1932, la Médaille militaire a été conférée aux Agents dont les noms suivent :

MM. PERRIN Louis, Chauffeur de route à l'annexe d'Aix; DARNE Pierre, Homme d'équipe à la gare de Clermont-Ferrand; TAUPENAS Hilarion, Employé principal au Service Central de l'Exploitation à Paris.

RÉCOMPENSES HONORIFIQUES POUR ACTES DE COURAGE ET DE DÉVOUEMENT

Par décrets en date des 26 février 1931 et 8 février 1932, des médailles d'honneur de 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. DALBIN Marius, Cantonnier à Cannes; GIACCOMINI Séraphin, Chef de gare à Ternand; GLEZOL Hippolyte, Sous-Chef de bureau à Saint-Fons; M^{me} VILLARD, Gardé-barrères à Chamousset.

Mention honorable : M. MARTIN Jean, Homme d'équipe à Dijon-Ville.

CITATIONS A L'ORDRE DU RÉSEAU

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

M. COCHAT François, Chef de gare à Cagnes-sur-Mer.

Le 9 janvier 1932, alors qu'un train quittait la gare, a sauvé la vie d'une voyageuse âgée qui allait rouler sous les voitures.

M. PICARD Louis, Homme d'équipe à la gare de Paray-le-Monial.

Le 10 février 1932, a courageusement tiré de sa dangereuse position un voyageur qui s'était imprudemment engagé sur les voies alors que survenait un train.

M. PERRIN Pierre, Cantonnier principal à Saint-Georges-d'Aurac.

Le 14 février 1932, n'a pas hésité à exposer sa vie en s'attaquant à un malfaiteur qui tentait de s'introduire par effraction à la station d'Aurac-Lafayette; a réussi en outre à faire arrêter cet individu par la gendarmerie.

M. COLLIN Maxime, Manœuvre au dépôt de Laroche.

Le 28 février 1932, au moment même qu'il venait d'être blessé assez grièvement en service, a fait preuve d'un réel courage et d'une grande initiative en prenant toutes les mesures utiles pour arrêter une grue roulante qui venait d'être mise en marche accidentellement.

M. MIREFLEUR Pierre, Facteur mixte à la gare de Sain-Bel.

Le 9 mars 1932, alors qu'un train survenait, s'est précipité au péril de sa vie au secours d'un jeune homme dont le pied s'était pris dans la voie et a réussi à le dégager à l'instant même où la locomotive arrivait.

M. POUFFIER Marcel, Chauffeur de route du dépôt de Laroche.

Le 29 mars 1932, obligé d'évacuer l'abri de sa locomotive envahi par la vapeur, a réussi, malgré de multiples brûlures — et alors qu'il restait seul sur la machine — à obtenir l'arrêt en allant se pencher sur la plateforme avant pour atteindre la poignée de manœuvre de la conduite automatique.

MM. BERTHON Marius, Sous-Chef de gare à Nice-Saint-Roch, BLANC Germain, Homme d'équipe à Nice-Ville.

Le 3 mars 1932, alors que deux wagons-citernes d'essence venaient de prendre feu au cours d'une manœuvre, ont fait preuve d'un grand courage en se portant, au mépris du danger, sur les lieux du sinistre pour déceler les véhicules en feu et circonscrite ainsi l'incendie.

MENTIONS POUR ACTES MÉRITOIRES

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

MM. BERTEL Adolphe, Brigadier à la gare de Saint-Rambert-d'Albon; BOURGEOIS Gaston, Homme d'équipe à la gare de Morteau; CURINIER Marius, Homme d'équipe à la gare de Saint-Rambert-d'Albon; DELAMOTTE-DEVEAU Lucien, Chef de canton à Nuits-sous-Ravières; GINIER, Sous-Chef de gare à Saint-Rambert-d'Albon; GERIN Désiré, Sous-Chef de manœuvre à la gare de Montereau; MONNET Léon, Cantonnier à la résidence d'Orange; MONTIBERT Charles, Aiguilleur à la gare de Couzon-au-Mont-d'Or; REGAT Joseph, Homme d'équipe à la gare de Saint-Rambert-d'Albon; TRANCHARD Aimé, Facteur aux écritures à la gare de Saint-Rambert-d'Albon.

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

Secrétariat de la Compagnie. — M. LATIEULE Fernand, Expéditionnaire à l'essai.

Exploitation. — MM. ALAZET Albert, Facteur mixte à Vic-Mireval; AUBERT Henri, Homme d'équipe à Grenoble; BADARIOTTI Arthur, Facteur mixte à Saint-Cyr-sur-Mer-la-Cadière; BARBUT Auguste, Attaché facteur aux écritures à Grand'Combe-la-Pise; BASSET Léon, Facteur aux écritures à Marseille-Saint-Charles; BERNARD Edmond, BOURDIN Henri, Hommes d'équipe à Paris; BOURRAT François, Chef de train à Roanne; BURTON Louis, Chef surveillant de ronde à Dijon-Ville; CATTIN François, Facteur mixte

à La Vavrette-Tossiat; CHIFFRE Louis, Surveillant des trains à Nice-Ville; COMBOROURE Louis, Homme d'équipe à Prunières; COTTIN Gaston, Facteur aux écritures à Lyon-Saint-Paul; CUINEY Maurice, Contrôleur de route adjoint à Paris; Mme CUOQ Maria, Chef de station au Brignon; MM. DELOULE Louis, Surveillant des trains à Lyon-Perrache; DOSPEUX Jean, Homme d'équipe à Brassac-les-Mines-Sainte-Florine; DUCLOS Louis, Surveillant à Paris; DUMONT Jean, Homme d'équipe à Luzy; Mme veuve DURAND Marie, Chef de station à Celles-sur-Durolle; MM. FATTINANTI Dominique, Surveillant des trains à Marseille-Saint-Charles.

M. LE DIRECTEUR DE L'EXPLOITATION VERLANT

M. VERLANT, Directeur de l'Exploitation, ayant demandé à faire valoir ses droits à la retraite à partir du 1^{er} mai, vient de quitter la Compagnie avec le titre de Directeur honoraire de l'Exploitation.

Ancien Elève de l'Ecole Polytechnique, Ingénieur au corps des Mines, M. VERLANT est entré à la Compagnie, au mois de juillet 1898, comme Ingénieur attaché au Service de l'Exploitation, où il fut chargé tout d'abord de la direction effective d'une Inspection principale. Appelé ensuite au Service central, il fut promu successivement Sous-Chef de l'Exploitation et Ingénieur en Chef adjoint du Service. Vers la fin de la guerre, M. VERLANT fut placé à la tête du Service du Matériel et de la Traction qu'il ne quitta que pour être investi des fonctions de Directeur de l'Exploitation et chargé, comme tel, de la direction d'ensemble des trois grands Services.

Durant ces treize dernières années de haute direction, M. VERLANT s'est montré un organisateur de premier ordre, dont la compétence a été hautement appréciée, non seulement chez nous, mais par les autres Réseaux, qui lui ont confié la présidence de plusieurs Commissions importantes. En particulier, dans la réforme et l'unification de la signalisation, entreprise à la suite d'une mission envoyée par notre Compagnie aux Etats-Unis, M. VERLANT a joué un rôle de premier plan au sein de la Commission interréseaux, qu'il présidait, et qui a élaboré la nouvelle signalisation, aujourd'hui approuvée et en cours de réalisation.

Enfin, M. VERLANT présidait le Conseil d'enquête avec une rare maîtrise et un souci de justice unanimement reconnu par le Personnel. Son départ en retraite prive la Compagnie d'un concours particulièrement précieux, car ses remarquables qualités d'esprit s'alliaient à une rare compétence technique, acquise durant près de trente-quatre années de services.

AU PERSONNEL

M. Gabriel Cordier a demandé au Conseil d'administration de notre Compagnie de vouloir bien le relever de ses fonctions de Président.

Le Conseil, dans sa séance du 22 avril, a appelé à lui succéder M. André Lebon, Administrateur depuis 1921, et a nommé M. Gabriel Cordier Président honoraire.

L'œuvre considérable menée à bien par M. Gabriel Cordier, pendant près de sept ans de présidence, mérite un hommage particulier.

En octobre 1925, M. Dervillé, qui avait présidé, avec la maîtrise que l'on sait, aux destinées de la Compagnie durant les heures difficiles de la guerre et de l'après-guerre, laissait à son successeur une lourde tâche à terminer ; après avoir traversé victorieusement l'épreuve de la guerre, après avoir reçu les réparations les plus urgentes, le Réseau avait besoin, en effet, d'être doté d'un armement plus moderne, adapté aux exigences de la situation nouvelle.

Le Conseil, à l'unanimité, demanda à M. Gabriel Cordier d'accepter la charge de présider à cette œuvre. Il y consentit, dans des termes que je lui demande la permission de citer, pour leur noblesse et leur simple sincérité à la fois :

« Peut-il être, pour l'industriel que je suis, pour un vieux cheminot, pour un homme

qui est né sur le P. L. M., qui y a grandi, qui s'y est marié, qui y a beaucoup travaillé et qui y reposera un jour, d'honneur plus grand que d'être appelé à présider ce grand Conseil..., que de se trouver placé au sommet de la hiérarchie de ce grand Réseau

P. L. M., le premier de France par ses traditions, par son étendue, par la beauté, l'attrait et la variété des régions qu'il dessert, par l'activité agricole, industrielle et commerciale qui se manifeste sous les formes les plus diverses, sur presque tous les points de son territoire ?

« Si l'honneur que vous m'avez fait, mes chers Collègues, me dépasse, je me sens pénétré de la grandeur des responsabilités et des devoirs qui vont m'incomber. »



M. Gabriel CORDIER

Ces responsabilités et ces devoirs, M. Gabriel Cordier les a assumés de si heureuse façon que, sous son égide, la Compagnie a pu accomplir la tâche qu'elle s'était assignée : poursuivre et développer jusqu'à son achèvement la vaste rénovation commencée dans l'équipement du Réseau.

Cette opération de modernisation à grande échelle a ses étapes essentielles inscrites dans les rapports annuels du Conseil depuis 1926 ; il ne saurait être question de les retracer ici. Rappelons seulement que le Réseau a été doté d'une voie renforcée, renouvelée, doublée et souvent quadruplée, capable de supporter la circulation sans cesse plus intense d'un maté-

riel plus perfectionné et plus lourd, que de nouvelles et puissantes locomotives à quatre essieux accouplés ont été lancées sur nos lignes, que voitures et wagons ont été métallisés pour le plus grand bienfait de la sécurité des transports, que la ligne de Chambéry à Modane a été électrifiée, enfin que tout notre instrument ferroviaire a été renforcé et rajeuni, pour en faire un modèle du genre.

Si la crise actuelle en limite provisoirement la pleine utilisation, du moins l'œuvre a permis de faire face au fort trafic des années précédentes, et le Réseau est prêt à affronter celui qu'il faut espérer pour demain.

Enfin, — il faut le dire dans ce Bulletin dont l'institution répondait aux larges vues de collaboration sociale de M. Gabriel Corrier —, parallèlement à ces résultats d'ordre

technique et commercial, le Personnel a été l'objet d'une attention dont la bienveillance s'est manifestée dans tous les domaines ; l'extension et la création de nombreuses cités, l'ouverture de dispensaires et de centres d'œuvres, la mise à disposition des Agents et de leur famille d'un nombre croissant de sanatoria, le développement des moyens d'instruction des enfants, ne sont que quelques chapitres de cette activité.

Je me fais respectueusement l'interprète du Personnel de notre Compagnie pour exprimer sa profonde gratitude au grand Président qui sut être aussi un grand bienfaiteur.

Paris, le 23 avril 1932.

Le Directeur Général de la Compagnie,
M. MARGOT.

LETTRE DE M. LE PRÉSIDENT A M. LE DIRECTEUR GÉNÉRAL

Mon cher Directeur Général,

Au moment où je quitte la présidence du P. L. M., ma pensée se porte avec beaucoup d'émotion vers le Personnel de la Compagnie, dont j'ai apprécié chaque jour les belles qualités professionnelles, le dévouement et l'esprit de si intelligente collaboration.

Mon dernier acte de Président sera de vous prier d'être, auprès des Agents de tous grades, l'interprète de mes sentiments d'affectueuse reconnaissance. Dites-leur combien j'ai été honoré d'être pendant sept ans à la tête de la grande famille du P. L. M. et quel vivant souvenir je garderai de tous ceux qui, sous votre autorité et à votre exemple, nous ont aidés à travers les difficultés d'une tâche souvent lourde.

Croyez, mon cher Directeur Général, à mon fidèle et très amical attachement.

G. Cordier

LES RÉSULTATS DE NOTRE EXERCICE 1931

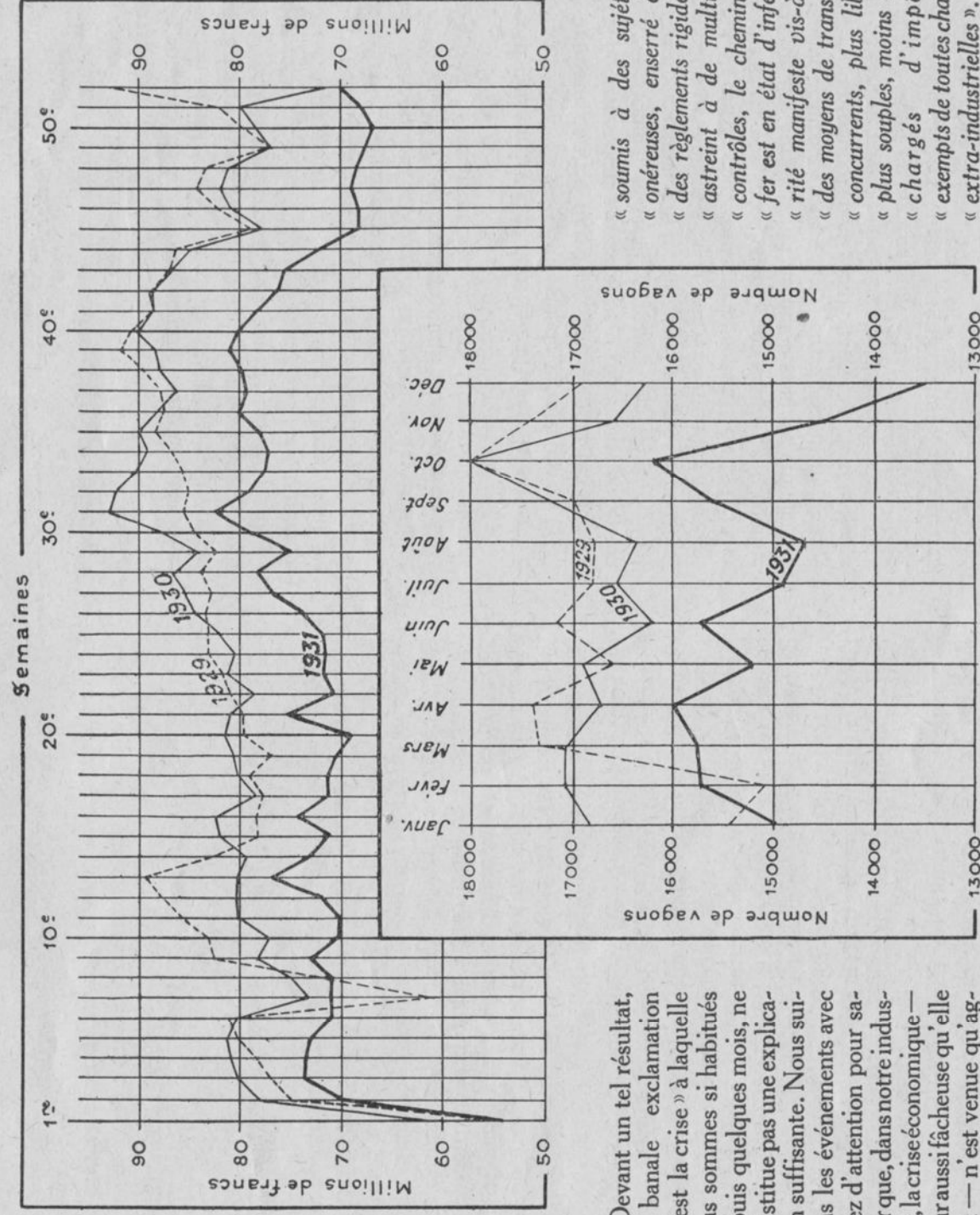
par M. Louis GEOFFROY, Contrôleur des Services Centraux à la Direction.

Notre Réseau a souffert, en 1931, des effets combinés de la crise économique et de ce qu'on peut appeler sans exagération la crise du chemin de fer. Aussi notre exploitation présente-t-elle les plus fortes régressions de trafic et de recettes qu'on ait jamais enregistrées depuis 1921.

Ajoutons tout de suite que cette situation n'est pas particulière au P. L. M., mais qu'elle s'étend — avec moins de gravité d'ailleurs que dans certains pays étrangers — à l'ensemble des réseaux français, dont l'insuffisance globale pour 1931 dépasse la somme impressionnante de 2 milliards et demi de francs.

notre déficit l'an dernier et qu'on n'a pu enrayer contre toute attente raisonnable : la crise du chemin de fer.

Que, s'il en doute, le lecteur se reporte à la lettre du 13 mars 1931 (1) au Ministre des Travaux publics. La situation (§§ II et III de cette lettre) dont se plaignaient les Compagnies est restée la même. Aujourd'hui comme hier, en dépit des vœux de nombreuses collectivités et notamment de l'Assemblée des Présidents des Chambres de Commerce, en dépit des avis du Conseil Supérieur des Chemins de fer, en dépit des conclusions de la Commission gouvernementale, « écrasé d'impôts,



Devant un tel résultat, la banale exclamation « c'est la crise » à laquelle nous sommes si habitués depuis quelques mois, ne constitue pas une explication suffisante. Nous suivons les événements avec assez d'attention pour savoir que, dans notre industrie, la crise économique — pour aussi fâcheuse qu'elle soit — n'est venue qu'aggraver les effets de cette autre crise, qui nous avait déjà valu presque tout

« soumis à des sujétions
 « onéreuses, enserré dans
 « des règlements rigides et
 « astreint à de multiples
 « contrôles, le chemin de
 « fer est en état d'infériorité
 « manifeste vis-à-vis
 « des moyens de transport
 « concurrents, plus libres,
 « plus souples, moins sur-
 « chargés d'impôts,
 « exempts de toutes charges
 « extra-industrielles ».

Fig. 1. Variations de la recette hebdomadaire (tableau supérieur) et de la moyenne journalière des wagons chargés durant chaque mois (tableau inférieur).

(1) Voir Bulletin de mai 1931, p. 82.

Pour en revenir à notre Réseau, il n'est pas douteux que toutes les réformes vainement attendues depuis tant de mois eussent permis de terminer l'exercice 1931 d'une façon moins alarmante, malgré le malaise économique.

LE TRAFIC

Notre Pays, dont la forte constitution avait résisté presque toute l'année 1930 à la contagion de la maladie mondiale, a vu sa santé s'altérer nettement en 1931. A

Les voyageurs. — Le trafic voyageurs, mesuré par le nombre des unités de trafic — 7.025.445.522 voyageurs-kilomètres contre 7.205.606.462 en 1930 — a été en régression de 2,5 %.

A ne s'en tenir qu'au nombre des voyageurs transportés, on trouve une régression plus forte : 5,85 %, le total des voyageurs n'ayant atteint que 109,7 millions contre 116,5 en 1930. On constate ainsi que nos voyageurs ont effectué dans l'ensemble de plus longs parcours qu'en 1930 (le parcours moyen est passé de 62 à 64 km).

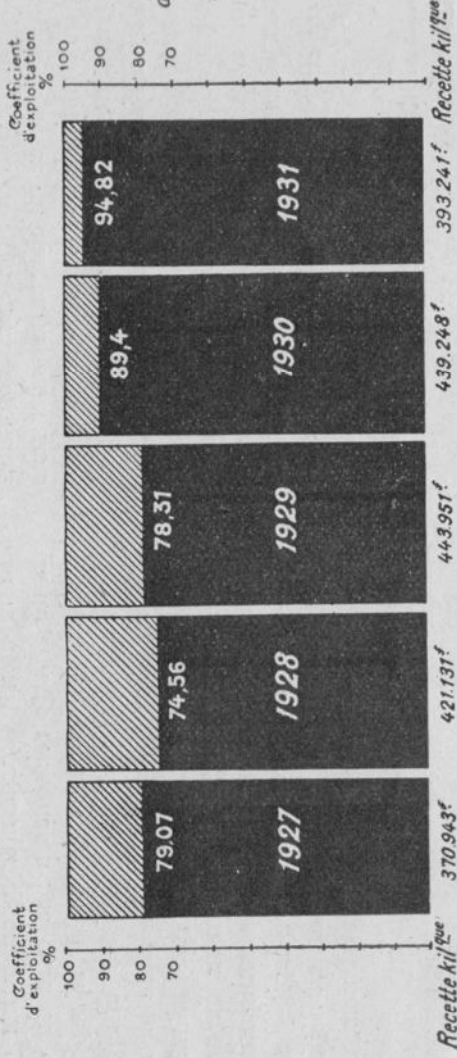


Fig. 2.
Recette kilométrique et coefficient d'exploitation.

l'heure actuelle, on cherche de tous côtés des remèdes à cette maladie de langueur dont les indices officiels montrent la gravité (1).

Nos courants de transports, comme les pulsations d'un organisme affaibli, se sont réduits. On peut en juger par la figure 1, qui montre la chute de la courbe de nos wagons chargés et de notre recette hebdomadaire.

La recette kilométrique annuelle (fig. 2) est tombée à 393.241 f, taux voisin de celui de 1927, exercice dont les résultats, pourtant bien médiocres, en raison de la convalescence du franc, avaient déjà marqué une régression du trafic.

Mais alors que le coefficient d'exploitation n'avait atteint que 79 % en 1927, on constate qu'il est monté en 1931 jusqu'à 94,8 %, pourcentage le plus défavorable depuis 1921.

Record peu enviable et dont la cause est la suivante : si nous tombons au même niveau de recettes qu'en 1927, nous tombons de bien plus haut. On n'ignore pas que les chiffres correspondant aux moyens d'action mis en jeu en 1930 — personnel, matériel, parcours des trains — ont constitué des maxima. Un tel outillage, puissant et coûteux, correspond à des années d'expansion économique : il devient écrasant en cas de chute brusque et sensible du trafic. Car notre matériel, nos locomotives, nos trains sont comme l'argent qu'ils représentent : ils ont besoin de circuler, et de circuler beaucoup, sous peine d'être des capitaux improductifs — improductifs pour l'exploitant, car il faut toujours en fin de compte payer les intérêts des emprunts.

Ajoutons aussi qu'aucune augmentation de tarifs n'est venue compenser les quatre augmentations de salaires réalisées en 1929 et en 1930.

Par ailleurs, on a pu noter les variations suivantes dans la fréquentation des classes de voitures :

	1929	1930	1931
Répartition de 1 000 voyageurs	en 1 ^{re} classe.....	19	17
	en 2 ^e classe.....	85	84
	en 3 ^e classe.....	896	899
	1 000	1 000	1 000

Dans l'ensemble, on trouvera que la diminution du trafic voyageurs n'est pas aussi marquée qu'on pourrait s'y attendre. C'est que, si d'un côté notre Réseau a perdu des voyageurs du fait de la crise — notamment beaucoup d'étrangers —, s'il en a perdu également avec la concurrence de l'automobile, il en a par contre gagné beaucoup grâce aux déplacements occasionnés par l'Exposition Coloniale, grâce aussi — paradoxe ! — au mauvais temps persistant de l'été, qui fit affluer sur notre Côte d'Azur tous ceux qui voulaient trouver une saison normale.

Les marchandises. — Pour continuer sur une note réconfortante, il faut parler d'abord des transports G. V. qui ont « tenu » d'une façon remarquable en 1931. On est même surpris, à première vue, de constater que le tonnage transporté en G. V., messageries et colis postaux, puisse accuser une augmentation de 0,1 % sur 1930. La raison de cette progression — elle est infime, mais c'est la seule que le trafic ait marquée en 1931 — réside surtout dans l'excellente campagne des fruits et primeurs, dont le tonnage total a atteint près de 600.000 t, chiffre sensiblement supérieur à ceux de 1930 et même de 1929.

Signalons, en passant, les résultats également remarquables du trafic des fleurs du Littoral, qui était en baisse continue depuis 1925 et qui vient de dépasser en 1931 le chiffre de 10 000 t, record des années d'après-guerre.

(1) L'indice général de notre production (base 100 en 1913), qui était en moyenne de 139 en 1929, de 140 en 1930, est tombé en 1931 à 124 et il s'est établi à 106 en janvier 1932.

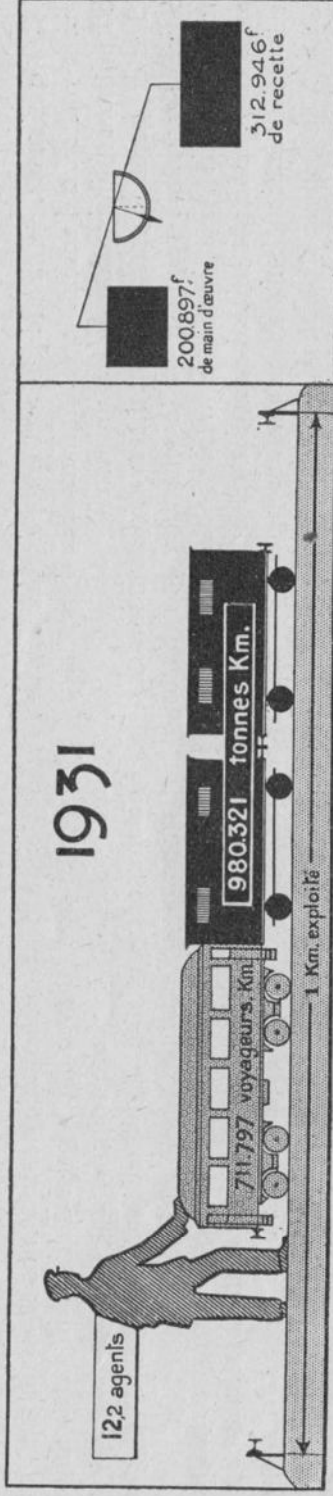


Fig. 3. L'effectif du personnel au regard des trafics P. V. et voyageurs, par kilomètre exploité.

Mais il faut en arriver à de moins belles constatations, en abordant le trafic P. V., source la plus importante de nos recettes. Ce trafic se présente avec la régression considérable de 11,96 % du tonnage commercial transporté. Toutefois, comme pour les voyageurs, on note que le parc moyen d'une tonne P. V. s'est accru (de 239,6 km à 243,8 km), de sorte que la diminution réelle du trafic est seulement de **10,4 %** (9 milliards 675 millions de tonnes kilométriques, contre 10 milliards 800 millions en 1930). Ce fléchissement, qui va de pair avec celui de notre production nationale en 1931, mais qu'a accentué dans une mesure certaine la concurrence de la route, suffit à lui seul à expliquer l'inquiétante variation des courbes de la figure 1. La diminution du tonnage P. V. a affecté comme suit les principaux groupes de marchandises :

Combustibles.....	— 10,87%
Industries diverses.....	— 16,34%
Agriculture.....	— 5,86%
Construction.....	— 15,61%

Rappelons qu'en 1930 on avait pu encore observer une augmentation sur l'agriculture et la construction, à côté d'une baisse moins sensible des industries (— 1,57 %) et des combustibles (— 9,22 %).

LES ÉCONOMIES D'EXPLOITATION

En présence d'un tel recul du trafic, il était évidemment nécessaire de réaliser le maximum d'économies, de réajuster l'instrument ferroviaire en réduisant sa capacité dans la même proportion que le trafic. Cela, dans toute la mesure du possible — car les économies sont, comme on va le voir, forcément limitées.

En ce qui concerne le parcours total des trains de l'exploitation, on a pu le réduire à moins de 118 millions de kilomètres, soit exactement de 4,1 %.

Le tonnage kilométrique brut remorqué, ramené de 54 milliards 200 millions à 51 milliards 700 millions de tonnes kilométriques, accuse une réduction de 4,7 %. Le parcours total des locomotives, ramené de 166 à 157 millions de kilomètres, présente une diminution de 5,8 % et parallèlement la consommation de combustibles est passée de 3.173.000 t à 2.981.000 t (— 6 %).

Quant au travail de la voie, s'il a été possible momentanément d'en ralentir l'allure en ce qui concerne les renouvellements des voies (300 km contre 504 en 1930) et les remplacements de ballast (400 km contre 569 en 1930), il ne pouvait être question de le réduire au total dans la même proportion que le trafic et cela pour d'impérieuses raisons

de sécurité. On peut, dans un but d'économie, garer et ne plus entretenir, durant quelque temps, un certain effectif de matériel roulant dont on ne prévoit pas l'utilisation, mais on conçoit qu'on ne puisse cesser d'entretenir minutieusement un seul kilomètre de voie. Par ailleurs, l'ajournement des gros travaux de renouvellement ont pour contre-partie un entretien courant plus minutieux et plus coûteux sur les sections ajournées. La meilleure économie dans le domaine de la voie consistait donc essentiellement à éviter toute augmentation de dépenses, sans chercher à réduire nombre de travaux inéluctables commandés par le souci de la sécurité.

D'autre part, le chapitre des dépenses de personnel ne se prête guère à des économies immédiates. Nous savons tous que notre effectif a pu être progressivement réduit en 1931, mais beaucoup d'agents ignorent probablement que la réduction moyenne réalisée a été loin de correspondre à celle qu'aurait nécessitée le maintien d'un bon rendement. La consultation de la figure 3 est suffisamment édifiante à cet égard, si l'on prend la peine d'en comparer les éléments avec ceux des années précédentes (1). On constate que, par kilomètre exploité, l'effectif a pu être ramené en moyenne en 1931 à 12,2 agents, chiffre de 1929, mais que ces 12,2 agents ont été moins bien utilisés, la somme des unités de trafic ayant été sensiblement inférieure à celle de 1929.

LES RÉSULTATS FINANCIERS

La figure 4 présente nos résultats financiers de 1931 sur la même balance que l'an dernier pour l'exercice 1930 et le lecteur pourra utilement comparer les deux figures.

Les recettes. — Les recettes d'exploitation ont fléchi dans l'ensemble de 454 millions, soit de plus de 10 % et leur diminution a été la suivante, pour chaque trafic :

Voyageurs.....	45 millions (— 4,7%)
Marchandises G. V.....	8 millions (— 1,2%)
Marchandises P. V.....	410 millions (— 15,3%)

Mais, dira-t-on, pourquoi, en l'absence de toute modification générale des tarifs, ces pourcentages sont-ils si différents de ceux qui ont exprimé tout à l'heure la variation de chaque trafic (2) ? Pourquoi les recettes ont-elles diminué davantage ? A cela on peut répondre : concurrence de l'automobile et la conclusion dira pourquoi.

(1) Voir figure 4, p. 80, du *Bulletin* de mai 1931.

(2) — 2,5 % pour les voyageurs, + 0,1 % pour le tonnage G. V., — 10,4 % pour la P. V.

Les dépenses. — Énergiquement comprimées, les dépenses ont dans l'ensemble été ramenées à 3 milliards 680 millions (diminution de 195 millions).

Les dépenses de personnel ont baissé de 42 millions. En réalité, l'économie résultant de la réduction de l'effectif moyen en 1931 ressortirait à 92 millions, mais elle est en partie neutralisée par suite du dernier relèvement général de la rémunération, qui a joué cette fois pendant tout un exercice, au lieu de sept mois seulement en 1930.

En dehors des dépenses de la Voie, tous les autres chapitres se présentent également en diminution. Sur la consommation de combustible, on a obtenu 64 millions d'économies et sur les dépenses du matériel roulant, près de 100 millions.

L'insuffisance. — Le produit net constitué par l'excédent des recettes sur les dépenses (soit 201 millions) est bien entendu loin de suffire au paiement des charges financières, lesquelles sont d'ailleurs en augmentation. On voit ainsi apparaître, — après avoir effectué tous les prélèvements, soit 897 millions — un déficit de 696 millions.

A ce déficit que ne saurait combler le fonds commun, épuisé depuis longtemps, il convient d'opposer la somme de 808 millions que notre Réseau a rapportée à l'Etat, tant en impôts sur les transports (516 millions) qu'en transports gratuits (292 millions) et ce rapprochement, qui éclaire suffisamment les esprits sur notre gestion, peut se passer de commentaire.

CONCLUSION

Le rétablissement de l'équilibre reste, comme on le remarquait l'an dernier, subordonné avant tout à certains relèvements de tarifs, accompagnés d'un dégrèvement fiscal. Mais la prospérité véritable, indispensable au per-

fectionnement de l'équipement de nos voies ferrées, ne peut naître qu'avec une reprise de l'activité économique du Pays. Il faut encore compter sur diverses réformes et notamment sur une réglementation plus équitable des transports automobiles.

Supposons en effet, un instant, que notre Compagnie soit une entreprise de transports sur route et la balance va prendre un tout autre équilibre : d'un côté, une bonne part de la charge des emprunts, celle correspondant aux travaux d'établissement, se décroche du plateau des dépenses; ce dernier délesté également de toutes les dépenses d'entretien et de renouvellement de la voie et d'une part considérable de celles de *Personnel* remonte allègrement et d'autant plus haut que, sur le plateau des recettes, vient prendre place presque tout le contenu de l'imposant coffre-fort des impôts...

Mais il faut revenir à la réalité et déplorer qu'une telle situation soit le privilège exclusif de l'automobile, qui en profite largement pour travailler en quelque sorte au rabais et « écrémer », comme on l'a dit très justement, le trafic du chemin de fer, en ne laissant à ce dernier que la charge des transports les moins rémunérateurs.

Un simple coup d'œil sur la légende de la figure 5 montre combien les armes sont inégales dans cette lutte que le chemin de fer doit soutenir, jusqu'à ce qu'on veuille bien mettre fin à cette ère de concurrence néfaste, qui tend à l'avitilissement des prix de transports et menace d'appauvrir le Pays en ruinant peu à peu son système de circulation.

Dans notre important déficit de 1931, les entreprises automobiles portent une lourde part de responsabilité, surtout depuis qu'elles s'attaquent aux transports à longue distance, qui devraient normalement revenir au chemin de fer. En attendant, celui-ci fait les frais du défaut de réglementation : non seulement il perd irrémédia-

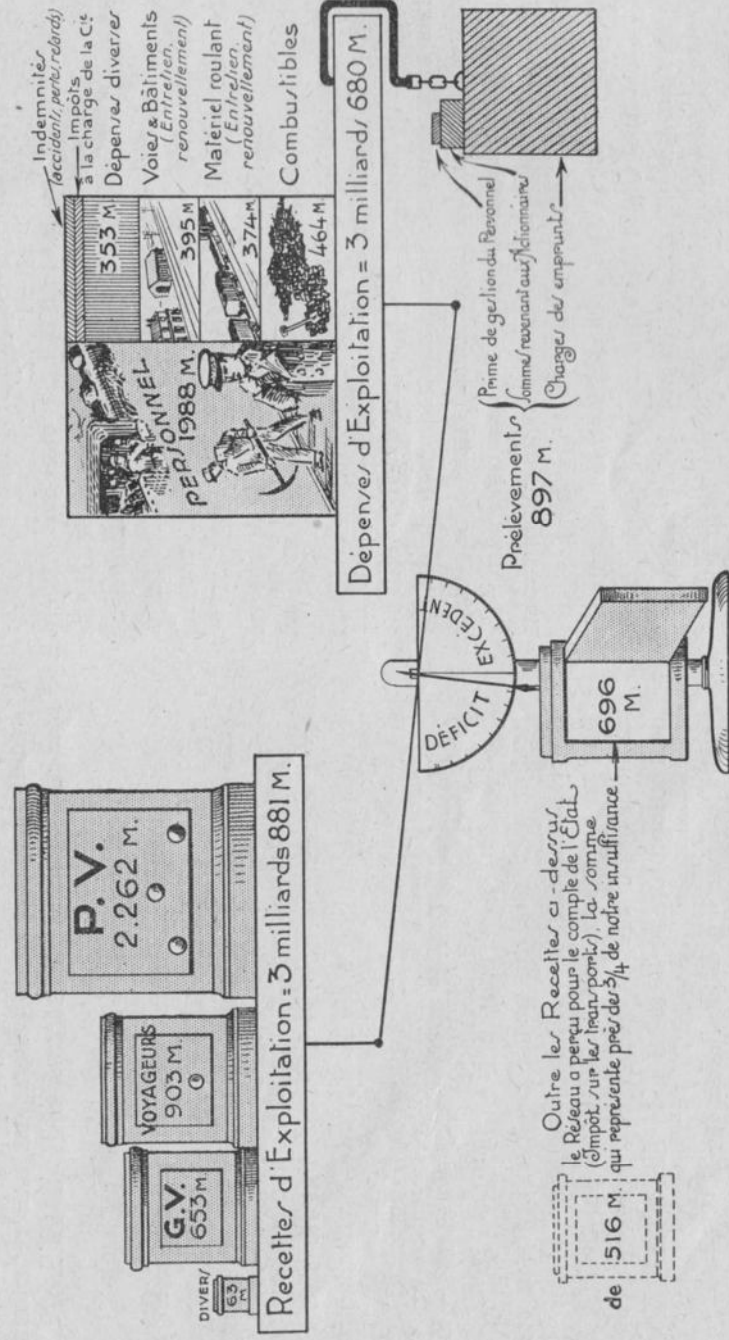


Fig. 4. Résultats financiers de la Compagnie P. L. M. en 1931.

blement certains trafics, mais il doit encore se résoudre à de coûteuses réductions de tarifs pour conserver les plus intéressants de ses transports.

* *

Appelons donc de tous nos vœux l'ère sans doute prochaine qui verra intervenir cette réglementation, fondée sur une répartition équitable des charges, et qui mettra fin au *développement anarchique* des transports automobiles.

« S'il est vrai qu'une crise vide les poches et remplit les cerveaux, disait notre conclusion l'an dernier, nul doute que le Réseau ne remporte la victoire contre le déficit, grâce à la sagesse de tous : agents, usagers, contribuables. » On vient de voir que la crise a bien vidé nos poches, mais il est juste d'ajouter que, si le déficit ne s'est pas résorbé, ce n'est pas faute de sagesse : du cerveau de notre collectivité ferroviaire est né, au début de 1931, ce programme d'exploitation nouvelle dont certains points ont déjà été évoqués dans le *Bulletin* (1) mais dont le seul défaut est de n'avoir pas encore reçu l'approbation du Parlement.

La mise en application de ce programme marquera la fin de ces rêves puérils, dans lesquels le chemin de fer a souvent pris figure de condamné à mort.

Rêves combien insensés ! Comment, en effet, peut-on songer à substituer du jour au lendemain l'automobile à un mode de transports dont l'état de perfection actuel — *puissance, vitesse, sécurité* — est le fruit d'une expérience séculaire et d'incessants travaux d'améliorations ? Comment s'effectueraient les transports de voyageurs en masse, même sur de petites distances ? Comment s'effectuerait la circulation de ces tonnages impressionnants de marchandises pour

(1) Voir numéro de janvier 1932, p. 11.

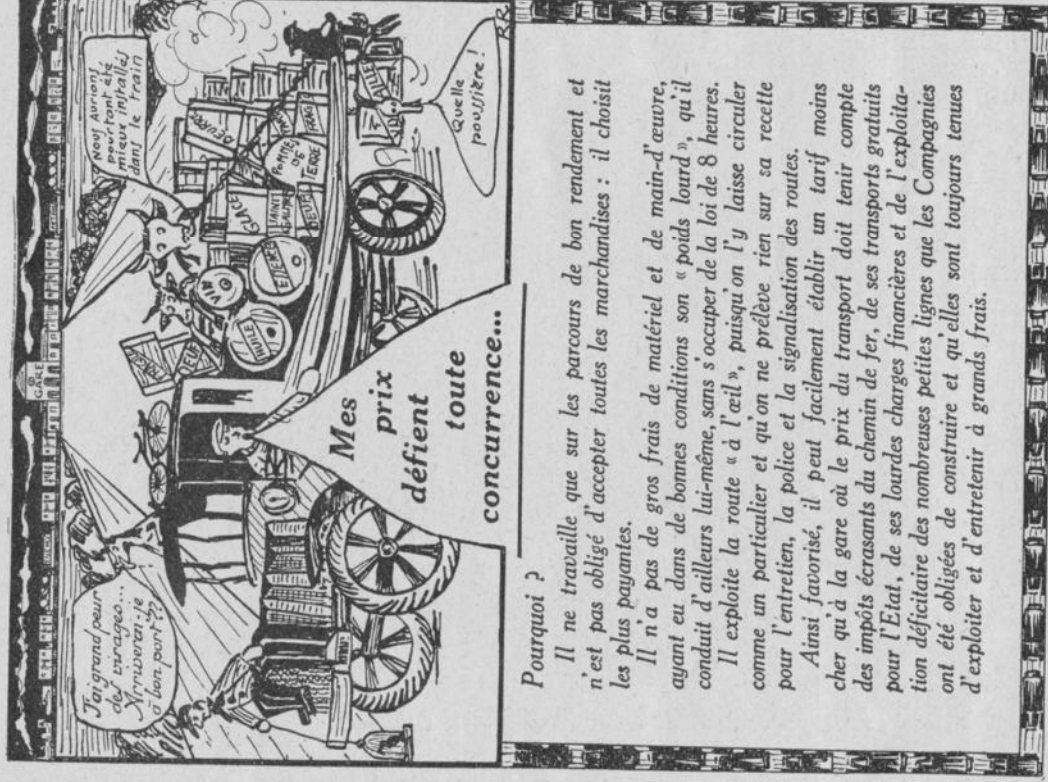


Fig. 5. Comment l'automobile peut à son aise « écrêter » le trafic du chemin de fer.

Pourquoi ?

Il ne travaille que sur les parcours de bon rendement et n'est pas obligé d'accepter toutes les marchandises : il choisit les plus payantes.

Il n'a pas de gros frais de matériel et de main-d'œuvre, ayant eu dans de bonnes conditions son « poids lourd », qu'il conduit d'ailleurs lui-même, sans s'occuper de la loi de 8 heures.

Il exploite la route « à l'œil », puisqu'on l'y laisse circuler comme un particulier et qu'on ne prélève rien sur sa recette pour l'entretien, la police et la signalisation des routes.

Ainsi favorisé, il peut facilement établir un tarif moins cher qu'à la gare où le prix du transport doit tenir compte des impôts écrasants du chemin de fer, de ses transports gratuits pour l'Etat, de ses lourdes charges financières et de l'exploitation déficitaire des nombreuses petites lignes que les Compagnies ont été obligées de construire et qu'elles sont toujours tenues d'exploiter et d'entretenir à grands frais.

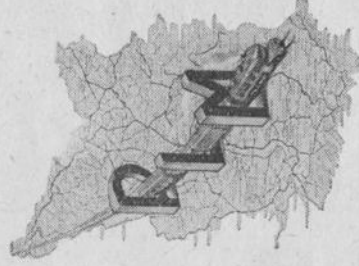
lesquelles le chemin de fer met en marche des trains de 65 wagons et plus ?

L'usager serait loin de trouver son compte dans une telle révolution, dont le résultat immédiat serait de démontrer l'inaptitude de la route à assurer la totalité des transports : les routes, avec leur circulation de détail — piétons, cyclistes, véhicules particuliers hippomobiles et automobiles, poids lourds — sont et doivent rester, tout comme de petits vaisseaux sanguins, des moyens de circulation à faible débit. Sous peine de paralyser la circulation dans un mortel embouteillage, leur rôle doit s'arrêter où commence celui des grosses artères : nos voies ferrées.

La suppression du chemin de fer marquerait d'ailleurs la fin de cette prospérité tout artificielle des entreprises automobiles, qui auraient dès lors à assurer tous les transports, les mauvais comme les bons et qui, chose plus grave, seraient à leur tour transformés en machine fiscale, puisque aussi bien elles devraient nous remplacer jusqu'au bout...

On a trop oublié dans le public que les avantages du moteur à explosion — père de l'automobile — pouvaient aussi être exploités judicieusement par le chemin de fer. Ce moteur n'a pas été inventé en effet pour être l'apanage exclusif de l'automobile. Il doit permettre simplement — et fort heureusement pour notre économie nationale — de perfectionner d'égalé façon les transports par route ou par fer, sans modifier grandement l'importance relative de chacun.

Espérons donc. Dès que les Pouvoirs publics en auront donné tous les moyens au chemin de fer, celui-ci saura fort bien montrer — notamment avec ses automobiles sur rail des lignes secondaires — qu'il sait utiliser toutes les ressources nouvelles de l'industrie au mieux des intérêts de l'usager.



CAUSERIE SUR L'ÉVOLUTION

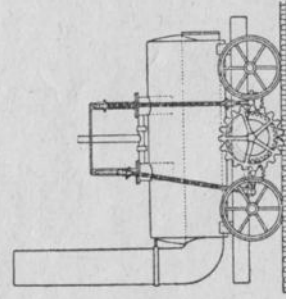
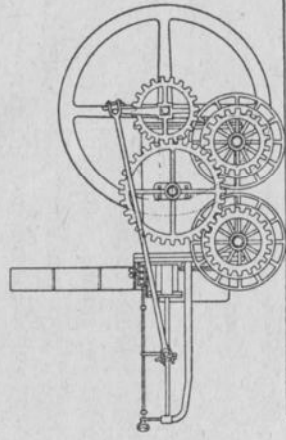
M. Renevey, Directeur de l'Office Central d'Études de Matériel de Chemins de fer a fait, le 18 février 1932, à l'occasion d'une réunion de la Société des Anciens Elèves de l'École Polytechnique, une causerie des plus intéressantes sur l'évolution de la locomotive à vapeur. Le Bulletin P.L.M. est particulièrement heureux de pouvoir, avec l'autorisation



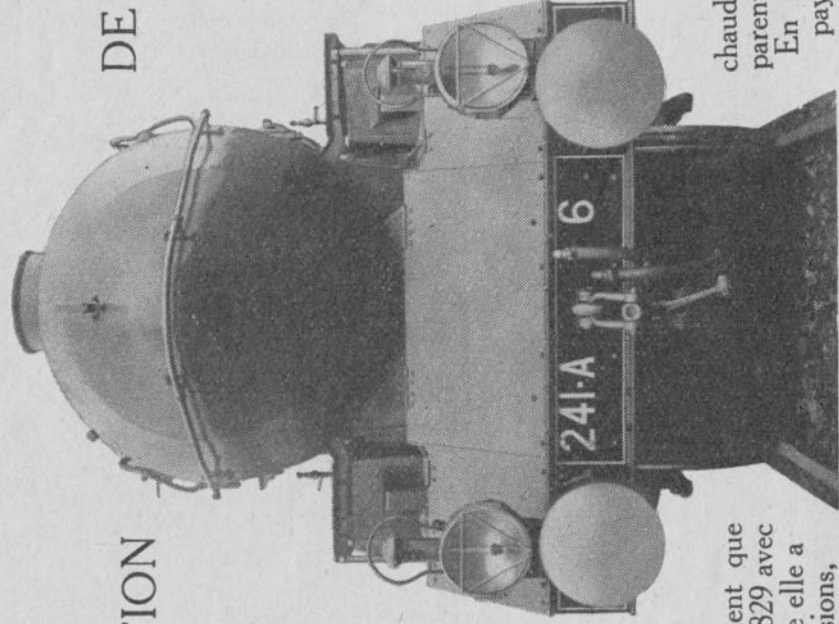
On entend dire assez fréquemment que la locomotive à vapeur est née en 1829 avec la Fusée et que depuis cette époque elle a seulement vu augmenter ses dimensions, sa force et sa puissance. Il y a du vrai dans cette idée en ce que les principes de la locomotive à vapeur sont restés les mêmes, tout au moins jusqu'à ces dernières années; il y entre aussi des inexactitudes car, d'une part, la locomotive est née bien avant la Fusée et, d'autre part, tout en se développant, elle s'est perfectionnée. En outre, il semble qu'à notre époque elle ait quelques tendances à se transformer et à sortir des grandes lignes fixées par Stephenson.

C'est en 1803 que Trevithick construisit la première locomotive. Dans les années qui suivirent, de nombreux types furent essayés. En 1811, Blenkinsop construisait la première locomotive à deux cylindres, mais, craignant le manque d'adhérence, il avait réalisé la propulsion au moyen d'un pignon denté engrenant sur une crémaillère fixée sur le côté du rail.

En 1812, Brunton, toujours hanté par la même idée, inventait une locomotive qui avançait au moyen de bécottes s'appuyant sur le sol. En 1813 apparaît la Puffing-Billy, première locomotive utilisant l'adhérence sur rail lisse. Tous ces engins, avec leurs balanciers et leurs cylindres verticaux placés au-dessus ou le long de la



De gauche à droite : 1^o Machine de Trevithick, 1803. — 2^o Locomotive de Blenkinsop, 1811. Première locomotive à deux cylindres. Propulsion par crémaillère sur le côté de la voie. En service jusqu'en 1834. — 3^o Locomotive de Brunton, 1812. Propulsion par appui sur le sol. — 4^o Puffing-Billy, 1813. Première locomotive utilisant l'adhérence sur rail lisse. Utilisation des deux esstieux par engrenage.



DE LA LOCOMOTIVE A VAPEUR

de l'auteur, donner à ses lecteurs la primeur de publication de ce texte; d'abord, parce que le ton familier de cette causerie, qui est bien dans les traditions du Bulletin, recouvre une documentation de premier ordre; ensuite parce que M. Renevey se trouve avoir fourni une carrière de plus de vingt ans au Service de la Traction de notre P. L. M.



chaudière, conservaient un grand degré de parenté avec la machine à vapeur de Watt.

En 1829 est institué en Angleterre, le pays qui, à cette époque, est de beaucoup le plus en avance en ce qui

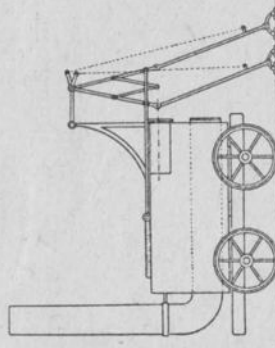
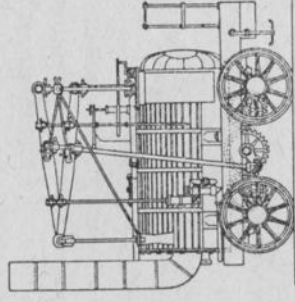
concerne les questions de chemins de fer, un concours de locomotives auquel prend part George Stephenson, qui vient de construire la Fusée. C'est une locomotive qui pèse 4 300 kg à vide, soit un peu plus du tiers d'un de nos wagons couverts. Elle remporte le premier prix du concours, après avoir, attelée à une voiture, réalisé la vitesse, — considérable pour l'époque —, de 38 km/h. Ce qu'il y avait surtout d'intéressant dans la Fusée, c'est que son effort pouvait être soutenu en raison de la vaporisation relativement abondante que lui assurait la chaudière tubulaire dont elle était munie (1). La Fusée avec ses deux cylindres et sa chaudière est vraiment le type de la locomotive normale dont nous allons voir le développement durant le siècle qui va suivre.

Cl. H. Manuel.

* * *

Pour étudier l'évolution de la locomotive, il paraît

(1) On sait (voir Bulletin P. L. M., numéro de septembre 1930, page 170) que la chaudière tubulaire venait d'être inventée en France par Marc Seguin.

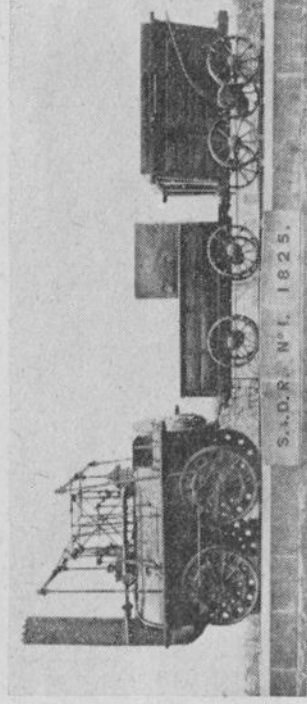


suffisant de considérer deux de ses principales caractéristiques : l'effort de traction et la puissance.

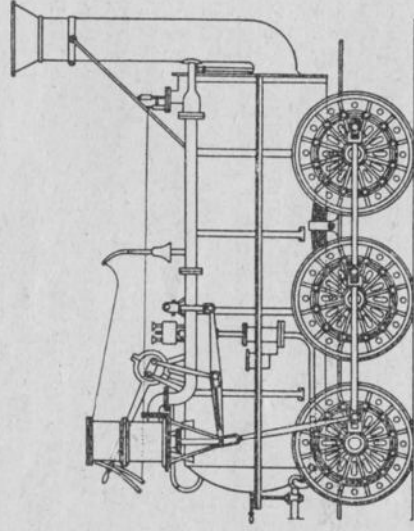
Dans une locomotive, l'effort de traction est limité, quelles que soient les dimensions des cylindres et la pression de la chaudière, par l'adhérence, c'est-à-dire par le poids des essieux moteurs sur les rails. Pour augmenter l'adhérence, deux procédés sont possibles : augmenter le poids par essieu, augmenter le nombre des essieux servant à la propulsion en les accouplant. On n'a pas manqué de les utiliser tous les deux.

Pour augmenter le poids par essieu, il faut augmenter la résistance de la voie et, sur ce point particulier, de notables progrès ont été réalisés. Actuellement on admet généralement en France et en Europe de 20 à 22 t. En Amérique on est arrivé à 30 et 35 t en utilisant des rails plus forts et aussi en resserrant les traverses. Il serait évidemment désirable d'élargir nos limites actuelles, mais on excuse facilement nos collègues des Services de la Voie de ne pas toujours nous donner tout ce que nous désirerions quand on pense à ce que coûteraient le remplacement de tous les rails et le renforcement de tous les ponts.

Pour les trains de voyageurs, on put, en raison de



Un train en 1825.



Royal George, année 1827.

Locomotive à trois essieux accouplés par bielle.

leur faible tonnage, se contenter durant fort longtemps de locomotives à un seul essieu moteur, dont l'un des types les plus connus est la Crampton. Le poids des trains augmentant, il fallut, vers 1870, accoupler deux essieux, non pas pour assurer la marche normale du train, mais pour faciliter les démarrages et accélérer la mise en vitesse. Vers 1900, on passa aux trois essieux : ce furent les types 2-3-0 dit Ten Wheel puis 2-3-1 dit Pacific et enfin, ces dernières années, les trains devenant de plus en plus lourds, il fallut accoupler un quatrième essieu, ce furent les 2-4-1 dits Mountain.

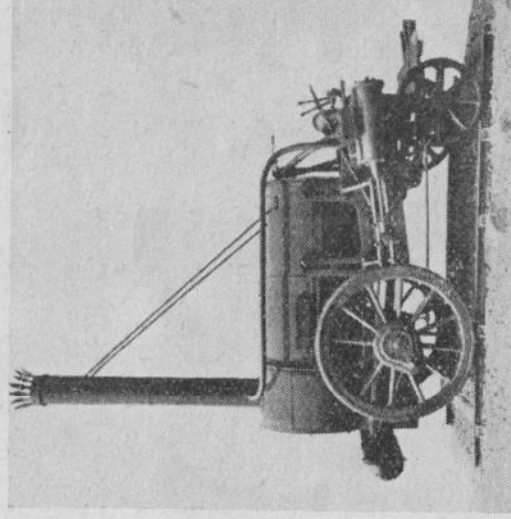
Pour les trains de marchandises, l'accouplement des essieux s'imposa dès l'origine. La première machine à trois essieux accouplés par bielles paraît être l'« Experiment » construite en 1826 par Stephenson. En 1814, Stephenson avait déjà établi une machine du même type, mais l'accouplement des essieux était réalisé par chaîne et pignons dentés calés sur les corps d'essieu.

L'inauguration en 1851 de la ligne du Semmering, première ligne à forte rampe, entraîne l'étude de locomotives

plus fortes et on arrive peu après aux quatre essieux accouplés. On passe ensuite à cinq, cas assez fréquent. On a même construit des locomotives à six essieux accouplés; elles sont d'ailleurs en fort petit nombre et nous n'en connaissons qu'une en Wurtemberg, une en Autriche, une en Bulgarie, une à Java, et enfin une en Amérique, où elle pèse 224 t et peut développer un effort de traction de 43 t. Cette machine paraît être la locomotive du type normal la plus forte du monde. Quand on veut aller plus loin, il faut passer aux locomotives articulées.

L'idée des machines articulées est fort ancienne et la première locomotive de ce genre paraît avoir été construite par Stephenson, mais le but à atteindre était, à l'origine, de faciliter la circulation dans les courbes. Ces premiers modèles se composaient en fait de deux locomotives attelées tête-bêche, et la première locomotive articulée à chaudière unique du type normal fut étudiée par Mallet pour les chemins de fer suisses. Elle se composait de deux trains de deux essieux moteurs.

On passa ensuite aux machines à deux trains de trois essieux puis de quatre essieux et même quelquefois de cinq. Les machines de ce genre sont peu utilisées en Europe, où les besoins du trafic ne les rendent pas nécessaires, mais leur emploi est très développé en Amérique. Parmi les plus puissantes, nous citerons celle du Northern Pacific, du type 1-4+4-2; son poids en service est de 325 t, son poids adhérent de 250 t; la longueur totale des tubes à fumée représente



La Fusée de Stephenson, année 1829.

Première chaudière tubulaire, timbrée à 3,5 kg.

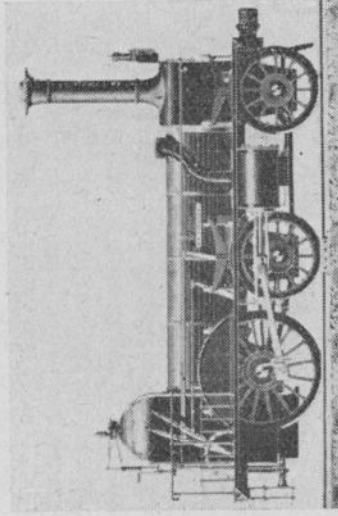
Surface de grille 0,560 m².

Poids en service 4,3 t.

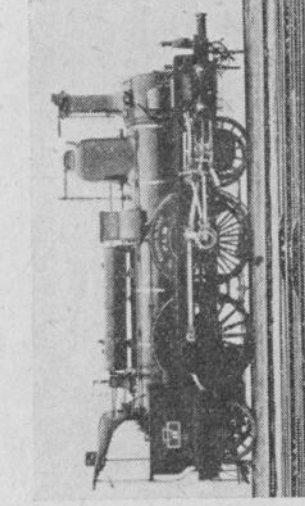
2,700 km. Son tender, qui peut contenir 80 m³ d'eau et 27 m³ de charbon, pèse en ordre de marche 182 t.

**

Comme on tenait à augmenter encore l'effort de traction, on rendit moteurs les essieux de bissel en leur adaptant un moteur auxiliaire : ce sont les « boosters », dont l'application en Amérique a été faite déjà sur plus de 5 000 locomotives.



La Tarasque, année 1846.
Machine ayant assuré l'inauguration de la ligne Tarascon-Marseille.



Locomotive P. L. M. à deux essieux accouplés, année 1869.
Surface de grille 2,21 m². Poids en service 49 t.
Timbre de la chaudière 11 kg/cm².

Allant encore plus loin dans cet ordre d'idées, on rendit moteurs même les essieux de tender, en munissant ce véhicule de cylindres et de bielles : ce sont les machines Triplex, dont la plus connue est celle de l'Erie Railroad, du type 1-4+4-4-1, dont le poids est de 386 t, dont 324 de poids adhérent et qui peut exercer un effort de traction de près de 70 t.

* *

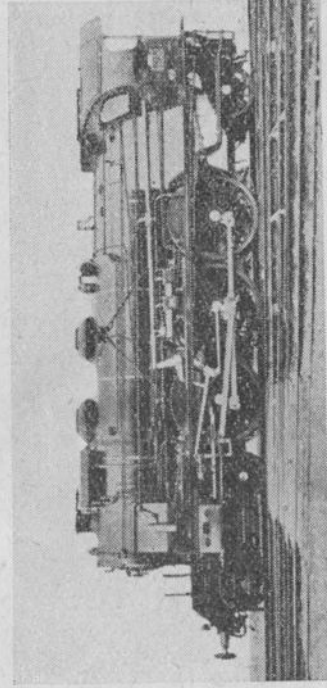
La puissance d'une locomotive dépend essentiellement de la chaudière et, parmi les caractéristiques de cette dernière, il en est une qui pourrait à elle seule suffire à la définir, c'est la surface de la grille sur laquelle on brûle le charbon.

La grille de la Fusée n'avait que 0,56 m² ; il est certainement beaucoup de chefs de cuisine de grands restaurants qui la trouveraient faible pour leurs fourneaux. Cette grille s'est notablement accrue ; sur les locomotives européennes, elle ne dépasse guère 5 m², mais en Amérique elle dépasse souvent 10 m² et a même atteint 16 m². C'est la dimension de la cuisine tout entière d'un appartement moyen. Pour alimenter de tels foyers, le chauffeur n'est plus suffisant et il a fallu construire des chargeurs mécaniques qui pouvaient assurer des débits de 8 à 10 t à l'heure.

Durant ce temps, le timbre s'élevait et passait des 3,5 kg de la Fusée aux 16 et même 20 kg des toutes dernières compound.

* *

Il ne faudrait pas croire que la locomotive se contentait d'attendre des dimensions qui auraient stupéfié les premiers mécaniciens. D'année en année, elle se perfectionnait, tant dans sa construction que dans ses méthodes d'utilisation de la vapeur. Citons rapidement les principales étapes de cette marche vers la perfection.



Locomotive Pacific P. L. M., année 1912. Compound. Surface de grille 4,25 m². Poids en service 91 t. Poids adhérent 55,5 t.
Timbre de la chaudière 16 kg/cm².

En 1832, l'Amérique adopte le bogie —, chariot placé sous l'avant de la machine, destiné à faciliter le passage dans les courbes et dont l'utilisation est indispensable pour la réalisation en toute sécurité des très grandes vitesses.

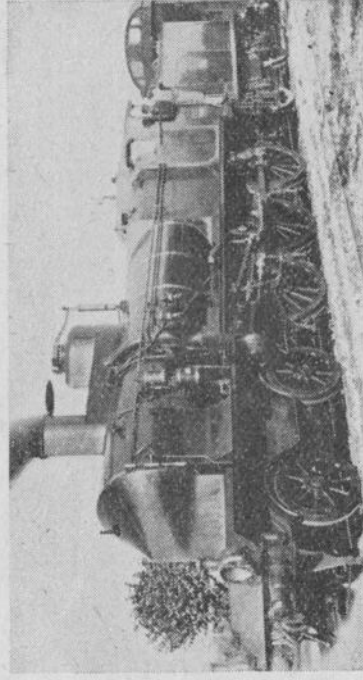
En 1856, Giffard invente l'injecteur, qui remplace la pompe de refoulement actionnée par les essieux, laquelle obligeait de couper la locomotive de son train quand, durant un stationnement, la nécessité de faire de l'eau se faisait sentir.

Plus tard, c'est l'invention des freins continus automatiques au vide, ou à air comprimé, qui ne sont pas à proprement parler des améliorations de la locomotive à vapeur, mais dont il faut pourtant parler, car sans eux il eût été impossible de remorquer des trains lourds à de grandes vitesses.

A une époque plus récente, le compoundage et la surchauffe font augmenter notablement le rendement des locomotives et diminuer la consommation de charbon. Le compoundage, qui consiste à faire détendre la vapeur dans deux cylindres de dimensions croissantes, a été appliqué pour la première fois sur les locomotives par Mallet en 1876. Il permet l'utilisation facile de pressions plus élevées et son succès fut grand.

La surchauffe, qui a pour effet d'augmenter la température de la vapeur, avant son introduction dans les cylindres n'est pas nouvelle. Les premiers brevets qui en font mention datent de 1849, mais elle ne s'est développée qu'à partir de 1900, quand Schmidt eut mis au point son surchauffeur universellement répandu. On ne conçoit plus à l'heure actuelle qu'une locomotive puisse être construite sans surchauffeur et, dans certains pays, l'Allemagne par exemple, la surchauffe a complètement détrôné le compoundage, quoique l'alliance de ces procédés soit certainement productrice d'économies.

De nos jours, les réchauffeurs d'eau d'alimentation et les économiseurs ont permis de récupérer une partie de la chaleur qui se perd dans l'atmosphère avec la vapeur



Locomotive 2-3-0 P. L. M., année 1900, compound, pour services mixtes. Timbre de la chaudière 16 kg/cm².

d'échappement des cylindres; il en est résulté une sérieuse réduction de la dépense de charbon et une simplification appréciable du travail du personnel des machines.

Il est inutile de dire que la construction même de la locomotive a bénéficié de tous les progrès de la métallurgie : remplacement du fer par l'acier, utilisation de l'acier moulé, des aciers spéciaux à haute résistance. Il n'est pas jusqu'aux alliages légers qui ne donnent lieu à des essais d'utilisation.

**

Il est intéressant de se rendre compte avant d'aller plus loin, des progrès réalisés dans le service des trains au fur et à mesure de l'évolution des locomotives et des résultats auxquels on est arrivé. Nous considérerons pour cet examen deux points particulièrement intéressants : la vitesse des trains et leur charge.

La Fusée avait atteint, attelée à un seul véhicule, 38 km à l'heure. Si l'on se reporte aux horaires actuels, on constate qu'un nombre appréciable de trains approchent la vitesse moyenne de 100 km.

Le record paraît appartenir à certains trains qui assurent le parcours Londres-Swindon à la vitesse commerciale de 111 km/h. Le train le plus rapide du continent est le train 185 qui, sur le Réseau Nord, parcourt les 153 km qui séparent Paris de Saint-Quentin à la vitesse moyenne de 104 km.

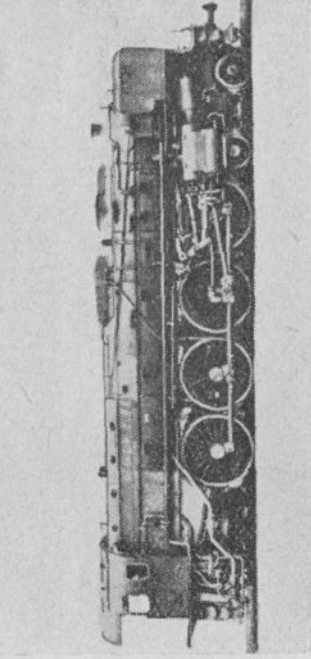
Mais les grandes vitesses ne datent pas de notre époque et les horaires actuels ne sont pas beaucoup plus tendus que ceux d'il y a trente ou quarante ans.

Les anciennes locomotives pouvaient déjà atteindre des vitesses élevées. En 1890, au cours d'essais de vitesse entre Montereau et Sens, auxquels participaient des locomotives françaises et anglaises, ayant figuré à l'Exposition de 1889, la locomotive Crampton Est atteignit 144 km, une machine P. L. M. à deux essieux accouplés de l'ancienne série 61-110 dépassa 130 km. Au Musée des Chemins de fer de York (Angleterre), on peut voir une locomotive qui,

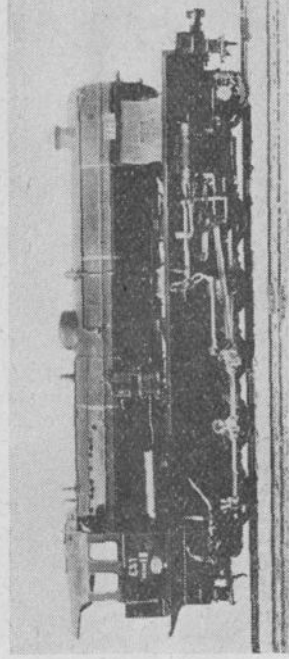
d'un type déjà ancien, atteignit 165 km à un train de Plymouth à Londres. En 1855, l'empereur Napoléon III revenait de Marseille à Paris à la vitesse moyenne de 100 km.

En Amérique, les vitesses normales ne paraissent pas dépasser celles de nos grands trains, mais il semble qu'en cas d'incident on y établisse de véritables records.

**



Locomotive Mountain de la Cie de l'Est. 1931. Compound. Surface de grille 4,43 m². Poids en service 117 t. Poids adhérent 74 t. Timbre de la chaudière 20 kg/cm².



Locomotive Decapod Est. Non compound. Surface de grille 3,25 m². Poids en service 98 t. Poids adhérent 83 t. Timbre de la chaudière 14 kg/cm².

Si en France nous n'avons pas, du moins dans ces trente ou quarante dernières années, fait beaucoup de progrès, en ce qui concerne les vitesses, il n'en a pas été de même pour les charges remorquées.

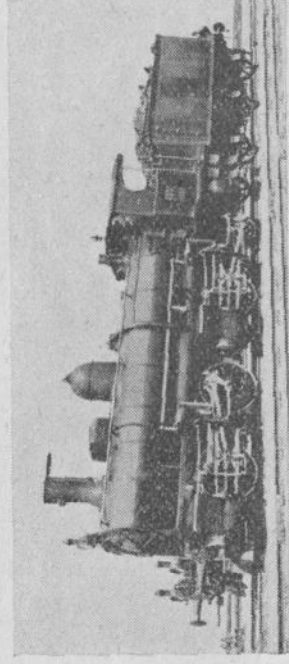
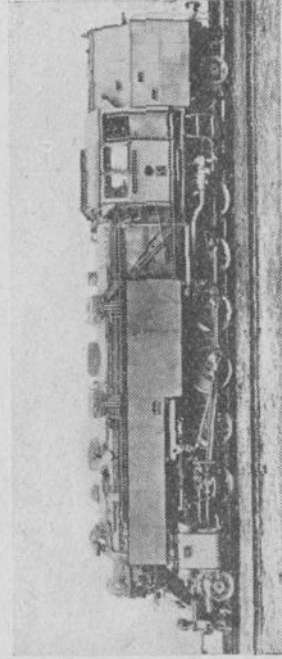
Les trains de voyageurs furent à l'origine extrêmement légers. Les premières voitures ne dépassaient pas 3 à 4 t. Actuellement, elles atteignent 48 à 50 t et il n'est pas rare de voir des trains de grande vitesse de plus de 600 t. Cette augmentation des charges remorquées a permis non seulement de réduire le nombre des trains, mais d'augmenter le confort des voitures. Sur le Nouveau Continent, les voitures avec bogie à trois essieux dépassent quelquefois 70 t et le tonnage des express ordinaires atteint jusqu'à 1 100 et 1 200 t.

En ce qui concerne les trains de marchandises, des progrès du même ordre ont été réalisés, mais en raison de la faible capacité du matériel à marchandises, les tonnages des trains européens ne sont pas très élevés. En France, le meilleur Réseau ne dépasse pas la moyenne de 900 t et les trains de 2 000 t sont assez rares.

En Amérique, sur certains Réseaux tout au moins, on est très loin de ces chiffres.

Sur le Pittsburg and Lake Erie Railroad par exemple, les moyennes signalées sont les suivantes :

1914	4 000 t
1925	6 735 t
1928	8 100 t



A gauche : Locomotive à six essieux accouplés des Chemins de fer Bulgares, 1930. Surface de grille 4,87 m². Poids en service 149 t. Poids adhérent 101 t. Timbre de la chaudière 16 kg/cm²; à droite : une des locomotives Mallet de la ligne du Gothard. Poids en service 57,2 t. Surface de grille 2 m².

Sur le Great Northern, Réseau particulièrement affecté à des transports de minerais, les chiffres sont encore plus impressionnants :

1920	7 310 t
1928	13 500 t

Le 10 juin 1929, on y remorquait un train de 17 000 tonnes ! En matériel français du type courant, ce train aurait compté 566 wagons et aurait mesuré tout près de 5 km !

* ●

Ce sont là des performances tout à l'honneur de la locomotive à vapeur et il semblerait qu'elle pût se reposer sur ses lauriers, mais la loi du progrès et aussi la concurrence le lui interdisent.

La concurrence à laquelle nous faisons allusion n'est pas celle de l'automobile, dont on parle tant à notre époque. L'automobile, cette parente très éloignée de la locomotive, n'est pas une concurrente de son aînée, mais ce qui est plus grave du chemin de fer lui-même. Plus souple, passant partout, elle va chercher la clientèle en tous les points où la locomotive attachée à ses rails ne peut se rendre.

Mais la locomotive à vapeur a vu s'élever contre elle une concurrence sérieuse de la part de ses deux sœurs : la première, plus toute jeune, la locomotive électrique, la deuxième, la locomotive à moteur à combustion interne, encore en enfance, mais qui paraît, sinon en France, du moins dans certains pays étrangers, progresser à pas de géants.

Que reproche-t-on à la locomotive à vapeur ? Passons tout d'abord un des détails : elle fume et incommode à la fois les voyageurs et les riverains. Malgré la valeur évidente de ce reproche nous ne nous y attarderons pas, car il est des griefs autrement plus importants.

La locomotive à vapeur dépense plus pour la remorque des trains que ses concurrentes. C'est malheureusement exact et les causes de cette infériorité sont multiples.

Tout d'abord, la locomotive à vapeur utilise moins bien le personnel et ceci s'explique facilement. Par rapport à la locomotive électrique, la plus grande

partie du temps passé aux préparations à l'arrivée et au départ est du temps perdu.

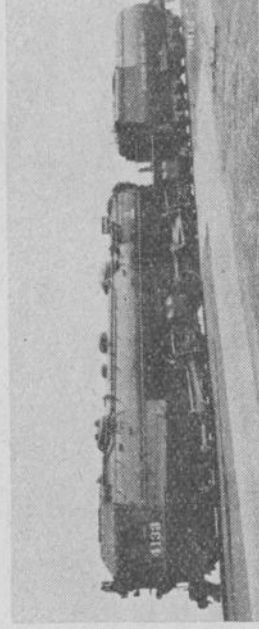
Son entretien est plus onéreux et enfin la dépense de charbon pour un même travail est supérieure à la dépense de courant électrique.

On peut alors se demander pourquoi on ne pousse pas plus rapidement l'électrification des chemins de fer. C'est que pour tant la locomotive à vapeur présente à certains points de vue de sérieux avantages.

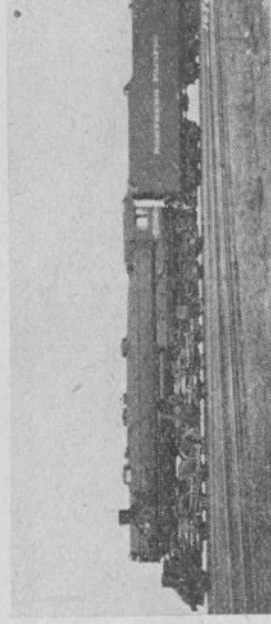
L'un des premiers est son indépendance. Chaque locomotive est une centrale qui roule, emportant avec elle ses approvisionnements. Son fonctionnement n'est pas comme celui de la locomotive électrique, suspendu à un fil. Si une locomotive s'avarie, on gare le train et on passe, tandis que si le courant manque, tout s'arrête. Il n'est nul besoin de réfléchir beaucoup pour se rendre compte de l'avantage important que présente de ce fait la traction à vapeur sur les lignes qui pourraient en temps de guerre se trouver près du front. L'expérience de la dernière guerre a montré que les locomotives conduites par un personnel d'élite comme il s'en trouve dans les Réseaux, pouvaient assurer les transports même sur des lignes soumises à des bombardements violents. Nous n'oserions dire qu'il en eût été de même avec la traction électrique.

D'un autre côté, si la locomotive électrique est, au point de vue des dépenses courantes, supérieure à la locomotive à vapeur, elle nécessite des installations fixes : centrales, sous-stations, lignes de transport et de distribution, extrêmement onéreuses, qui exigent l'investissement de capitaux dont il faut ensuite assurer l'amortissement. Cet amortissement est à retrancher des économies d'exploitation et c'est ce qui fait que la traction électrique n'est en définitive économique que sur les lignes dont le trafic est déjà assez élevé, parce que c'est sur ces lignes seulement que les économies précitées peuvent prendre une grande valeur.

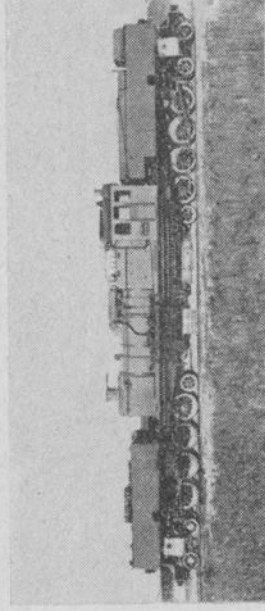
Comment en dehors des cas où la sécurité en temps de guerre doit l'emporter sur toute autre considération, la locomotive à vapeur pourra-t-elle lutter ? Il ne paraît



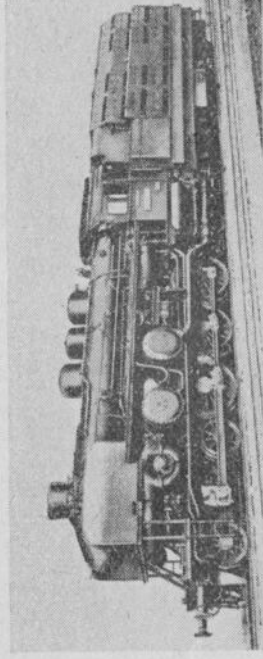
Locomotive Mallet du Southern Pacific Rd 1-4-4-2. Poids en service 278,7 t. Poids adhérent 215,6 t. Poids du tender en service 132 t. Poids total 422 t.



Locomotive Mallet du Northern Pacific 1-4-4-2. Surface de grille 16,8 m². Poids en service 325 t. Poids adhérent 250 t. Poids du tender en service 182 t. Poids total 507 t. Longueur totale des tubes à fumée 2,700 km.



Locomotive Garratt, 1931. La première de ce type construite en France pour voie de 1 m.



Locomotive à turbine Krupp-Zoelly 2-3-1. Chaudière type normal à 15 kg. Condenseur à eau par contact.

y avoir pour elle qu'un seul moyen : réduire ses dépenses d'énergie, autrement dit améliorer son rendement, et l'on se rend compte de la valeur des résultats que l'on pourrait obtenir quand on songe que la dépense annuelle de combustible de l'ensemble des Réseaux français est de l'ordre de 1 300 millions.

**

Nous avons vu tout à l'heure que l'évolution de la locomotive a été accompagnée d'améliorations : compoundage, surchauffe, réchauffeurs d'eau d'alimentation, productrices d'économie, mais il semble que sur le type actuel il soit difficile de réaliser des progrès considérables. Aussi, voit-on depuis quelques années les chercheurs s'orienter vers d'autres voies et concevoir des locomotives basées sur des principes tout différents de ceux adoptés par Stephenson pour la Fusée.

De ces recherches il est sorti des locomotives assez diverses, parmi lesquelles se trouve peut-être la locomotive de l'avenir, et qui peuvent se classer en deux grandes catégories, les locomotives à turbine et les locomotives à haute pression. Les locomotives à turbines ne sont pas très nombreuses. Nous n'en connaissons guère que trois modèles : la locomotive suédoise Ljungström, dont une dizaine d'exemplaires sont en service en République Argentine et deux locomotives allemandes. Un quatrième modèle est actuellement en construction en Italie.

L'emploi de la turbine nécessite l'utilisation sur la locomotive d'installations spéciales assez importantes pour condenser la vapeur d'échappement. La spécialité de la locomotive Ljungström est d'avoir un condenseur à air, de sorte que l'eau vaporisée est tout entière récupérée. Un tel engin est surtout intéressant dans certains pays où les points d'eau sont rares.

Mais la turbine à vapeur, pour avoir un bon rendement, doit être utilisée à vitesse et autant que possible à puissance constantes, de sorte que son emploi ne peut être intéressant que sur des machines assurant des trains de long parcours sur des lignes de profil très régulier. Aussi,

les locomotives à turbine ne se développent-elles pas. L'utilisation des hautes pressions nous paraît avoir plus d'avenir et on peut aisément s'en rendre compte quand on a pu constater combien une machine se trouvait transformée quand, sans y rien changer, on élevait le timbre de seulement quelques kilogrammes, comme ce fut le cas pour la première Pacific à 12 et 14 kg.

Mais la chaudière de Seguin ne s'accorde pas des très hautes pressions. On ne paraît pas avoir jusqu'à ce jour dépassé le timbre de 20 à 22 kg et les Allemands construisent en ce moment une chaudière normale de 25 kg qui doit être le record du genre.

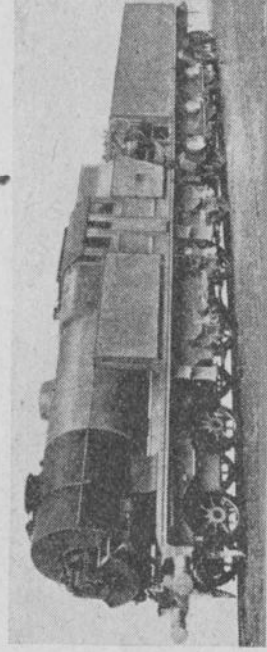
Pour aller au delà, il faut abandonner radicalement les errements suivis jusqu'à présent et adopter la chaudière à tubes d'eau déjà utilisée dans les grandes centrales.

Les locomotives construites sur ce principe ne sont pas encore très nombreuses, mais certaines d'entre elles ont donné, soit aux essais, soit même en service courant, des résultats qui paraissent de bon augure pour l'avenir.

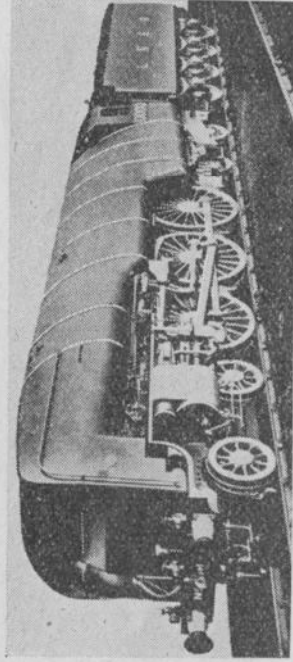
Parmi tous ces nouveaux modèles, nous citerons tout d'abord une machine du Réseau anglais London and North Eastern Railway à 31,5 kg, qui ne diffère des locomotives normales que par la chaudière.

La Société suisse de Construction de locomotives de Winterthur a construit une locomotive d'essais de faible puissance avec chaudière à 60 kg, qui présente comme particularités que le moteur est un moteur à grande vitesse à trois cylindres, distribution par soupapes, qui entraîne les essieux moteurs par l'intermédiaire d'un faux essieu et d'engrenages.

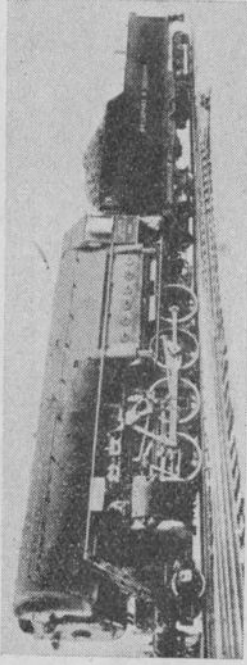
La Maison Henschel a établi une locomotive compound dont la chaudière, d'un type tout à fait spécial, se compose en réalité de trois chaudières. L'une à 100 kg, entièrement close, ne sert qu'à transmettre la chaleur dégagée dans le foyer à une chaudière à 60 kg qui alimente les cylindres HP. Une chaudière à 15 kg est chauffée par les gaz chauds émanant du foyer et alimente les cylindres BP concurrentement avec la vapeur d'échappement des cylindres HP.



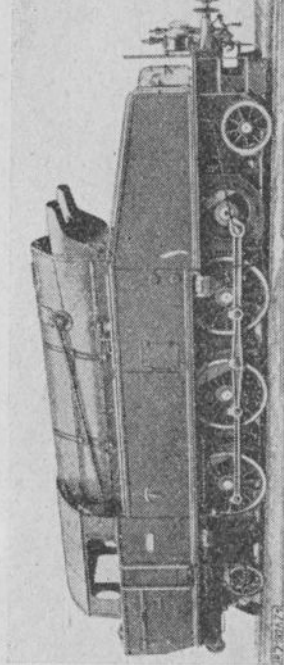
Locomotive à turbine Ljungström. Condenseur à air. Tender moteur.



Locomotive à 31,5 kg du L. N. E. R. 2-3-2. Chaudière à tubes d'eau.



Locomotive à 35 kg du Delaware. Chaudière à tubes d'eau.



Locomotive à 60 kg de la Société suisse de Winterthur. Chaudière à tubes d'eau. Groupe de cylindres à l'avant. Transmission par faux essieu et engrenages. Non compound.

C'est sur ce modèle qu'est construite la locomotive 2-4-1-B-1 du P. L. M. (1) qui, aux derniers essais, a donné par rapport aux 2-4-1-A une économie de combustible de 20 %.

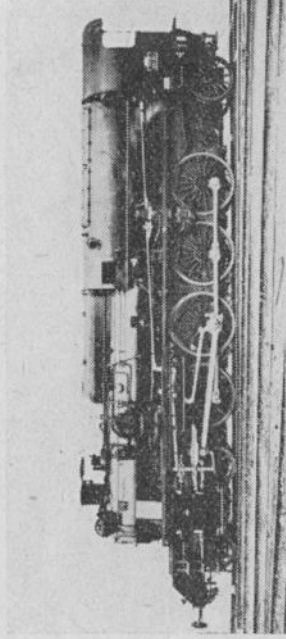
Enfin, la Maison allemande Schwartzkopff a construit ces années dernières une locomotive munie d'une chaudière Löffler à 120 kg, mais l'utilisation de telle pression jointe à des surchauffes qui, dans le cas particulier, atteignent 500°, soulève en ce qui concerne la tenue en service des pièces constitutives de la machine, des problèmes extrêmement complexes qui ne paraissent pas encore résolus.

(1) Voir Bulletin P. L. M., numéro de mars 1932, page 36.

De tout cet exposé que faut-il conclure ? Si l'on en croyait certains esprits, l'ère de la locomotive à vapeur toucherait à sa fin. Nous ne croyons pas qu'il faille être aussi pessimiste.

Sans doute la locomotive à vapeur ne regagnera pas, quels que puissent être ses progrès, le terrain qu'elle a perdu. Les lignes électrifiées le resteront et il n'est pas douteux que leur nombre s'accroîtra dans l'avenir, mais il ne nous paraît pas douteux non plus qu'il restera un bien plus grand nombre de lignes qui demeureront exploitées à la vapeur.

Les progrès que réalise chaque jour la locomotive à vapeur nous sont un sûr garant que sa dernière heure n'a pas encore sonné.

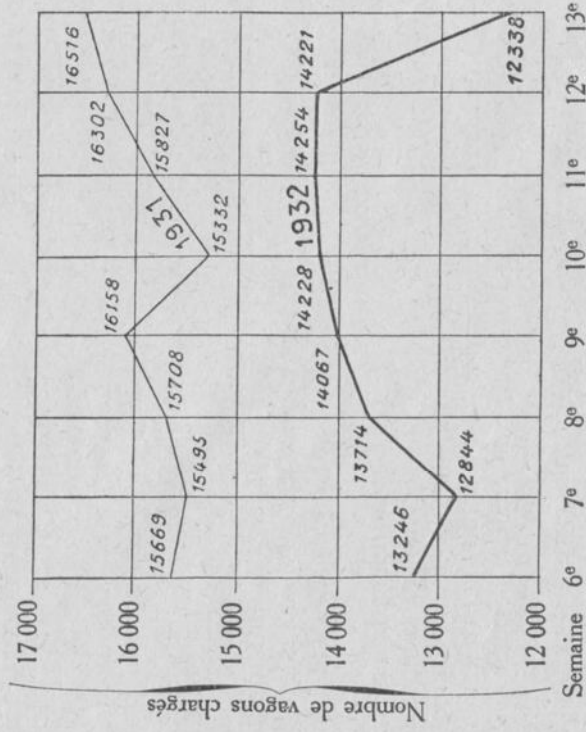


Locomotive à 60 kg, Cie P. L. M. Chaudière à tubes d'eau 60 kg avec circuit primaire du type Schmidt-Henschel, et chaudière à 15 kg tubulaire. Une locomotive 2-4-2 du même type vient d'être construite en Amérique. (Poids total avec tender 338 t.)

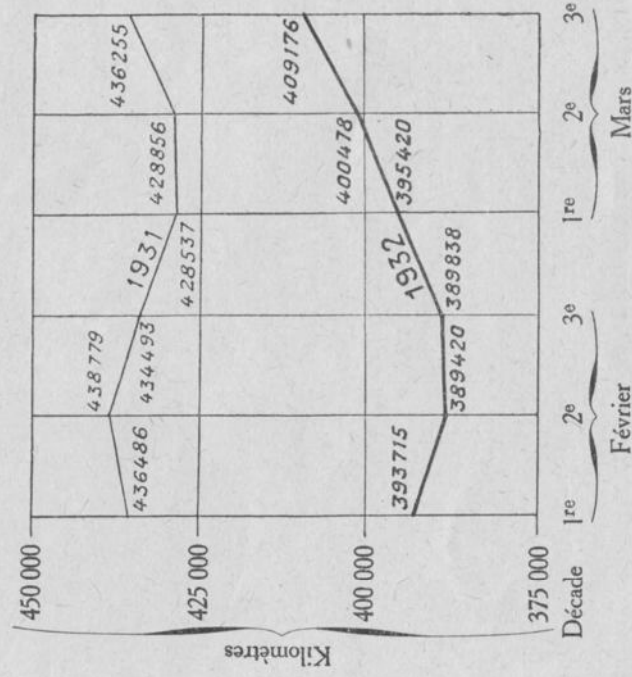
Trafic du Réseau P. L. M.

Nombre moyen journalier

de wagons chargés pendant une semaine, du 30 janvier au 25 mars 1932.



Parcours moyen journalier des locomotives pendant une décade, du 1^{er} février au 31 mars 1932.



REVUE DOCUMENTAIRE

Le changement de service du 22 mai 1932.

Les fêtes de la Pentecôte tombant cette année les 15 et 16 mai et la coïncidence du changement d'horaires et des fêtes risquant de surcharger le personnel d'exploitation, il a été décidé à la Conférence européenne des horaires tenue à Copenhague, en octobre 1930, de fixer la date d'application du service 1932-1933 au 22 mai 1932.

Devant la persistance de la crise économique, le programme du nouveau changement de service a été inspiré par le souci de réduire nos dépenses, tout en offrant de nouvelles améliorations susceptibles de favoriser la reprise du trafic.

Mais en regard des restrictions — suppressions ou réductions des périodes de circulation de certains trains — qui ne sont pas de nature à causer une gêne sérieuse, d'importantes améliorations ont été obtenues, grâce à une *accélération générale* de nos trains de voyageurs tant sur les lignes secondaires que sur les grandes lignes. Ces accélérations, faites dans la limite où le permettaient le tonnage et les sujétions particulières (tracé, correspondances, stationnements, etc.), ont été rendues possibles par l'emploi des machines puissantes dont dispose notre Réseau. Elles permettront de soutenir avec plus de succès la concurrence de l'automobile, au triple point de vue de la vitesse, du confort et de la sécurité.

Il n'est pas sans intérêt de s'arrêter sur quelques-unes des plus intéressantes accélérations qu'on a pu obtenir :

Nos des trains	PARCOURS	Distance km	C _{act} n	
			h	mn
15	Paris-Nice.....	1 086,2	1	15
607/13	Paris-Lyon.....	510,9	42	25
1518/1519	Marseille-Sète.....	225,3	45	05
511	Paris-Vallorbe.....	461,6	1	54
607	Paris-Modane.....	672,1	1	00
664/652	Evian-Paris.....	647,5	50	35
1004	Vichy-Paris.....	364,9	23	50
1010	Saint-Etienne-Paris.....	502,1	1	00
1415	Paris-Nîmes par Clermont... Lyon-Clermont par Vichy...	723,5	50	35
LV	Lyon-Genève.....	227,4	1	13
667	Lyon-Genève.....	167,7	42	39
702	Saint-Gervais à Lyon.....	248,2	1	39
2501	Vichy-Marseille par Grenoble.	444,1	1	39
VE	Vichy-Dijon.....	221,5	1	39
BM	Gannat-Modane.....	422,6	1	39
GM	Genève-Marseille.....	506,6	1	39

Pour apprécier convenablement ces résultats, il est nécessaire de tenir compte des grosses difficultés rencontrées par notre Réseau pour la traction de trains lourds sur des profils très durs.

En ce qui concerne la marche proprement dite des trains, on note la suppression des rapides de nuit 659/2201-2204/660 entre Paris et Chamonix *via* Annecy et des express de nuit 105 et 106 entre Paris et Lyon, la mise en marche (seulement à partir du 1^{er} juillet) entre Marseille et Valence des rapides MC/GM (1).

L'horaire du Simplon-Orient-Express a été amélioré. Par ailleurs, dans le but de maintenir sa correspondance à Milan avec le rapide Bordeaux-Milan (BM), on a avancé ce dernier de 25 mn au départ de Bordeaux, de 30 mn au départ de Gannat et de 2 h 10 mn à l'arrivée à Modane.

Pour les relations avec Rome, le départ du train 607 a été retardé et la durée de son parcours Paris-Rome réduite de 1 h 45 mn. Une tranche de ce train continuera au départ de Mâcon sur Lyon sous le n° 13.

Dans le sens inverse, le train 610 sera retardé de 55 mn au départ de Modane, pour attendre la correspondance de Rome et arrivera à Paris 5 mn plus tôt (22 h au lieu de 22 h 05).

Les rames des trains 501 et 502, affectées au service rapide saisonnier entre Paris et la haute Vallée du Rhône et anciennement acheminées entre Paris et Dijon par trains 105 et 106, seront désormais ajoutées, dans le sens impair, au 521 de Paris à Frasnay, dans le sens pair, au 524 de Dijon à Paris. Les trains 559 et 560 seront ainsi soulagés entre Paris et Dijon de la tranche Interlaken.

Comme conséquence de la suppression des trains 659/2201 et 2204/660, le service d'Annecy sera reporté sur les trains 603/703-704/604 et celui d'Evian sur les trains 651/663-664/652.

Sur la ligne des Alpes, l'express 2501 (ex 2503) sera avancé de 2 h 25 mn au départ de Lyon et de 3 h 46 mn à l'arrivée à Marseille. Les trains 2501 et 2502, qui se croiseront à Veynes, y correspondront avec les 2703/2704 en provenance ou à destination de Briançon.

La marche des trains des lignes des Cévennes et du Bourbonnais a également été revue ainsi que celle de la ligne Avignon-Sète.

Les relations de Paris avec le Morvan font l'objet d'une sérieuse amélioration, en particulier par le remplacement du train 186 par un nouveau 150 partant d'Autun à 17 h 26 mn pour atteindre Paris à 0 h 05 mn.

La relation transversale Nancy-Nevers a été déplacée : en partant de Nancy à 12 h 55 mn, on atteindra Dijon à 16 h 37 mn, Nevers à 21 h et Saincaize à temps pour permettre la correspondance avec le LO sur Bourges et Nantes.

L'ensemble de ce programme, compte tenu des quelques créations ayant pour objet l'établissement de nouvelles relations présentant un réel caractère de nécessité, comporte, pour le service d'été du 22 mai au 1^{er} octobre, une économie totale d'environ 800 000 km, qui représente une diminution journalière de 5 800 km.

Si l'on compare le service projeté au service réellement effectué pendant l'été 1931, en tenant compte de tous les trains supplémentaires et spéciaux de voyageurs, on constate une diminution journalière de près de 16 500 km, soit donc d'environ 9 %.

Une instruction du Service de la Voie à propos de la circulation routière.

En raison de l'accroissement de la circulation automobile sur les passages à niveau, le Service de la Voie a été amené à publier récemment une Instruction sur les mesures à prendre pendant la réparation des barrières et portillons des passages à niveau.

(1) Du 22 mai au 30 juin, ce service sera assuré par les trains 26 et 11.

Il a paru utile d'en reproduire le texte intégral dans le *Bulletin* afin que le personnel intéressé puisse s'y reporter à loisir. On trouvera ce texte en tête des pages roses du présent numéro.

Belles marches de trains P. L. M.

La grande presse a signalé, depuis quelque temps, certaines belles marches de trains des Réseaux.

En ce qui concerne le P. L. M., elle a rendu compte de l'organisation du train spécial frété pour le départ à Genève du Président du Conseil des ministres, M. Tardieu le 24 février dernier.

Nous n'y reviendrons que sommairement pour rappeler que, parti de Paris à 23 h 37 mn, ce train arrivait à Genève à 8 h 15 mn, parcourant les 603,8 km qui séparent ces deux villes en 8 h 38 mn.

Mais il est des prouesses accomplies, sur lesquelles la grande presse insiste moins et que le *Bulletin* se doit de révéler à l'occasion à ses lecteurs. C'est ainsi que, le 23 février dernier, veille même du voyage dont on vient de parler — il était trop tard déjà pour en faire mention dans notre numéro de mars — la machine 241-C-1, remorquant le train 513 entre Laroche et Dijon, a réalisé ce qu'en termes sportifs on pourrait appeler une très belle "performance".

Composé de quatorze véhicules dont le tonnage total atteignait 588 t, ce train était parti de Laroche avec un retard voulu de 18 mn.

La vitesse de 120 km/h a été atteinte et maintenue facilement sur la presque totalité des 101,8 km qui séparent Laroche des Laumes, parcourus ainsi en 56 mn — défalcalion faite de 3 mn perdues au passage d'un chantier du Service de la Voie.

Des Laumes à Blaisy-Bas, 5 minutes ont pu être regagnées. Sur ce parcours, la vitesse, après avoir été réduite à 90 km/h au passage en gare des Laumes, a atteint 110 km/h sur la rampe de 5 mn. A l'arrivée au disque de la gare de Blaisy-Bas, c'est-à-dire au sommet de la rampe de 8 mn, elle était environ de 90 km/h (fig. 1).

Cette performance, accomplie sous la direction de M. Dodin, Ingénieur de Traction, qui accompagnait ce train, est à l'honneur de MM. Drège, mécanicien, et Bobin, chauffeur, du dépôt de Laroche, comme de la machine 241-C-1, dont le *Bulletin* a déjà eu l'occasion de donner les caractéristiques essentielles ainsi que la photographie (1).

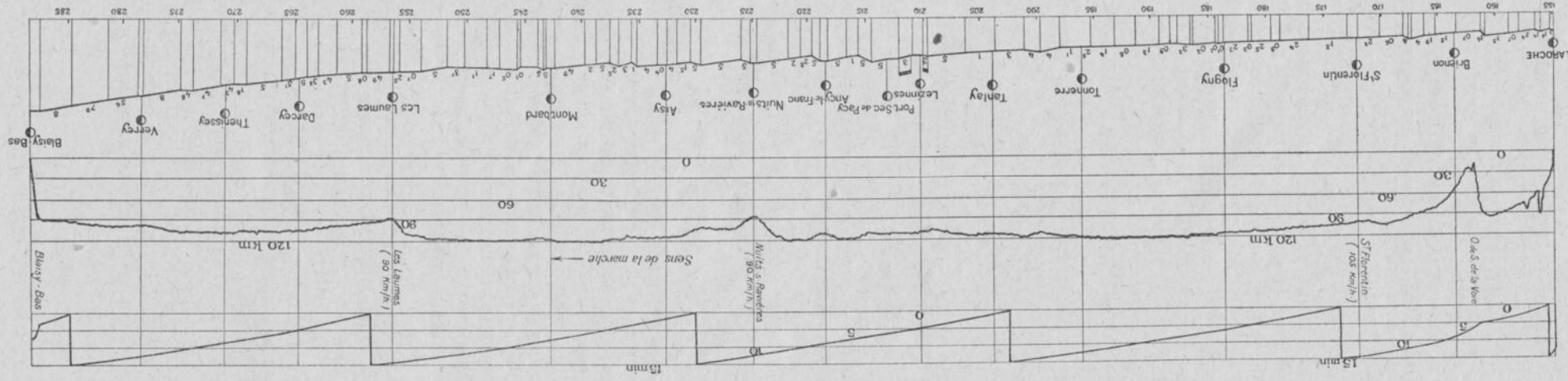
Pour conserver aux fruits et primeurs français la place qu'ils méritent.

Les difficultés économiques actuelles ont incité les pays à prendre des mesures de protection en vue de limiter les importations. De là l'obligation pour chacun d'eux d'avoir une production nationale bien équilibrée.

Le commerce des fruits et des légumes n'a pas échappé à cet état de choses et tout le monde, à l'heure actuelle, s'est rendu compte de l'importance croissante depuis quelques années, des arrivages de fruits étrangers jusque sur nos plus petits marchés. Une telle constatation dans un pays de production fruitière comme la France peut surprendre au premier abord. Mais il est facile de reconnaître que le succès réel des fruits étrangers réside uniquement dans l'organisation de la production et de la vente. On sait que c'est à l'application de ces méthodes en France que s'attache depuis de nombreuses années le Service Agricole P. L. M., lorsqu'il conseille et encourage agriculteurs et commerçants à produire mieux, en ayant toujours pour préoccupation de satisfaire aux goûts et aux possibilités d'achat de la clientèle.

Notre Service Agricole, renforçant son action de propagande, a fait, au cours de l'hiver dernier, plus de cent conférences sur l'arboriculture fruitière et les soins à donner aux cultures. Ces conférences ont été complétées par de nombreuses applications de taille des arbres fruitiers et par des démonstrations de lutte contre les ennemis des cultures.

Par ailleurs, des indications très précises ont été données également, dans les principaux centres, sur l'organisation de la production et du commerce



(1) Voir *Bulletin P. L. M.*, n° 18, novembre 1931, p. 183.

des fruits et des légumes telle qu'elle devrait être, ainsi que sur la situation des marchés européens, consécutive aux mesures douanières ou sanitaires prises par les pays consommateurs.

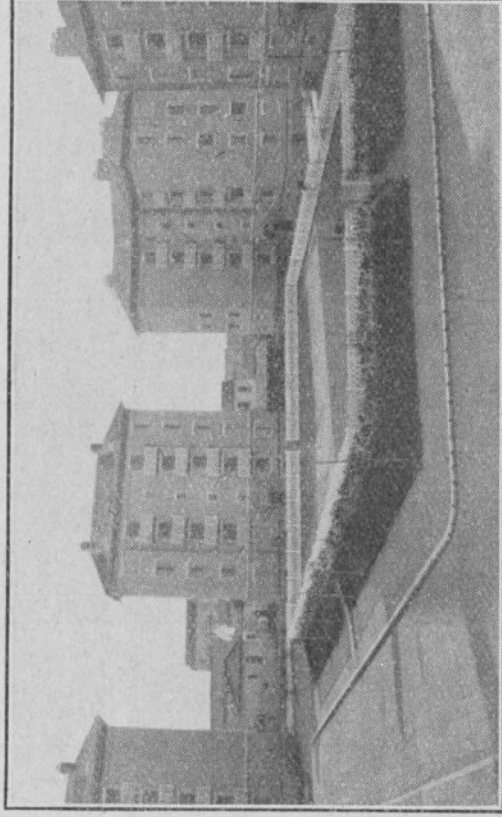
L'empressement avec lequel les intéressés ont suivi ces diverses manifestations permet d'espérer que ces conseils seront suivis d'actes qui démontreront une fois de plus les résultats qui peuvent être obtenus par la collaboration du producteur, du commerçant et du transporteur.

Dans nos cités.

Une nouvelle cité est achevée depuis le 1^{er} janvier dernier en un point important de notre ligne du Littoral : à Cannes-la-Bocca.

Rappelons que, jusqu'à ce jour, les ressources en logements de cette résidence étaient nettement insuffisantes.

les habitants disposent d'une grande place centrale, permettant aux enfants de jouer en toute sécurité dans l'enceinte de la cité.



Cl. Biondo, Antibes.

Fig. 2.

Il en résultait une sérieuse gêne pour assurer le service, un grand nombre d'Agents devant habiter des localités quelquefois assez éloignées de leur travail.

Ces inconvénients ont disparu. La nouvelle cité dont on a ci-contre un aperçu (fig. 2) et qui se situe à 300 m environ de la gare, offre un total de 95 logements pour Agents subalternes ainsi répartis :

5 maisons à 10 logements (2 logements par palier);

3 maisons d'angle à 15 logements (3 logements par palier).

Les logements sont de 3, 4 ou 5 pièces, tous pourvus des plus larges commodités. Par ailleurs,

ÉVITONS LES ACCIDENTS

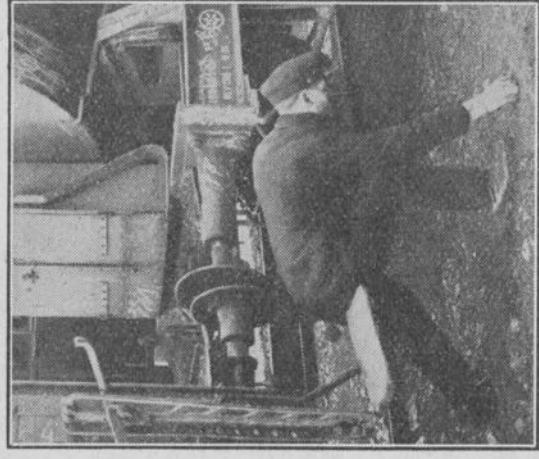
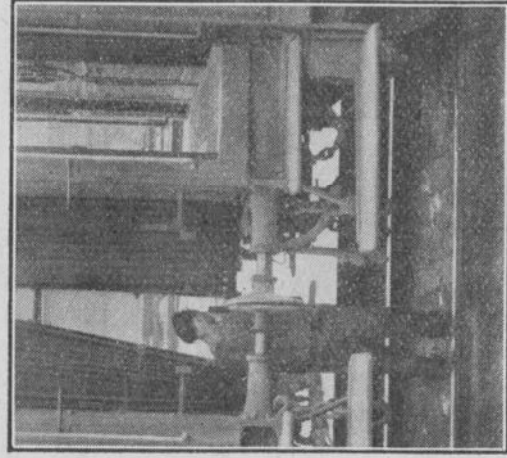
NE PERDEZ JAMAIS DE VUE...

...QU'EN QUITTANT LES
ATTELAGES AVANT L'ARRÊT
COMPLÈT, VOUS RISQUEZ
D'ÊTRE RENVERSÉS PAR UN
MARCHEPIED ET ÉCRASÉS
PAR LES ROUES

** *

...QUE VOUS POUVEZ ÊTRE
BLESSÉS EN VOUS PLAÇANT
D'AVANCE ENTRE LES TAMPONS
POUR FAIRE L'ATTE-
LAGE DES VÉHICULES DONT LES
SOUFFLETS SONT
DÉCROCHÉS.

DANS CE CAS, NE VOUS INTROUISEZ ENTRE LES
VÉHICULES POUR FAIRE L'ACCROCHAGE QUE LORSQUE CEUX-CI SONT
PLÈTEMENT ARRÊTÉS ET EN CONTACT.



A ce sujet, le Bulletin P. L. M. rappelle qu'il convient, pour les attelages de véhicules, de toujours se conformer à l'article 188 du Règlement Général d'Exploitation (voir également art. 5 de la Circulaire n° 3 (1899) (édition de 1930). Service des gares et des trains. — Instructions relatives aux manœuvres et le Mémento à l'usage des Agents nouveaux (alinéas 29 et 30).



FAMILLE FLORENTIN
et FAMILLE ROSEREN →

On peut admirer ci-contre ces deux belles familles qui ont bien mérité le prix de 25.000 f qui leur a été dévolu, comme couronnement de longues années de dévouement et de labeur.

Que M. Florentin, Cantonnier principal à Grez-sur-Loing, et M. Roseren, Electricien à la station des Chavants (ligne de Chamonix), trouvent ici pour eux, pour leur courageuse épouse et pour chacun de leurs nombreux enfants es plus sincères compliments de la grande famille P. L. M. avec les meilleurs vœux de bonne santé du *Bulletin*.

BELLES FAMILLES P. L. M.

Le *Bulletin* est heureux de mettre aujourd'hui à l'honneur les familles Florentin et Roseren, titulaires elles aussi du prix Cognacq en 1931, comme les familles Chatelain, Portal et Rosat dont le numéro de mars a déjà publié la photographie.



L'HYGIÈNE

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

ALIMENTATION DE L'ENFANT JUSQU'A L'ADOLESCENCE (suite)

	Enfant de 3 à 6 ans	Enfant de 6 à 12 ans	Enfant de 3 à 6 ans	Enfant de 6 à 12 ans
<i>Déjeuner de midi :</i>				
1 ^o Viande (jambon ou poisson)...	de 30 g à 50 g	40 à 100 g	de 25 g soit 1 forte poignée à 40 g soit 3 poignées moyennes.	35 à 45 g
(Il s'agit du poids en viande désossée.)			de 15 à 30 g lentilles ou pois cassés.	25 à 35 g
1 œuf — deux fois par semaine, si l'enfant le supporte bien. Ces jours-là ni viande, ni poisson.		1 à 2 (si l'enfant les supporte bien).	3 ^o Compotes de fruits, fruits cuits, crus et bien mûrs, confitures.	
2 ^o Pommes de terre, carottes ou navets, et légumes verts terre moyennes.	de 75 g soit 1 pom. de terre moyenne à 125 g soit 1 pomme de terre moy.	100 à 150 g	Fromages frais 20 g (à condition de connaître leur provenance et d'être sûr de la bonne hygiène des habitants, du bon état des vaches qui fournissent le lait, ainsi que de la qualité de l'eau potable).	
ou Riz.....	de 10 g soit 1 cuillerée à café à 25 g soit 2 cuillerées 1/2 à café.	20 à 30 g	Boisson aux repas : Eau pure.. 100 à 200 g	
			<i>Gôûter :</i>	
			Lait.....	100 à 250 g
			Sucre.....	10 g
			Pain grillé ou biscottes de	20 à 100 g

EN MARGE DU MÉTIER

CONCOURS DE PHOTOGRAPHIE ET DESSIN

En présence de l'intérêt que de nombreux lecteurs du *Bulletin* ont pris à participer au petit concours littéraire d'impressions de vacances de l'an dernier, il a paru indiqué d'ouvrir une nouvelle compétition à l'approche de la période des congés, mais cette fois parmi les Agents amateurs de photographie ou de dessin.

Les lecteurs désireux de participer au concours ne devront adresser que des photographies ou dessins inédits, concernant des paysages P. L. M. ou des scènes empruntées à la vie de notre Réseau.

Les meilleurs envois seront publiés dans le *Bulletin* avec mention spéciale.

Chaque document devra comporter une légende situant très exactement le paysage et indiquant la date de la prise de vue ou du dessin, les nom, qualité ou emploi et adresse personnelle de l'auteur, suivis de la mention « *Concours du Bulletin P. L. M.* ».

Les envois doivent être adressés à la Direction de la Compagnie, Service du *Bulletin P. L. M.*, 88, rue Saint-Lazare, Paris (9^e).



RÉSULTATS DU CONCOURS D'IMPRESSIONS DE VACANCES

Ainsi qu'il l'avait promis, le *Bulletin* est heureux de publier ci-dessous, en félicitant l'auteur, le meilleur des envois qu'il a reçus, comme suite à son appel du numéro de septembre dernier (1).

Il me manquera pas, dans un prochain numéro, de donner des extraits des autres productions qui lui sont parvenues à la suite du concours et qui forment, avec celle de M. Faure-Georts, le plus joli bouquet de fleurs de notre terroir.

Souvenirs. « Ah ! le bon temps qui s'écoulait dans le moulin de mon grand-père ! »

Combien de fois me les suis-je rappelés, ces quelques mots appris sur les bancs de l'école, et comme le tic-tac du vieux moulin chantait affectueusement à mes oreilles, pendant le rigoureux hiver 1917-1918, où la batterie à laquelle j'appartenais pilonnait inlassablement la région de Verdun. Comme il était loin mon pays, comme il était loin mon village ! Tout mon être frémissait à son appel, et l'ardent désir de le revoir encore une fois faisait naître en moi les joyeux espoirs d'un prompt retour.

Je l'ai revu depuis bien souvent et c'est toujours vers mon village que, treize ans après, je reviens encore dès que mes loisirs me le permettent.

Dans le rapide de Paris à Marseille, vous êtes passé tout près de lui, mais il est si petit que vous ne l'avez pas vu. Tout de même, les Goulets de Donzère franchis, le Rocher de Pierrelatte laissé à votre droite, vous avez pu apercevoir une toute petite gare au toit rouge, et dans le fond de la vallée quelques maisons parsemées allongées sous les arbres, si basses qu'elles paraissent agenouillées au pied de la vieille église qui les domine. Et bien c'est là, au milieu de cette grande plaine, en plein Comtat, qu'il se trouve. Il vous est

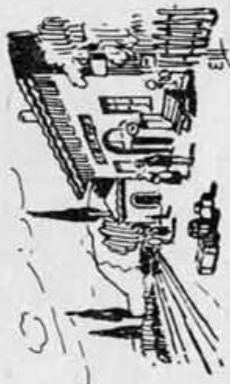
bien indifférent sans doute. Mais pour moi, c'est toujours avec la même joie, avec le même enthousiasme que je m'achemine vers la maison paternelle et rien n'arrive à dissiper cette atmosphère de gaieté et d'insouciance que crée autour de moi l'approche de mon pays.

Je sais qu'à mon arrivée, je vais trouver le même décor et les mêmes personnages. Le chef de gare d'abord et sa redingote, le facteur rural ensuite et son képi cabossé, mais c'est égal c'est un peu du pays natal que cachent ces uniformes, et c'est un petit brin d'émotion pour ma modeste personne.

Et puis je retrouve ma petite gare. Ah ! nous sommes de vieilles connaissances tous deux.

Enfant, lorsqu'il me fallait prendre le train pour rejoindre la pension, c'est à elle que je confiais mes hésitations, mes regrets, mon chagrin, et bien souvent, — sur son conseil sans doute —, je m'en retournais à la maison, pour prolonger encore de quelques minutes mes vacances perdues. Sa discrétion n'a jamais révélé la bonne volonté que je mettais à manquer mon train.

Plus tard, pendant les sombres années de la guerre, à la fin des courtes « détentés », c'était avec les mêmes serremments de cœur que je la quittais, mais je ne songeais plus alors à esquiver le train, le grave train des permissionnaires. Et je sentais bien qu'elle non plus, elle n'aurait plus voulu me le conseiller, ma brave, mon honnête petite gare ! Ainsi, petite gare sans prétention, modeste halte à voyageurs, tu as jalonné mon existence de joie quand je t'ai retrouvée, et de tristesses quand je t'ai quittée. Tu seras toujours pour moi la vieille amie compatissante et je t'en garde reconnaissance.



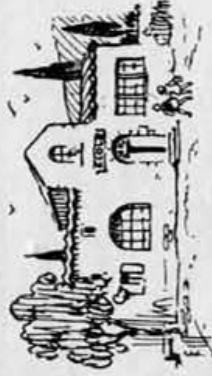
Lorsque j'y arrive à ma petite gare, je m'attarde fréquemment à bavarder avec quelques paysans des alentours. Mais mon voyage n'est pas terminé et il reste encore un bon quart de lieue à parcourir avant d'atteindre les maisons du village, sur la route qui du canton mène au pays.

Comme elles me sont familières, ces haies touffues qui bordent le chemin. Des souvenirs, il y en a partout, accrochés aux buissons, sur les arbres, sur les pierres... Enfant je m'aventurais jusque là, pour jouer avec les camarades d'école. Que de batailles livrées, en rase campagne entre tribus inoffensives, que de capitulations honorables, que de triomphes insolents ! Que de souvenirs, et le soir, lorsque quelques obligations imprévues nous faisaient un devoir d'aller à la gare, combien de fois, ma mère et moi, nous sommes-nous abrités de ce grand diable de mistral derrière les haies hospitalières.

L'électricité a bien remplacé les vieilles lampes à pétrole d'antan, mais il me semble voir encore les quelques « lumes » moyenâgeux pendre lamentablement au bout de leur potence et clignoter sous la rafale de vent. Elles éclairaient d'une lueur timide les vieilles maisons de torchis, que l'on rencontre à l'entrée du village. Pauvres habitations ! Elles sont toujours debout, mais bien des portes en demeurent désormais fermées. Maisons désertes, abandonnées, murailles lézardées, je vous ai connues jadis joyeuses et accueillantes, mais les bons vieux qui vous aimaient s'en sont allés, sans bruit, dormir au cimetière, accomplissant le pèlerinage traditionnel qui va de la maison à la chapelle et de la chapelle au champ du repos.

(1) Voir, page 164. *Après notre congé.*

Combien de fois y suis-je entré, dans cette église aux murs décorés; comme il était « faraud », le gamin de dix ans qui retirait son chapeau en franchissant le porche, et avec quel recueillement il allait s'asseoir, dans le chœur, sous l'œil bienveillant de notre abbé. Laissez-moi y pénétrer, comme autrefois. Je mettrais mes habits du dimanche, j'irai occuper la même place, j'essaierai de chanter les vieux chants grégoriens, ma voix fluette de petit montera de nouveau dans le temple... et puis je m'en irai bien vite. Ah ! les bons moments passés dans mon village à courir, après l'office, à la suite de quelque cortège campagnard ! Quelle joie les jours de baptême ou de nocé, à vider ses poumons en poussant des vivats et à remplir ses poches de dragées en échange. Dieu qu'il est loin ce temps-là !



Mais il n'y avait pas que des jours de fête, et je vois encore un petit bonhomme déambuler sur le trottoir, son cartable de bois soutenu par une corde passée sur l'épaule. La gaieté est modeste et mince l'enthousiasme : il va en classe. Là l'attendent les cartes muettes, aussi énigmatiques que le sphinx, les problèmes, les dictées et quelquefois la retenue; mais bah ! il y a bien, par contre, les interminables parties de billes qui commencent dès que l'hiver se fait sentir, et toute cette vie trépidante et bruyante propre à l'enfance. Elle m'a bien épouvané, à ses heures, cette école, surtout lorsque ma conscience était ternie par quelques fâcheux écarts, mais je voudrais bien y retourner...

Ah ! le bon temps qui s'écoulait dans mon village, les jeudis notamment. Ces jours-là étaient réservés aux grandes expéditions et le programme était tracé d'avance. L'après-midi nous voyait partir, mes camarades et moi, comme une volée de moineaux. Nous allions sur la route nationale attendre quelque improbable passage de transhumants et s'il arrivait que notre attente fut couronnée de succès, c'était la folle joie des gamins qui nous envahissait.



Les grands ânes de Camargue d'abord, avec leur sonnaille, précédaient le troupeau, les chiens de berger galopèrent sur les bas-côtés de la route, puis venaient les moutons, marqués à la tondeuse, suivant leur « manade », et tout cela défilait dans un nuage de poussière. C'est là qu'il faisait bon aller se planter, au milieu de cette houle et se laisser porter par son flot qui montait, montait sans cesse. Et lorsque le berger, fermant la marche, apparaissait, le feutre noir fièrement campé sur ses cheveux crépus, la grande houpelande jetée sur ses épaules, nous regardions avec recueillement et regret, à la fois, le troupeau qui fuyait et la silhouette du « Pastre » se découpant nettement sur la route et qui semblait s'allonger démesurément vers le ciel, comme celle des Rois Mages, en marche vers le Sauveur...

Tout ce passé que je retrouve ici n'est plus qu'un souvenir, il est bien mort et il est bien tard pour aller plus avant.

Rentrons vite à la maison. Là, du moins, tout va toujours comme autrefois. Le temps a bien creusé quelques rides sur les visages qui me sont chers, les dos se sont voûtés, les cheveux ont blanchi, mais je suis toujours le même petit garçon. Et le soir, derrière les volets clos, je reprends ma place à la table de famille, avec mes bons parents.



Au hasard de conversations, l'on pique de temps en temps quelques souvenirs de ma vie passée, les « tu te rappelles » fusent et toute mon enfance défile au galop. Tout mon bien-être, tout mon bonheur de villageois, toutes les bonnes journées passées au grand soleil de Provence, me reviennent en foule et, gravissant

une à une toutes les marches du passé, je retrouve mes camarades qui sont partis, il y a dix-sept ans. Ils avaient quitté, eux aussi, leur maison natale par une belle journée d'été, mais ils ne l'ont jamais revue et si quelques-uns sont revenus, c'est pour aller dormir, là-bas, au bout du village, où se balançaient au vent du soir, les vieux cyprès du cimetière.

Fernand FAURE-GEORS,
Employé principal à Valence.

Le 22^e Salon de « l'Artistique ». Le vernissage du 22^e Salon de la Société Artistique et Littéraire P. L. M. a eu lieu le 17 avril dernier dans notre salle des fêtes de la rue Traversière.

Le *Bulletin* ne manquera pas, comme chaque année dans son numéro de juillet, de publier un compte rendu détaillé de ce Salon, que les Agents peuvent visiter jusqu'au 8 mai, date de sa clôture.

Il tient néanmoins à noter dès maintenant l'intéressante progression — en quantité et en qualité — des œuvres exposées.



Notre activité sportive. RENCONTRE INTERNATIONALE. — L'Union Sportive des Cheminots français, qui groupe dans son sein toutes les sociétés sportives des Réseaux recevra, pour les fêtes de la Pentecôte, l'équipe représentative de football-association des cheminots italiens du Nord-Milan.

Le match organisé, à cette occasion, entre l'équipe transalpine et celle des cheminots français offre, du point de vue sportif, un réel intérêt, étant donné que lors d'une rencontre précédente de ces deux formations, à Milan, en 1931, la partie s'est terminée par un résultat nul.

Les deux équipes se rencontreront le 15 mai sur le stade municipal de la ville du Havre. Outre ce déplacement, le programme comprend une série de réceptions et de visites à l'organisation desquelles les cheminots français ont apporté tous leurs soins, afin de rendre, à leurs camarades italiens, le chaleureux accueil et la brillante réception qu'ils ont reçus d'eux, l'an dernier, à Milan et dont ils gardent le meilleur souvenir.

CHALLENGES INTERRÉSEAUX. — Les différents challenges interréseaux organisés par l'Union Sportive des Cheminots français et dans lesquels l'Amicale Sportive P. L. M. est engagée, ont commencé à se dérouler. On peut noter :

En Association. — L'équipe représentative du Réseau P. L. M. composée d'éléments de Paris, Montpellier, Marseille, Nîmes et Carnoules, rencontrait dernièrement à Bécon-les-Bruyères, l'excelle lente équipe du Métropolitain. Malgré les prolongations d'usage, on ne put enregistrer à la fin de la seconde mi-temps qu'un match nul, résultat peut-être dû à l'absence d'un arbitre officiel pour diriger la partie.

En Basket-ball. — L'équipe représentative du Réseau a rencontré, elle aussi, la formation de l'U. S. Métropolitain. Notre cinq, formé parmi les joueurs du C. A. S. C. d'Oullins-Lyon et de l'U. S. P. L. M. de Paris, fut battu par 53 à 23, en raison de son manque d'habitude des grands matches, mais on a pu néanmoins constater les nets progrès réalisés par nos représentants, qui comptent maintenant parmi les meilleures formations des réseaux.

En Cross-country. — L'équipe du Réseau P. L. M. composée d'éléments de l'U. S. P. L. M. de Paris qui prit part au challenge interréseaux de Tours a défendu ardemment nos couleurs, parvenant à se classer troisième, ce qui nous donne toute satisfaction.

Nous espérons que l'an prochain cette place sera encore améliorée si les clubs de province nous fournissent les athlètes dont ils ne manquent sûrement pas.

En Rugby. — L'équipe du Réseau composée d'éléments de Bourg, Oullins, Portes-les-Valence et Marseille doit se mesurer prochainement avec l'équipe du P. O. à Vienne.

On ne peut espérer, pour la première année de participation dans ce challenge, faire mieux que se classer honorablement.

CHALLENGES DU RÉSEAU. — Association. — Les demi-finales du

challenge dont l'organisation fut assurée d'une façon parfaite par le C. A. S. C. d'Oullins-Lyon se sont déroulées dernièrement à Lyon en présence de M. Nérot, Inspecteur Principal adjoint à la Direction, Marseille, détenteur de la Coupe de 1931, qui était opposé à Nîmes triompha nettement par 3 à 0, alors que Paris et Carnoules durent s'en aller dos à dos, ayant fait match nul (2 à 2). *Rugby.* — La seconde rencontre de ce challenge qui eut lieu à Bourg où les cheminots locaux étaient opposés à ceux d'Oullins se termina par la victoire de ces derniers (8 à 5). Oullins se trouvait donc qualifié pour la finale qui l'opposa au S. O. P. L. M. de Marseille à Portes-les-Valence. Les Marseillais qui pratiquent ce sport depuis déjà plusieurs années enlevèrent la décision par 8 à 3, s'assurant ainsi la garde du magnifique challenge 1931-1932 offert par l'A. S. C. P. L. M.

Dans les différents clubs locaux, l'activité sportive bat son plein. *A PARIS. — Football-association.* — En championnat l'équipe première est parvenue, malgré certaines difficultés à s'assurer le titre envié de champion du groupe. Il lui reste maintenant les barrages d'accession en division supérieure. Si les joueurs s'y employent nous devons disputer l'an prochain les matches de 1^{re} division.

Si la Réserve n'enregistre pas les mêmes progrès, elle a pu cependant montrer lors de sa rencontre contre Carnoules, qu'elle n'avait rien perdu de ses excellentes qualités. Les «Wanderers» continuent à affirmer leur cohésion et se trouveront bientôt à l'unisson des autres équipes.

Pour les fêtes de Pâques, au cours de déplacements à Valréas, Nyons et Mirabel, ces deux dernières équipes remportèrent un magnifique succès en s'assurant des victoires par les scores de 5 à 0, 4 à 2 et 3 à 1 sur les équipes locales. *Cross-country.* — Cette Section ne brille hélas qu'individuellement et si les équipes étaient complètes, certains challenges nouveaux orneraient la vitrine du club mise gracieusement à notre disposition par la Direction de la Compagnie, dans la salle des fêtes, rue Traversière.

Douze coureurs néanmoins ont pris part, dernièrement, à la course sur route Saint-Etienne-Firminy et le classement obtenu est des plus satisfaisants. *Basquet-ball.* — Les championnats sont terminés et l'équipe première se classe en série supérieure pour la saison prochaine. Lors d'un déplacement à Oullins, l'équipe parisienne réussit à battre les cheminots de cette localité ce qui constitue une belle performance étant donnée la valeur de ces derniers, champions du Réseau 1931-1932.

Boules. — Le premier concours fédéral organisé par la section de l'U. S. P. L. M. a connu le plus grand succès, 43 quadrettes s'étant présentées au tirage au sort. Ce déluge d'engagements avait quelque peu débordé les organisateurs et malgré cela, à part quelques à-coups, la plus franche gaieté et la camaraderie n'ont cessé de régner parmi les participants.

MARSEILLE. — L'équipe première d'Association a dû enregistrer quelques défaites au cours de ces dernières semaines — 1 à 0 contre les Universitaires — 4 à 2 contre le C. A. S. G. et 2 à 1 contre l'E. S. Port-Saint-Louis-du-Rhône.

En challenge du Réseau, comme nous l'indiquons d'autre part, les Marseillais se trouvent encore qualifiés cette année pour la finale par leur victoire sur leurs camarades Nîmois.

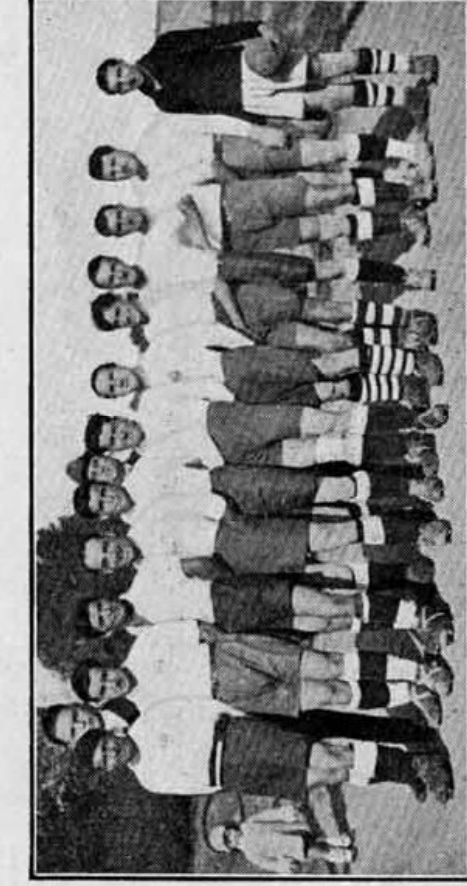
En Rugby, au cours de plusieurs matches contre de fortes équipes régionales, notamment l'Union Sportive de Die, champion des Alpes 2^e série, Noves, champion de Provence 2^e catégorie et l'Union Spor-

tive Bressane, le quinze marseillais représenta dignement ses couleurs. En challenge du Réseau, le S. O. P. L. M. se voit qualifié champion 1931-1932 par sa victoire sur Oullins.

NICE. — Association. — En matches amicaux, l'équipe de l'U. S. P. L. M. de Nice a réussi de belles performances, notamment un match nul 2 à 2 contre l'International-Football-Club, une des meilleures formations de division I de la Côte d'Azur. L'équipe Réserve, nouvellement formée a disputé des matches amicaux d'où elle est très souvent sortie avec honneur. L'équipe junior, en formation, atteindra bientôt son plein développement.

Basquet-ball. — L'équipe niçoise a rencontré en match amical les cheminots de l'U. S. P. L. M. de Saint-Etienne qui avaient fait le déplacement de Nice à cette occasion. Après un match très disputé et très plaisant, les niçois renforcés, s'assurèrent le meilleur par 39 points à 27.

Boules. — Les concours interclubs vont bientôt commencer.



L'équipe P. L. M. de football-association de Montpellier.

MONTARGIS. — En Association, plusieurs succès sont à noter à l'actif de l'A. S. P. L. M. de Montargis.

En matches retour, l'équipe I bat successivement U. S. Langlée 1 par 5 à 0, Velo Sports de Sens par 2 à 1, Sporting Club de Souppes 1 par 3 à 0, C. A. XIII de Paris 1 par 8 à 0. Une défaite 4 à 0, contre Saint Mammès I.

L'équipe Réserve, de son côté, bat le G. A. V. 1 par 3 à 1 et l'Alerte de Lorris par 2 à 0. Match nul contre Châteaunaudon (1 à 1) et défaite de 4 à 2 contre l'U. S. Langlée I B. Cette défaite est la première pour cette équipe depuis l'ouverture de la saison.

BOURG. — En Rugby, l'équipe du Racing-Club Bressan P. L. M. qui rencontrait dernièrement l'Etoile du Bugey de Saint-Rambert triompha de cette dernière par 6 à 3.

En challenge du Réseau, pour le premier match de championnat, cette équipe de formation récente, rencontrait l'équipe des cheminots d'Oullins plus ancienne et plus entraînée. Les Bressans, très athlétiques, résistèrent énergiquement à leurs adversaires et les dominèrent bien souvent. Ils firent une belle partie mais n'arrivèrent pas à conclure, laissant la victoire à Oullins par 8 à 5.

MONTPELLIER. — L'équipe d'Association montpelliéraine poursuit ses succès. Opposée à Bessèges, à l'équipe de 1^{re} série du Gard, en tête de sa poule, elle réussit, bien que privée de plusieurs de ses bons éléments sélectionnés, à faire match nul (1 à 1).

CARNOULES. — En Association, après avoir battu l'Olympique de Draguignan 3 à 2, le F. C. Confaron 2 à 1 et l'Olympique de Salernes 2 à 1, l'équipe de Carnoules se voit qualifiée pour disputer les barrages de 1^{re} série dans lesquels elle rencontrera Fréjus, Trans-en-Provence et Le Luc.

MIRAMAS. — La fin de la saison officielle du football approche, c'est le moment palpitant des demi-finales et finales ! Dans les premières, Miramas arrive en tête de son groupe et très probablement sera appelé à disputer la dernière ; il en sera ainsi de la coupe régionale dite Coupe Sidéo. Jusqu'à ce jour, depuis septembre, 28 matches disputés ; 18 gagnés, 5 nuls et 5 perdus ; au total, 57 buts marqués contre 30 reçus. La saison aura été bonne pour les footballeurs de Miramas !

Nous sommes heureux d'annoncer que plusieurs sociétés sont en voie de formation et d'affiliation dans les localités de Montreau, Arles, Mouchard, Saint-Denis-en-Bugey, Saint-Germain-des-Fossés, Vénissieux, Dijon, Moulins.

E. CAMUS,
Président de l'A. S. C. P. L. M.

ÉMISSION DE TITRES P. L. M.

Notre Compagnie émet actuellement une tranche de :

BONS DÉCENNAUX 5 % DE 1 000 FRANCS 1932-1942.

— Intérêt annuel : 50 francs, payable par moitié le 1^{er} mars et le 1^{er} septembre, net d'impôts pour les bons nominatifs et sous déduction de la taxe de transmission pour les bons au porteur.

Remboursement au pair, net d'impôt, au plus tard le 1^{er} mars 1942, la Compagnie s'interdisant de procéder à aucun remboursement avant le 1^{er} mars 1937.

Prix d'émission. — Le prix d'émission est actuellement fixé à **1 000 francs par bon.**

Bonification pour les souscriptions en remploi. — Les bons souscrits en remploi de titres P. L. M. amortis sont cédés avec une bonification de 3 francs sur le prix d'émission.

Réception des souscriptions. — Les souscriptions sont reçues, sans frais, dans les bureaux de titres et dans les gares de la Compagnie.

Prime accordée au personnel. — On sait que la Compagnie intéresse son personnel à cette opération. **Une prime exceptionnelle de 4 francs** par bon est en effet accordée aux Agents de tous grades en service ou retraités souscrivant pour leur compte ou ayant provoqué la souscription d'un tiers.

MESURES A PRENDRE PENDANT LA RÉPARATION DES BARRIÈRES ET PORTILLONS DES PASSAGES A NIVEAU (1)

Aux termes de l'article 38 du Règlement pour les Gardes-barrières, ceux-ci doivent « signaler sans retard au Chef de canton ou au Chef de district toute défectuosité dans l'état du passage à niveau ou de ses accessoires qu'ils ne seraient pas en mesure de réparer eux-mêmes ».

Lorsqu'on constate une avarie ou un vice de fonctionnement quelconque à une barrière ou à un portillon, la réparation doit en être faite d'urgence, et de préférence sur place quand l'opération est réalisable sans transport à l'atelier, car la gêne est ainsi de la moindre durée possible.

Lorsque le transport à l'atelier ne peut être évité, on doit, bien entendu, veiller à ce que la réparation soit exécutée avec célérité et à ce que la barrière ou le portillon soit remis en place dans le plus court délai. Mais des précautions s'imposent pendant la durée de l'enlèvement de l'un ou de l'autre de ces objets, et l'attention du personnel est tout particulièrement appelée sur ce point.

Si l'on dispose d'une barrière ou d'un portillon de rechange pouvant s'adapter à l'ouverture, il n'y a pas de difficulté et on doit s'efforcer d'opérer la substitution le plus rapidement possible.

A défaut, on recourra à tel moyen de fortune (corde, chaîne) qui sera approprié aux circonstances pour ne pas laisser subsister de brèche dans la clôture. Dans ce cas, les gardes devront en outre être invités à redoubler de vigilance et de précaution.

S'il s'agit d'un passage gardé par un homme, celui-ci devra se tenir en permanence au droit de l'emplacement de la barrière ou du portillon, pour arrêter les voitures ou les piétons qui se présenteraient au moment du passage d'un train.

S'il s'agit d'un passage gardé par une femme, celle-ci devra se placer, au moment du passage des trains, pendant la durée de son service, à l'endroit de la brèche créée par l'enlèvement de la barrière ou du portillon.

Les mêmes précautions doivent être prises par les Gardes-barrières entre le moment où l'on a constaté le non-fonctionnement ou l'avarie d'une barrière ou d'un portillon, dont l'état ne nécessite pas le transport à l'atelier, mais qui ne peuvent plus être fermés, et le moment où se fait la remise en état ou le remplacement.

Pour attirer l'attention :

— Pendant le jour, on fixera sur l'obstacle (corde par exemple) remplaçant la barrière, des banderoles lestées ou des planchettes présentant des bandes alternativement blanches et rouges, de façon à avoir un aspect analogue à celui des barrières oscillantes ;

— Pendant la nuit, on placera sur l'obstacle une ou deux lanternes à feu rouge, suivant l'importance de la circulation routière.

Les banderoles ou planchettes, alternativement blanches et rouges, auront de 0,30 m à 0,40 m de longueur et 0,08 m de largeur environ ; elles seront espacées de 0,20 m environ. On les lèstera avec des plombs ou autres corps lourds, aux extrémités, pour éviter notamment que les banderoles ne s'enroulent sous l'action du vent.

Le feu rouge sera placé face à l'arrivée des usagers de la route lorsque la clôture sera fermée ; il ne devra pas être posé sur le sol, mais sera accroché à la fermeture provisoire et fixé de manière que la position du feu rouge face à la route ne puisse se modifier sous une influence quelconque.

En vue de l'application de ces mesures, un certain nombre de cordes, munies de banderoles ou de planchettes seront approvisionnées à l'avance par les soins des Ingénieurs d'arrondissement aux points les plus opportuns.

Les gardes des passages à niveau devront, en attendant leur arrivée, préparer et fixer sur la clôture provisoire avec les moyens de fortune dont ils disposent, des banderoles flottantes provisoires en tissus blanc et rouge.

Les Gardes-barrières seront rémunérés de la fourniture de ces banderoles, dans le plus court délai possible.

Paris, le 15 février 1932.

L'Ingénieur en Chef du Service de la Voie,
H. GERIN.

LA COMPAGNIE P. L. M.

EMPLOIE

LES APPAREILS
III É IRA

POUR L'ÉQUILIBRAGE DES GLACES
DE SES VOITURES

Établissements Georges KLEIN
CONSTRUCTEURS

Gob. 39-72

29, rue Wurtz, PARIS-13°

(1) Instruction du Service de la Voie (n° 3334 du Tableau chronologique). Voir, en feuilles blanches du présent numéro, p. 81, l'article de Revue Documentaire correspondant.

PRINCIPAUX ORDRES DE SERVICE, INSTRUCTIONS ET CIRCULAIRES PARUS du 15 février au 14 avril 1932

DOCUMENTS ÉMANANT DE LA DIRECTION

20 février 1932	Ordre de Service n° 7 (1932)	Établissement d'une bifurcation avec signaux de directions au km 667,155 de la ligne de Paris à Nîmes par le Teil (poste 3 de la gare du Teil).
18 mars 1932	Ordre de Service	Élections générales de 1932 pour la représentation du personnel.
22 mars 1932	Instruction	Recouvrement des avances consenties aux Agents par application des dispositions des articles 62 et 63 de l'Ordre général n° 2 (1911).
8 avril 1932	Ordre de Service n° 9 (1932)	Modifications apportées à la disposition des voies au poste 1 de la gare de Tarascon.

DOCUMENTS COMMUNS A PLUSIEURS SERVICES

5 février 1932	Ordre de Service n° 26 (1924) de l'Exploitation. n° 1331 du Matériel et de la Traction (édition de 1932)	Freinage à main des trains.
29 février 1932	1 ^{re} Annexe à la Circulaire n° 489 (nouvelle série) du Matériel et de la Traction n° 3 (1931) de l'Exploitation (Service des gares et des trains)	Utilisation des véhicules munis du frein spécial à air comprimé pour trains de marchandises.
8 mars 1932	Bulletin rectificatif n° 15 (1931) de l'Exploitation. n° 9 à l'Ordre n° 1470 du Matériel et de la Traction de Service n° 3324 du Tableau chronologique de la Voie	Limitations spéciales de vitesses à observer par diverses séries de machines au passage de certains ouvrages.
11 mars 1932	1 ^{re} Annexe à la Circulaire n° 5 (1925) de l'Exploitation (Services techniques. Télégraph. Eclairage) Service des gares et des trains (édition de 1930)	Répétition des signaux sur les machines.
21 mars 1932	1 ^{re} Annexe à la Circulaire n° 488 (nouvelle série) du Matériel et de la Traction n° 12 (1927) de l'Exploitation (Service des gares et des trains)	Emploi des freins continus et de l'inter-communication pneumatique sur la ligne de Saint-Gervais à Vallorcine.

DOCUMENTS ÉMANANT DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

31 décembre 1931	4 ^e Annexe à la Circulaire n° 19 (1910) (édition de 1928) (Service des gares et des trains)	Instructions relatives à l'application des traités ou conventions passés avec diverses entreprises.
31 décembre 1931	Note-Circulaire	Instruction professionnelle du personnel.
15 février 1932	Note-Circulaire	Réglementation et mesures d'ordre diverses concernant le personnel. Œuvres sociales. Dispositions diverses prises dans l'intérêt des Agents.
15 février 1932	3 ^e Annexe à la Circulaire n° 23 (1899) (édition de 1927) (Service des gares et des trains)	Examens sur les Règlements et Instructions intéressant la sécurité à faire subir aux Agents du Service actif.
15 février 1932	Note-Circulaire	Prévention des accidents du travail.
10 mars 1932	26 ^e Annexe au Règlement du 12 novembre 1897 (édition de 1913)	Transport par chemin de fer des matières dangereuses (explosibles, inflammables, vénéreuses, etc.) et des matières infectes.
12 mars 1932	Circulaire n° 18 (1932)	Application des tarifs. — Voyageurs. Bagages. G.V. et P.V. — Ouverture de la ligne complémentaire de Bobigny à Sucy-Bonneuil.

CAP CORSE

Apéritif Tonique

L.-N. MATTEI
(Bastia)

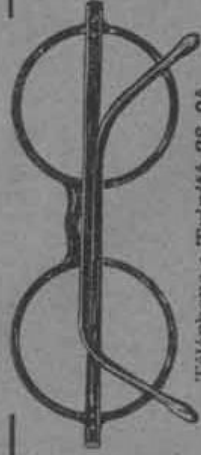
18 mars 1932	1 ^{re} Annexe à la Circulaire n° 130 (1929) (Application des tarifs)	G. V. et P. V. — Application de l'impôt sur les transports.
19 mars 1932	Ordre de Service n° 5 (1932)	{ Application du deuxième alinéa de l'article 230 du Règlement général d'Exploitation (expédition hors tour d'un train ne transportant pas de voyageurs).
21 mars 1932	Ordre de Service n° 4 (1932)	{ Modifications à la marche des trains à partir du 3 avril 1932.
23 mars 1932	4 ^e Annexe à la Circulaire n° 6 (1928) (Comptabilité des gares)	{ Dispositions communes à plusieurs Services. (Date d'envoi contre reprise des pièces de crédit régularisées à verser par les gares. Déficits de caisse.)
	1 ^{re} Annexe à la Circulaire n° 23 (1931) (Comptabilité des gares)	
24 mars 1932	Circulaire n° 3 (1932) (Comptabilité des gares)	{ Voyageurs et chiens. — Transport gratuit des chiens utilisés comme guides par les aveugles de guerre.
24 mars 1932	2 ^e Annexe à la Circulaire n° 19 (1931) (Comptabilité des gares)	{ Bagages et G. V. — Colis express.
29 mars 1932	Circulaire n° 23 (1932) (Application des tarifs)	{ P. V. — 1 ^{re} Annexe aux Tarifs généraux. Addition d'un § 10 (Etat) et d'un § 11 (Orléans). Additions au Tableau A.
29 mars 1932	Circulaire n° 4 (1932) (Comptabilité des gares)	{ Voyageurs et bagages. — Dispositions comptables à observer pour l'application du tarif pour le transport des voyageurs, des bagages, des chiens et des objets non accompagnés entre les gares P. L. M. et les gares de la frontière franco-suisse situées en territoire suisse.
31 mars 1932	Circulaire n° 24 (1932) (Application des tarifs)	{ Impôt sur les suppléments à percevoir pour l'occupation de places de lits-salon, vagnons-lits et pullman de 1 ^{re} classe.
	Circulaire n° 4 (1932)	{ Application des tarifs. — Trafic G. V. et P. V. avec l'étranger et les pays d'outre-mer.
12 avril 1932	5 ^e Annexe à la Circulaire n° 6 (1928) (Comptabilité des gares)	{ Elevation du droit auquel sont soumis les versements sur les comptes courants postaux.
15 avril 1932	Circulaire n° 5 (1932) (Comptabilité des gares)	{ Voyageurs. — Dispositions à observer au sujet des modifications apportées au tarif spécial commun V. n° 101. Titre III.

DOCUMENTS ÉMANANT DU SERVICE DU MATÉRIEL ET DE LA TRACTION

16 février 1932	Bulletins rectificatifs n°s 11 et 12 aux Tableaux des rampes fictives (édition de 1928)	{ Modifications aux rampes fictives de la ligne Paris-Vimtimille et indication des rampes fictives de la ligne de la Ferté-Hauterive à Gannat.
23 février 1932	1 ^{re} Annexe à l'Instruction n° 401 (nouvelle série)	{ Application du Règlement général d'Exploitation. Composition et circulation des trains de machines. Ecritures des trains. Intervention des mécaniciens dans la réforme des véhicules. Prescriptions diverses.
Mars 1932	Bulletins rectificatifs n°s 3 et 4 à l'Ordre de Service n° 1475 du 13 mai 1931	{ Prix à appliquer aux vieilles matières rendues aux magasins.
Avril 1932	Fourniture de combustible aux Agents de la Compagnie	{ Prix applicables au 1 ^{er} mars 1932. (Application de l'Ordre de Service n° 21 (1929) de la Direction).
26 mars 1932	Ordre de Service n° 1485	{ Frais généraux de la Division des magasins.

DOCUMENTS ÉMANANT DU SERVICE DE LA VOIE

1 ^{er} janvier 1932	Instruction V-695	{ Inventaire de l'outillage de la Voie et des appareils de chauffage des bâtiments.
26 janvier 1932	Instruction V-694	{ Construction, entretien et surveillance des ponts et passerelles métalliques.
15 février 1932	Note n° 3334 du Tableau chronologique	{ Mesures à prendre pendant la réparation des barrières et portillons des passages à niveau.
1 ^{er} mars 1932	Note n° 3335 du Tableau chronologique	{ Congés et autorisations d'absence.
15 mars 1932	Note numéro d'ordre 2270	{ Barrières oscillantes. Pose de dispositifs réfléchissants sur les plaques de visibilité composées d'éléments articulés.
20 mars 1932	Note numéro d'ordre 2271	{ Crues hydrauliques N-13 antérieures à 1927. Addition d'une broche pour immobiliser le levier de manœuvre dans la butée-arrêt.



L'OPTICIEN LECOEUR
12, Passage du Havre (en face de la gare St-Lazare)

**TOUT CE QUI CONCERNE L'OPTIQUE
LUNETTERIE DE LUXE ET COURANTE**

Remise de 10% aux Agents de la Compagnie P. L. M.

MÉDAILLE D'HONNEUR DES CHEMINS DE FER

(Suite de la publication des Médailles d'honneur en argent décernées par arrêté ministériel du 20 janvier 1932.)

SEINE. — BAILLY Adrien, Sous-Chef de manutention à Paris; BARBOT Joseph, Contrôleur de route adjoint à Paris; BAUDOIN Paul, Sous-Chef de bureau de gare à Paris; BAUMERIE Louis, Homme d'équipe à Paris; BÉAULT Charles, Lampiste-appareilleur à Paris; BESNIER Emile, Employé principal à Paris; BILLARD Antoine, Sous-Facteur à Paris; BILLET Pierre, Sous-Chef de manœuvres à Paris; BOISSEAU François, ex-Manœuvre à Paris; BOISSONNADE Jean, Facteur de ville à Paris; BONJOUR Jean, Commis principal à Alfortville; BORGERS Jacques, Employé principal à Paris; BOULET Louis, Employé principal à Saint-Ouen; BOURDIER François, Sous-Chef de manutention à Paris; BOURGERON Célestin, Sous-Chef de manutention à Paris; BOYET Auguste, Chef de groupe à Paris; BOZZI Pierre, Contrôleur des Services centraux à Paris; BUETON Henri, Employé principal à Paris; BREVILLE Léon, Surveillant de la voie à Paris; BRUILEY Bricé, Commis à Paris; BULLION Georges, Homme d'équipe à Saint-Mandé; BUREAU Alfred, Sous-Chef de manutention à Paris; BUTIN Georges, Rédacteur principal à Paris; CAUVET Marius, Chef de train à Paris; CHAMPY Félicien, Commis principal à Paris; CHENEVOY Léon, Brigadier de manutention à Paris; CHERRIER Edmond, Sous-Chef de manutention à Paris; CHUDEAU Henri, Chef de groupe à Paris; CLÉMENT Jean, Chef de groupe à Paris; CLÉROT Gabriel, Sous-Chef de manutention à Paris; COLLIN Charles, Ouvrier à Choisy-le-Roi; CONOT Lucien, Homme d'équipe à Paris; DAUVERGNE Arthur, Sous-Facteur à Paris; DELAGNEAU Victor, Chef de train à Paris; M^{me} DENEVRES Marie, Employée à Paris; DOUNON François, Facteur aux écritures à Paris; DOUNON François, Contrôleur de gare à Paris; DUREUIL Claude, Sous-Chef de manœuvres à Paris; DUCROQ Germain, Sous-Chef de manœuvres à Alfortville; DUPUIS Gustave, Chef de manœuvres à Paris; FARCY Pierre, Conducteur à Paris; FAYET André, Employé principal à Paris; FEYDEL Pierre, Cantonnier principal à Charenton; GAILLARD Alphonse, Gardien à Paris; GAUDRY Emile, Sous-Chef de brigade d'aides-ouvriers à Paris; GAUDRY Léon, Chef de canton à Paris; GAUTHER Raoul, Chef de bureau principal à Maisons-Alfort; GILLET Jean, Chef de train à Paris; M^{me} GOBBOUT Berthe, Employée principale à Paris; GOURBIER Clément, Sous-Chef de canton à Alfortville; GRANDVILLIERS Georges, Surveillant à Paris; GUENOT Pierre, Facteur de ville à Paris; GUÉRAUD Gaston, Ingénieur adjoint à Charenton; GUI Auguste, Chef lampiste principal à Paris; GUILLEMIN Pierre, Employé à Paris; GUILLERAND Clément, Sous-Chef de brigade d'ouvriers à Paris; HOSTALIER Jean, Chef de bureau de gare à Thiais; JAY Louis, Chef de train à Paris; JOUBERT Frédéric, Homme d'équipe à Paris; KERLER Adolphe, Ouvrier à Paris; LAUGEAIS Gaston, Homme Chef de train à Paris; LÉGRAND Rémond, Commis à Charenton; LEGRIS Joseph, Sous-Chef de bureau à Paris; LEMONNIER Alphonse, Contrôleur technique à Paris; LÉSUEUR Emile, Contrôleur technique principal à Charenton; LOUIS Lucien, Chef de district principal à Paris; MATHOUX Jean, Facteur de ville à Paris; MAUVE Auguste, Sous-Chef de brigade d'ouvriers à Colombes; MÉGÉ Emile, Chef de groupe à Paris; MESTIVIER Lucien, Aide-Ouvrier à Paris; MILLO Jules, Chef d'études principal à Paris; M^{me} MOURIER Rose, Receveuse à Paris; NOZAI Julien, Contrôleur technique principal à Paris; PERCHE Yves, Chef distributeur à Paris; PIGNIARD Jules, Homme d'équipe à Paris; PLACE Pierre, Mécanicien de route à Paris; PÉRON Gustave, Contrôleur technique à Paris; PLISSON Henri, Ouvrier de la voie à Paris; POTHERAT Paulin, Commis principal à Paris; RAFAÏN Pierre, Homme d'équipe à Paris; RAFFÉ Joseph, Sous-Chef de manutention à Paris; RASSE Gustave, Sous-Chef de bureau de gare à Alfortville; RAYBAUD Prosper, Inspecteur Principal à Paris; RENARD Louis, Ingénieur à Paris; ROTH Jules, Agent technique principal à Paris;

RUFFIEUX Gabriel, Ingénieur en Chef à Paris; SAINTON Théodore, Facteur de ville à Paris; SAMALIN Emile, Commis à Paris; SARANT Jean, Homme d'équipe à Paris; SVAUET Louis, Chef de district principal à Paris; TAILLANDIER Jean, Homme d'équipe à Paris; TAULMESSE Adrien, Sous-Facteur à Paris; THOMAS Alphonse, Chef-Mécanicien à Paris; THOMAS François, Sous-Chef de canton à Maisons-Alfort; TOMASI Dominique, Mécanicien de route à Alfortville; YAILLARD Lucien, Sous-Facteur à Paris; BARDET Camille, ex-Sous-Chef de manutention à Paris; JACQUIN Pierre, ex-Ouvrier à Choisy-le-Roi; JULIEN Léon, ex-Sous-Chef de manœuvres à Charenton-le-Pont.

SEINE-ET-MARNE. — BELLET Jules, Cantonnier à Veneux-les-Sablons; BOIZARD Michel, Mécanicien de route à Montreuil; BUGNOT Philibert, Caissier à Dammarie-les-Lys; DESPREZ Léon, Aiguilleur à Moissy-Cramayel; FOUCHER Clovis, Brigadier-Chef à Avon; HAMELIN Emile, Commis principal à Moissy-Cramayel; HERBÉLOT Gustave, Sous-Chef de manœuvres à Moret-sur-Loing; LÉVIER Louis, Chef de gare à Fontaine-le-Port; PICOUET Prosper, Commis principal à Fontainebleau; FONSOT Anatole, Surveillant à Melun; PAURON Edme, ex-Facteur entrainant à Quincy-sous-Sénart.

SEINE-ET-OISE. — ALKANT Albert, Chef dessinateur à Croissy; AUBAULT Eugène, Surveillant principal de travaux à Villeneuve-Saint-Georges; BAILLY Jean, Brigadier de manutention à Villeneuve-Saint-Georges; BARNAVON Charles, Inspecteur Divisionnaire à Montgeron; BEZAULT Léon, Sous-Chef de brigade d'aides-ouvriers à Villeneuve-Saint-Georges; BOZON Elie, Inspecteur des Services actifs à Villeneuve-Saint-Georges; DAVID Gaston, Contremaître adjoint à Villeneuve-Saint-Georges; DEBRYE Henri, Chef dessinateur à Brunoy; DECORNE Georges, Agent technique principal à Argenteuil; DEFAIX Emile, Ouvrier à Villeneuve-Triage; DONNIOU Adolphe, Employé à Brunoy; DURANTEIL Maurice, Ouvrier à Villeneuve-Saint-Georges; ENDURAN Auguste, Cantonnier principal à Yverres; FEBVREL Alcide, Contrôleur des Services centraux à Villeneuve-Saint-Georges; GRARE Henri, Employé à Villeneuve-Saint-Georges; GUÉPIN Hippolyte, Chef de train à Villeneuve-Saint-Georges; GUILLÉMENT Jean, Sous-Chef de brigade d'aides-ouvriers à Villeneuve-Saint-Georges; LAFFLY Marc, ex-Garde-magasin à Chagny; LEMAITRE Louis, Aiguilleur à Villeneuve-Saint-Georges; MARTIN Charles, Chef de manœuvres à Villeneuve-Saint-Georges; METLIN Eugène, Contrôleur technique principal à Argenteuil; M^{me} MILLAN Marie, Employée à Savigny-sur-Orge; NICOT Jean, Employé principal à Villeneuve-Saint-Georges; PAULET Pierre, Employé principal à Vigneux; PERRIOLLAT Charles, Contrôleur adjoint du S. E. à Brunoy; PINGRIS René, Commis à Athis-Val; POTTIER Gaston, Surveillant de travaux à Brunoy; M^{me} RABEUX Blanche, Employée principale à Villeneuve-Saint-Georges; M^{me} RITQUERBOURG Blanche, Employée principale à Villeneuve-Saint-Georges; ROCHEBOUET Henri, Chef de gare à Montgeron-Croissy; ROUSSET Paul, Sous-Chef de brigade d'ouvriers à Villeneuve-Saint-Georges; SAUVAGE Claude, Manœuvre à Villeneuve-Triage; TARTERAT Jean, Chef de manœuvres à Corbeil; CHICHARD Raoul, ex-Machiniste à Essonnes; FRANCK Léonard, ex-mécanicien de route à Villeneuve-Saint-Georges; PAUMIER Théophile, ex-Chef de train à Groux.

VAR. — ARGLIN Marius, Mécanicien de manœuvres à Toulon; AUTARD Jean, Receveur à Toulon; BERMOND Maurice, Chef de gare à Draguignan; CHAUVEAU Georges, Mécanicien de route à Carnoules; FASSE François, Chef de train à Toulon; GARROND Emile, Homme d'équipe à Toulon; GONNET Léon, Chef de gare à Puget-sur-Argens; LAUGIER Adolphe, Chef de canton P. N. 14, commune de Brignolles; MEFFE Emile, Commis à Toulon; PALANTIN Francis, Contrôleur adjoint du S. E. à Toulon; SERMANT Paul, Chef de manœuvres à Toulon; ESMIOT Pierre, ex-Mécanicien de route à Toulon; BARRET Emile, ex-Garde au Muy; ZACHARIE Hypolite, ex-Facteur mixte à Toulon; POZIE Honoré, ex-Chef de station à Lorgues; GARCIN Lazare, ex-Chef de train à Besse.

VAUCLUSE. — ALLAUD Gustave, Aiguilleur à Cavailhon; ARMAND

Le matériau idéal

pour la construction de votre maison, pour sa menuiserie, pour sa décoration, pour son ameublement, pour tous vos emballages, c'est le

Bois Contreplaqué

J. LEROY

28, Av. Daumesnil, - PARIS 12' - Tél. : Did. 09-11 à 09-15

Léon, Chef de train à Avignon; BOISSON Edmond, Sous-Chef de canton P. N. 8, commune du Thor; BOREL Marie, Chef de train à Avignon; BOUPOU François, Chef de gare à Orange; CARDINAL Henri, Commis à Avignon; CHARIGNON Elie, Chef de train à Avignon; CHENIVESSE Victor, Aiguilleur à Orange; DURAND Auguste, Mécanicien de route à Avignon; EMPHOUX Marcel, Mécanicien de route à Avignon; GAUTHIERET Louis, Chef de district principal à Cavallion; GUYDON Justin, Mécanicien de manoeuvres à Avignon; ISSARTIEL Léon, Chef de train à Mondragon; JAUZON-CRAVEROLLE Marie, Commis à Orange; LAURES Marius, Brigadier de manutention à Avignon; LE JONCOUR Paul, Sous-Chef de gare à Avignon; MARCHON Auguste, Chef de train à Avignon; MARTIN Ferdinand, Chef de gare à Bonnieux; MÉLURET Marius, Chef de train à Avignon; MILHE Léon, Homme d'équipe au Thor; MONIER Louis, Chef de train à Avignon; MONTREYNAUD Joseph, Sous-Chef de manutention à Avignon; MOUTTE Henri, Chef aiguilleur principal à Avignon; PERRAUD Léon, Chef de manutention à Avignon; RIVIÈRE Paul, Commis à Avignon; ROCHER Adrien, Facteur aux écritures à Avignon; ROUX Elie, Commis à Avignon; SERRE Pierre, Chef de canton à Avignon; STEBER Louis, Chef de réserve à Cavallion; TAULÈNE Ferdinand, Sous-Chef de manoeuvres à Avignon; THOMAS Paul, Chef de train à Avignon; TURRIÈS Alexis, Chef de train à Avignon; VÉRAY Guillaume, Chef de train à Avignon; DESMONS Julien, ex-Mécanicien de route à Avignon; GUYON Louis, ex-Cantonnier à Caderousse; M^{me} GUYON Louis, ex-Circler-brûrières à Caderousse; NOGUEUR Denis, ex-Chef de train à Avignon; ROLLANDIN Henri, ex-Commis à Carpentras; AUBERT Baptiste, ex-Chef de canton à Cavallion; DELÈVE Félix, ex-Lampiste-appareilleur à Avignon; GAUFRIUD Alexandre, ex-Chef de gare à Cadeneil; RINGE Sébastien, ex-Commis à Villars; RIPERT Joseph, ex-Chef à la Statistique à Arles; RIPERT Joseph, ex-Brigadier d'équipe à Cavallion; VILLIARD Jules, ex-Sous-Chef de manutention à Cavallion.

YONNE. — BICHON Emile, Facteur enrégimenté à Laroche-Saint-Cydrine; BOURGOIN Georges, Chef de manoeuvres à Migennes; BRAUD Alexis, Chef de gare à Migennes; CLAIR Paul, Commis à Avallon; COURTET Maurice, Chef de canton P. N. 26, commune de Saint-Martin-sur-

Quante; DUCROT Alphonse, Chef de canton P. N. 11, commune de Taley; DESSUS Ferre, Chef de gare à Chevannes-Villefargeo; DUNIÈS Joseph, Sous-Chef de gare à Migennes; GANGNARD Louis, Mécanicien de route à Migennes; GOCOS Victor, Aiguilleur à Brienon; JOUOT Victor, ex-Garde à Cruzy-le-Châtel; LOUBDIN Michel, Homme d'équipe à Migennes; MALDINEY Marie, Inspecteur à Auxerre; PARQUET Georges, Aiguilleur à Brienon; PLAU Roger, Mécanicien de route à Migennes; VRINAT Jean, Chef de gare à Saint-Fargeau; PATRÉ Eugène, ex-Chef de train à Avallon; BILLON François, ex-Mécanicien à Migennes; BRUN Louis, ex-Homme d'équipe à Sens; PIRQUELLE Joseph, ex-Brigadier lampiste à Migennes.

DISTINCTIONS HONORIFIQUES DIVERSES

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

PALMES ACADÉMIQUES — Ont été nommés *Officiers d'Académie* : MM. REICHARD Simon, Sous-Chef de bureau de gare à Belle-garde (Ain); THOMAS Gabriel, Employé principal à la 3^e Division de l'Exploitation.

MÉRITE AGRICOLE — Ont été nommés :

— Au grade de *Commandeur* : M. RAYBAUD Prosper, Inspecteur Principal au Service Agricole.
— Au grade de *Chevalier* : M. CHERMETTE Philippe, Chef de gare à Bourg-Saint-Maurice.

ORDRE DU OUISSAM ALAOUITE — A été nommé *Officier* :

M. VILLERET Joseph, Inspecteur Principal à Oran.

EXPOSITION ET CONCOURS D'INVENTIONS — M. GALLIEN Maurice, Mécanicien à l'annexe de Sembadel, a reçu le *prix Buisson* à la XIII^e Exposition d'inventions et nouveautés industrielles de Saint-Etienne ainsi qu'un *diplôme de Médaille d'argent* au VIII^e Concours d'inventions à Marseille.

AVANCEMENTS EN GRADE (1)

Par décision du Conseil d'administration en date du 13 mars 1932, ont été nommés ou promus,

DIRECTION. — ÉCONOMIE SOCIALE

Inspecteur de 2^e classe : M. Roche Frédéric.

SECRETARIAT DE LA COMPAGNIE

Sous-Chef de Division de 1^{re} classe : M. Romazzotti Maurice.

Chef de bureau principal de 1^{re} classe : M. Taignette Florimond.

Chef de bureau de 1^{re} classe : M. Levasseur Christian.

Chef de bureau de 2^e classe : M. Mansard René.

Sous-Chef de bureau de 1^{re} classe : M. Boulaye Alfred.

Contrôleur technique principal : M. de Gentil-Batachis Roger.

Chef de groupe : MIM. Laurent Edmond; Bouvet Georges.

Employé principal : M. Roche François.

Employée principale : M^{me} Garbe Juliette.

Employé : à Paris, MM. Carbon Bernard; Lavialle Jean.

Employé : à Lyon, M. Denis Paul.

Agent technique principal : M. Joutel-Lartigau Joseph.

Agent technique : M. Carroger Joseph. Expéditionnaire : M. Robbe-Sail Richard.

CONTENTIEUX

Inspecteur de 2^e classe : M. Clerget-Vaucouleurs Charles.

Sous-Inspecteur : M. Faucher Jean-Marie. Contrôleur des Services centraux : M. Nigay Marcel.

Sous-Chef de bureau de 2^e classe : M. Guilleux Louis.

EXPLOITATION

Service central. — Inspecteur Divisionnaire de 1^{re} classe : à Paris, M. Rozey Pierre (Valence); à Lyon, M. Boeri Marius (Marseille-Centre).

Inspecteur de 1^{re} classe : à Paris, MM. Fontaines Alexandre; Pelissier Jules.

Chef de bureau de 1^{re} classe : à Paris, MM. Bonnefont Claude; Marchadier Jean.

Sous-Inspecteur : à Paris, MM. Thévenin Edmond; Teyrol Georges.

Contrôleur technique principal : à Paris, MM. Fontaine Louis; Lacroze Charles;

Landrin Robert; Arnal Julien (Montargis).

Employé principal : à Paris, M. Duvernoy Pierre.

Employée principale : à Paris, M^{lle} Bourdon Suzanne.

Employé : à Paris, MM. Décaugis Lazare; Gouy Lucien.

Employée : à Paris, M^{mes} Gauttebroze Germaine; Grison Emélie.

Expéditionnaire : à Paris, MM. Santini Marcel (Maisons-Alfort - Alfortville); Robert Jacques (Toulon); M^{me} Donadille Marie (Charenton).

Services régionaux. — Inspecteur Principal adjoint : à Nevers, M. Lacheny Georges (Lyon-Perrache).

Inspecteur L visionnaire de 1^{re} classe : à Valence, M. Hellion Romain.

Chef de gare principal hors classe : à Lyon-Perrache, M. Taurat Gilbert (Avignon);

à Lyon-Guillotière, M. Plantavin Fulgence (Saint-Etienne-Châteaureux).

Chef de bureau de 1^{re} classe : à Dijon-Centre, M. Côte Victor; à Marseille-Centre, M. Garoule Raoul (Nevers-Centre).

Chef de gare principal de 2^e classe : à Avignon, M. Granier Séverin (Lyon-Perrache);

à Saint-Etienne-Châteaureux, M. Fromonot Louis (Bourg).

Chef de bureau de 2^e classe : à Nevers-Centre, M. Martin Charles (Marseille-Centre).

(1) Personnel relevant directement du Conseil d'Administration. 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.

Chef de gare de 1^{re} classe : à Paris, M. *Chatillon* Joseph (Corbeil-Essonnes); à Chagny, M. *Courtimet*-Juven (Terrenoire); à Saint-Germain-des-Fossés, M. *Billy* Claudius (Gannat); à Bourg, M. *Ferré* Maurice (Rognac).

Chef de gare de 1^{re} classe (adjoint) : à Lyon-Perrache, M. *Simonard* Jean-Baptiste (Chasse).

Sous-Chef de bureau de 1^{re} classe : à Dijon-Centre, M. *Gaillard* Joseph (Grenoble-Centre); à Saint-Etienne-Centre, M. *Blondeau* Marcel (Valence-Centre).

Chef de gare de 2^e classe : à Gien, MM. *Roure* Camille (Châtillon-sur-Seine); *Grégoire* Joseph (Paris) (actuellement détaché à la Compagnie des Chemins de fer du Maroc); à Delle, M. *Bidaud* René (Bercy); à Corbeil-Essonnes, M. *Signouay* Louis (Dijon-Ville); à Terrenoire, M. *Sabalier* Antonin (Tamaris); à Gannat, M. *Dubourget* Alphonse (Thonon-les-Bains); à Chasse, M. *Meunier* Gustave (Lyon-Perrache); à Rognac, M. *Gourier* Jean (Pont-Saint-Esprit).

Contrôleur de l'Exploitation : à Bercy, M. *Banet* Louis (Montpellier); à Lyon-Guillotière, M. *Lhéritier* Marius (Sète); à Nevers (Service des trains), M. *Barroux* Pierre (Clermont-Ferrand).

Sous-Chef de bureau de 2^e classe : à Chambéry-Centre, M. *Bouzon* Antonin (Grenoble); à Marseille-Centre, M. *Mézan* Emile; à Grenoble-Centre, M. *Ladret* Louis (Valence).

Sous-Chef de gare principal : à Lyon-Perrache, M. *Duteil* Maurice; à Bercy, M. *Chavanon* Jean (Nuits-sous-Ravières); à Paris, M. *Déplat* Pierre; à Villeneuve-St-Georges-Triage, M. *Charavin* Etienne (Avignon).

Contrôleur technique principal : à Nevers-Centre, M. *Duret* Jean-Baptiste.

Chef de bureau de gare principal : à Montpellier, M. *Reboul* Charles.

Chef de gare de 3^e classe : à Dijon-Porte-Neuve, M. *Chatumbeau* Charles (Ancy-le-Franc); à Châtillon-sur-Seine, M. *Reverchon* Jean (Ambérieu); à Amplepuis, M. *Uscard* Louis (Valence); à Tamaris, M. *Roux* François (Alès); à Pont-Saint-Esprit, M. *Mathieu* Valentin (Villefranche-sur-Mer); à Rives, M. *Delarbre* Joseph (Le Péage-de-Roussillon); à Thonon-les-Bains, M. *Polliat* Marius (Bellegarde-Ain).

Contrôleur principal des trains : à Valence, M. *Chatwin* Joseph; à Clermont-Ferrand, M. *Robert* Marius (Paris); à Chambéry, M. *Giet* Albert.

Chef de groupe : à Paris-Centre, M. *Sensal* Emile.

Rédacteur principal : à Chambéry-Centre, M. *Minel* Joanny (Grenoble).

Chef de bureau de gare de 1^{re} classe : à Lyon-Perrache, M. *Carfelin* Amédée (Lyon-Guillotière); à Montpellier, M. *Durrand* Ernest.

Chef de bureau de gare de 2^e classe : à Bourg, M. *Goutignac* Clément (Vénissieux); à Lyon-Guillotière, MM. *Affouard* Marcel (Montpellier); *Garde* Max (Oul-

lins); à Valence, M. *Durrand* Jean-Baptiste (Roanne).

Chef de gare de 4^e classe : à Sainte-Colombes-Vienne, M. *Martinson* Auguste (Grandis-Allières); à Saint-Georges-d'Aurac, M. *Henriot-Colin* Léon (Gannat); à Bonson, M. *Bernard* Joseph (Gannat); à Châtel-Guyon, M. *Thoumazou* Louis (Issoire-Saint-Nectaire).

Contrôleur des trains : à Grenoble, M. *Guyot* Charles.

Employée principale : à Dijon-Centre, M^{me} *Rosz* Marie.

Sous-Chef de bureau de gare : à Saint-Etienne-Châteaureux, M. *Virey* Henri (Marseille-Centre); à Roanne, M. *Chalbos* Emile (Riom); à Oullins, M. *Ravier* Alfred (Avignon); à Montpellier, M. *Calas* René; à Corbeil-Essonnes, M. *Boisjardin* Emile (Avallon); à Paris, M. *Vicaul* Albert.

Sous-Chef de gare de 3^e classe : à Chambéry-Challes-les-Eaux, M. *Jacoud* Louis.

Facteur-Chef : à Tarare, M. *Germain-Bonne* Charles (Couzou-au-Mont-d'Or); à Aix-les-Bains, M. *Ducraet* Claudius.

Commis principal : à Paris, M. *Rostain* Claudius; au Creu-

sot, M. *Vincenzo* Lazare (Montchanin); à Badan-Triage, M. *Flachy* Louis; à Chalou-sur-Saône, M. *Dallier* Alphonse; à Vichy, M. *Berthier* Joseph; à Bellegarde (Ain), M. *Buisard* Albert; à Modane, MM. *Damevin* Adolphe; *Bouvier* Marcel; *Floret* Gratien.

Chef de gare de 5^e classe : à Arc-Senans, M. *Nosjean* Léon (Châtelay-Chisse); à Ranchot, M. *Maldiney* Jean-Baptiste (Devevey); à Loulans-les-Forges, M. *Chedoz* Abel (Syam); à Serrigny, M. *Bailliez* Maître Jean-Baptiste; à Varennes-le-Grand, M. *Caillot* François (Lyon-Perrache); à Bas-Monistrol, M. *Prestal* Jean (Saint-Romain-en-Gier); à Lamanon, M. *Gautier* François (Cannes); à Villeneuve-Magnuelonne, M. *Thomas* Antoine (Grospierrres); au Grau-du-Roi, M. *Vedel* Salomon (Alès); à Mas-des-Gardies, M. *Delmas* Henri (Serhnac); à Saint-Laurent-d'Aigouze, M. *David* Louis (Caveirat); au Cailar, M. *Granier* Joachim (Le Vigan).

Sous-Chef de gare de 4^e classe : à Vénissieux, M. *Leynaud* Marcel.

Chef de manutention principal : à Paris, M. *Granger* Claude; à Clermont-Ferrand, M. *Astier* Louis; à Nîmes-G. V., M. *Michel* Louis.

Chef aiguilleur principal : à Paris, M. *Grandjannet* Gabriel; à Badan-Triage, M. *Dage* Jean; à Avignon, M. *Champanhet* Léon. Commis de 1^{re} classe : à Corbeil-Essonnes, M. *Monceau* Clodomir (Auxy-Juranville); à Badan-Triage, M. *Gauthier* François; à Lyon-Croix-Rousse, M. *Bastian* Alexis (Lyon-Guillotière); à Lyon-Vaise, M. *Escot* Louis (Lyon-Perrache); à Lyon-Guillotière, M. *Garrier* Jean; à Moulins, M. *Habouzit* Louis (Issoire-Saint-Nectaire);

au Vigan, M. *Dadierny* Auguste (Alès); à Bellegarde (Ain), MM. *Detarmoz* François (Annemasse); *Goussel* Adolphe (Cujoz); à Saint-Gingolph, M. *Bigard* Lucien (Bellegarde-Ain).

Surveillant principal du Service électrique : à Dijon-Centre, M. *Faraüs* Albert.

Chef de gare de 6^e classe : à Corvol-d'Embernard, M. *Le Guébel* Jules (Cuérigny); à Héry, M. *Demond* René (Auxerre-Saint-Gervais); à Saint-André-en-Terre-Plaine, M. *Curissel* Armand (Saint-Pierre-le-Moutier); à Fontenoy, MM. *Pelletier* Henri (Clarmey) (actuellement détaché à la Compagnie des Chemins de fer du Maroc); *Monsinjon* Francis (Corbigny); à Verges, M. *Cornet* Jules (Mervans); à Devevey, M. *Grosjean* Louis (Miserey); à Massilly, M. *Convert* Joseph (Sennecy-le-Grand); à Bessenay, M. *Givet* André (Fraise-Unieux); à Trèves-Burel, M. *Félix* Etienne (Saint-Chamond); à Althen-les-Paluds, M. *Froment* Paul (Serves-sur-Rhône-Erône); à Grospierrres, M. *Bourdin* Fernand (Montpellier); à Canaules-Saint-Nazaire, M. *Gibaulet* Louis (Vergez-Codognan); à Sermbac, M. *Ferrier*

Les Trois Amis de la Maison

POUR VOTRE CUISINE la "Végétaline"

POUR VOTRE TABLE l'huile "Dulcine"

POUR VOTRE LINGE le savon "La Tour"

Henri (Saint-Geniès-de-Malgoires); à Ortheux-Sardan, M. *Michel* Charles (Le Grau-du-Roi); à Cize-Bolozon, M. *Héches* Maris (Saint-Claude).

Intérimaire de 2^e classe : à Dijon-Porte-Neuve, M. *Mazet* Henri (Lamarche-sur-Saône); à Lyon-Perrache, MM. *Chapuis* Charles (Saint-Pierre-de-Bœuf); *Collot* Paul (Lyon-Broiteaux); à Mâcon, M. *Gérard* Georges (Les Chères-Chasselay); à Cannes, M. *Chanel* Georges (Nice-Saint-Roch); à Alès, M. *Massé* Henry (Nîmes-Centre); à La Roche-sur-Foron, M. *Dura-Jour* Charles (Collonges-Fort-l'Écluse).

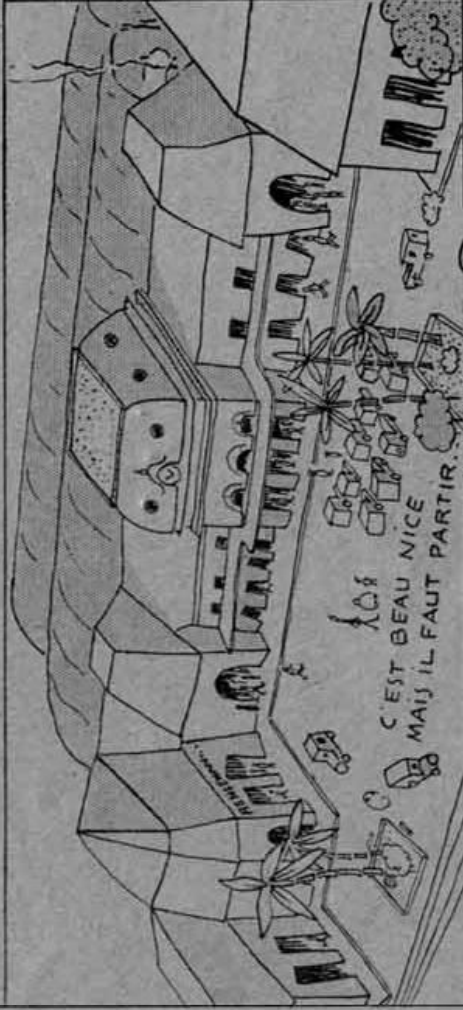
Chef de station : à Longecourt, M. *Barthel* Joseph (Mervans); à Niolon, M. *Fabrés* Charles (Saint-Louis-les-Aygaldes).

Chef de manutention : à Paris, M. *Pothel* Aimé; à Beaune, M. *Jorland* François (Mouchard); à Clermont-Ferrand, M. *Frayssé* Pierre; à Nîmes G. V., M. *Méringuargues* Fernand (Luneil).

Chef aiguilleur : à Maisons-Alfort-Alfortville, M. *Pauline* Emile (Villeneuve-Saint-Georges-Triage); à Saint-Etienne-Pont-de-l'Ane, M. *Combe* Louis (Terrenoire); à Avignon, M. *Arnaud* Camille; à Nîmes P. V., M. *Costé* Jules; à Paris, M. *Tallet* René.

Commis de 2^e classe : à Badan-Triage, M. *Crétion* Pierre; à Gannat, M. *Diot* Charles; à Marseille-Joliette-Arenc, M. *Cheiron* Gaston; à Alès, M. *Castanet* André; à Annemasse, M. *Moget* Henri; à Modane, (Suite page XXIX)

LES MEMORABLES VOYAGES DE BOGY ET TANPO



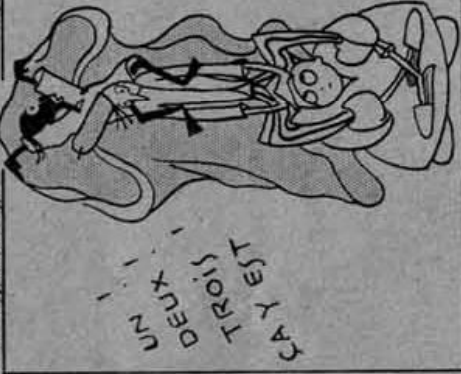
C'EST BEAU NICE
MAIS IL FAUT PARTIR.



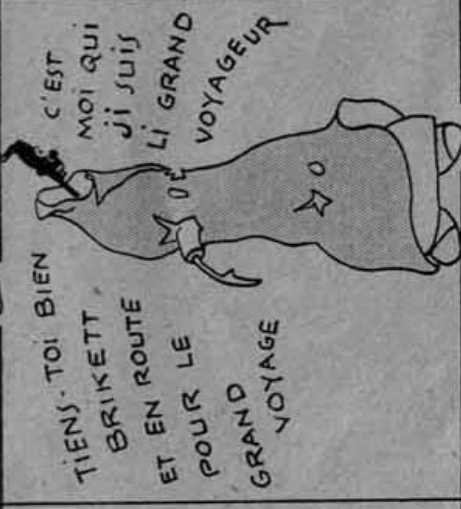
IL NE ME RESTE
QUE DIX SOUS
POUR UN
BILLET
D'ENTRÉE
JULTE



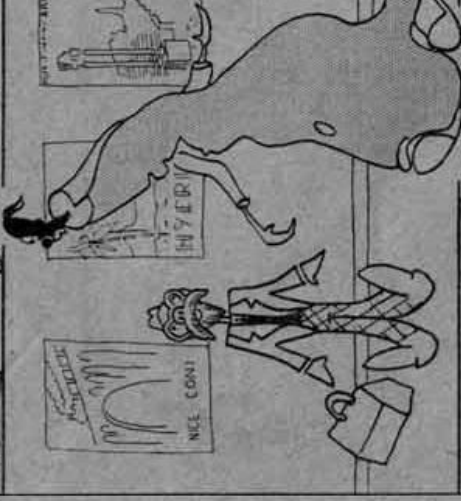
OH ! ENCORE
UNE BONNE
IDÉE ! CETTE
COUVERTURE



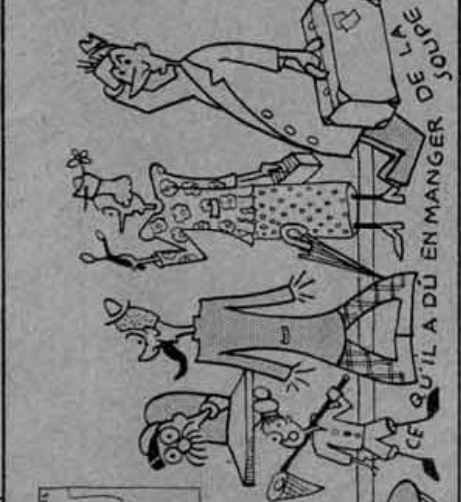
UN
DEUX
TROIS
ÇA Y EST



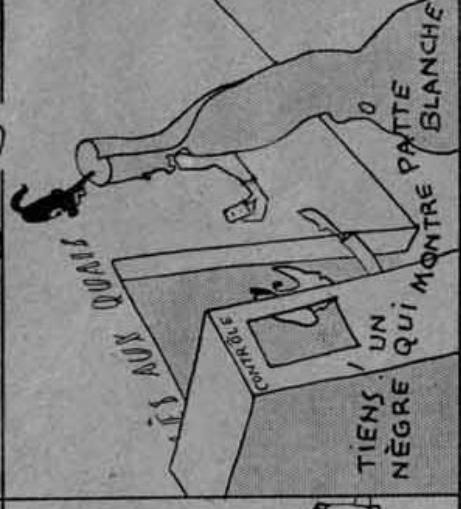
TIENS TOI BIEN
BRIKETT
ET EN ROUTE
POUR LE
GRAND
VOYAGE



NICE CORNI
NICE CORNI
NICE CORNI



CE QU'IL A DÙ EN MANGER
D'EAU
D'EAU
D'EAU
D'EAU



TIENS NÈGRE
UN
QUI MONTRE
PATTE
BLANCHE



PASSERA PAS
PATERAS
PATERAS



A DEUX
ÇA AURAIT
MARCHÉ !
IL FAUT LE LAISSER
TOMBER...



SORTIE
ALORS JE CROIS QUE
C'EST RÉUSSI !

M. Cadet Louis (Amberieu); à Saint-Gervais-les-Bains-le-Fayet, M. Bufflier Joseph (Annemasse); à Thonon-les-Bains, M. Bouchaton Jacques (Annemasse).

Facteur enregistreur : à Souppes, M. Lemaire Raymond; à Guéringy, M. Garin Auguste; à Corbigny, M. Nectoux Claude (Étang); à Lamarche-sur-Saône, M. Caillot Emile (Villers-les-Pots); à Mervans, M. Flamand Pierre (Essertenne-Cecey); à Miserey, M. Férier Joseph (Domblans-Voiteur); à Anse, M. Bonneau Jean (Chalon-sur-Saône); à Saint-Pierre-de-Breuf, M. Lau-prêtre Jean (Buxy); à Sennecey-le-Grand, M. Dognin Joseph (Lyon-Perrache); aux Chères-Chasselay, M. Petitot Marius (Ecully-la-Demi-Lune); à Trambly-Matour, M. Maître Charles (Trivy-Dompierre); à Lyon-Brotteaux, M. Freydier Roger (Lyon-Perrache); à Venissieux, M. Collet Edouard (Lyon-Guillotière); à Fraisse-Union, M. Gilbert Jean; au Chambon-Feugerolles, M. Archer Jean (Pradelles); à Saint-Gérard-le-Puy-Magnet, M. Richard André (Saint-Romain-le-Puy); à Saint-Chamond, M. Pichat Clément (Saint-Etienne-Châteaucreux); à Annecy, M. Donche-Gay Jean; à Saint-Claude, M. Clerc Charles (Pont-de-Beauvoisin); à Saint-Pierre-le-Moutier, M. Blaise Alexandre (Saincaize); à Gevrey-Chambertin, M. Hudry Stanislas (Dôle-Ville); à Saint-Avre-la-Chambre, M. Chevrier Jacques (Annemasse); à Lézinnes, M. Duban Maurice (Montereau);

à Auxy-Juranville, M. Toutée Albert (Brunoy).

Chef de train : à Lyon-Guillotière, M. Ballon François (Lyon-Croix-Rousse); à Pont-de-Dore, M. Ponsomet Alexis (Saint-Germain-des-Fossés); au Teil, M. Giraud Joseph; à Montpellier, M. Galia Jean.

MATÉRIEL ET TRACTION

MATÉRIEL

Services centraux. — Agent technique principal : à Paris, M. Fabre Henri. Agent technique : à Paris, M. Charut Jean (Oullins).

Services régionaux. — Ingénieur attaché : à Oullins, M. Méot Maurice (Villeneuve-Saint-Georges).

Ingénieur adjoint : à Villeneuve-Saint-Georges, M. Dufour Emile (Paris). Sous-Ingénieur Chef des ateliers : à Dijon-Perrigny, M. Salin Léon (Marseille-Prado).

Chef des ateliers principal : à Marseille-Prado, M. Décugis Auguste.

Inspecteur de 1^{re} classe des Services actifs : à Marseille-Prado, M. Le Pogam Edmond (Courbessac).

Contremaître 1^{re} catégorie : à Villeneuve-Saint-Georges, M. Courdesse Etienne; à Dijon-Perrigny, M. Bachelet Claudius (Brignoud); à Oullins, MM. Guiffroy

Jean; Lapiere André; Glénat Alphonse. Contremaître-adjoint : à Villeneuve-Saint-Georges, M. Wamant Charles. Chef de groupe : à Courbessac, M. Estellon François (Arles).

Employé principal : à Arles, M. Demontis Melchior. Chef distributeur : à Pont-de-l'Ane (P. E.), M. Lombard Jean (Saint-Marcel I. P. vagnons).

APPROVISIONNEMENTS

Inspecteur de 2^e classe : à Paris, M. Roumier Louis.

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

Chef de rayon : à Lyon, M. Achard Dominique.

Employé principal : à Paris, M. Andriot Joseph; à Lyon, M. Rouillet Gabriel (Vénissieux).

Employé : à Lyon, M. Prébollin Louis. Distributeur : à Saint-Priest, M. Combe Louis (Lyon).

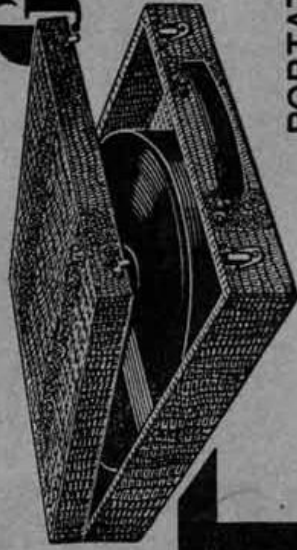
TRACTION

Services régionaux. — Chef d'entretien : à Nevers, M. Bardet Pierre (Dijon).

Élève-Mécanicien : à Saint-Etienne, M. Hartmann Antoine.

Mécanicien de manœuvres : à Montereau, M. Turpin Paul.

Gratuitement



cette **MALLETTE**
à disques est offerte à
tout acheteur de notre
PHONOGRAPHE
" **SPARK** "

PORTATIF

avec **20 DISQUES** à aiguille, soit **40 morceaux** choisis dans notre collection de **danse, chant et orchestre.**

Notre Appareil " **SPARK** " est un **phonographe PERFECTIONNÉ, SONORE et PUR** muni d'un mouvement **robuste, silencieux et régulier.** D'une très jolie présentation, il constitue un **appareil musical de qualité.**

Le **PHONO " SPARK "** avec **20 disques (40 morceaux)**
Prix : **600 francs**

LARGES FACILITÉS DE PAIEMENT

Demandez les conditions en remplissant le bon ci-dessous :

.....
Veuillez m'envoyer les renseignements concernant les facilités de paiement du phono " **SPARK** " avec disques :

Nom et prénoms

Profession ou qualité

Adresse

Département

Signature :

Gare

.....
L'envoi du présent bon ne constitue aucun engagement de commande.

GARANTIE. — En cas de commande, l'acheteur aura la faculté de nous retourner l'appareil franco, dans les 48 heures de sa réception, si l'essai ne lui donne pas satisfaction.

PAZ & SILVA, 55, Rue Ste-Anne, PARIS

VOIE

Service central. — Chef de la Comptabilité de la Voie : à Paris, M. *Mathieu Léon*.

Sous-Ingénieur Inspecteurs H.C. : à Paris, M. *Lavignes Joanny* (Le Teil).

Inspecteur Divisionnaire de 1^{re} classe : à Paris, M. *Chambon* Marcel.

Chef de bureau de 1^{re} classe : à Paris, M. *Reboul Marius* (Clermont-Ferrand).

Chef de bureau de 2^e classe : à Paris, M. *Hamard Lucien*.

Contrôleur technique principal : à Paris, MM. *Montel Louis*; *Andrieu Robert*.

Sous-Chef de bureau de 2^e classe : à Paris, M. *Francois Arsène*.

Dessinateur principal : à Paris, M. *Despret* Georges.

Dessinateur-projeteur de 1^{re} classe : à Paris, M. *Montenot* Roger.

Employé principal : à Paris, M. *Desbordes* Achille; *Mathieu* Charles.

Surveillant technique : à Saulon, M. *Girard* Antoine.

Services régionaux. — Sous-Ingénieur Chef de Section : aux Laumes-Alésia, M. *Gerber* Jean (Alès); au Teil, M. *Mourot* Pierre (Auxerre); à Arles, M. *Sauvaget* Marius (Tonnerre).

Chef de Section : à Tonnerre, M. *Guidet* René (Pierrelatte); à Cercy-la-Tour, M. *Schweitzer* Edmond (Annemasse); à Alès, M. *Thibolle* Gaston (Laroche).

Chef de bureau de 2^e classe : à Clermont-Ferrand, M. *Clermontel* Jean.

Chef de district principal : à Lyon, M. *Pons* Désiré (La Voulte-sur-Rhône); à Chagny, M. *Rochet* François (Chaufailles); à Pierrelatte, M. *Pawaarel* Ulysse (Vif); à Veynes, M. *Unal* Jean (Sens).

Sous-Chef de bureau de 1^{re} classe : à Nevers, M. *Arizzoli* Mayeul; à Montpellier, M. *Cointault* André (Melun).

Chef dessinateur : à Dijon, M. *Comte* Marcel.

Chef de district de 1^{re} classe : à Villeneuve-Saint-Georges-Triage, M. *Dubuisson* Pierre; à Malsherbes, M. *Boyer* Georges; à Mâcon, M. *Perrin* Laurent; à Chagny, M. *Pourchot* Pierre; à La Voulte-sur-Rhône, M. *Valette* Etienne (Arnay-le-Duc); à Valence, M. *Chaillet* Henri; à Pont-Saint-Espirit, M. *Riffard* Jean; à Saint-Claude, M. *Gauge* Albert (Chambéry); à Gex, M. *Garnier* Marcel; aux Neyrolles, M. *Guinard* Auguste; à Chaut-

ORTHOPÉDIE - PROTHÈSE

S^{TE} AN^{ME} DES ÉTATS LÉON MARX
103, RUE RÉAUMUR, PARIS

SUCLES LYON - MARSEILLE - MONTPELLIER

MEMBRES ARTIFICIELS "CLARKE"

BAS POUR VARICES

BANDAGES HERNIAIRES

CHAUSSURES ORTHOPÉDIQUES

FOURNISSEURS DE LA COMPAGNIE P. L. M.

faillies, M. *Renoux* Paul (Paray-le-Monial); à Montpellier, M. *Maurice* Lucien.

Sous-Chef de bureau de 2^e classe : à Melun, M. *Varly* Emile; à Annemasse, M. *Sennepin* Edouard.

Dessinateur principal : à Paris, M. *Maneval* Charles.

Chef de district de 2^e classe : à Gex, M. *Choyer* Fernand; à Chambéry, M. *Gauthier* René; à Arnay-le-Duc, M. *Savarit* Maurice (Lyon); à Clamecy, M. *Tailland* Fernand; à Thiers, M. *Bonnet* Félix; au Puy, M. *Vidal* Jean.

Dessinateur-projeteur de 1^{re} classe : à Paris, M. *Massard* Jean.

Chef de groupe : à Melun, M. *Albert* Charles (La Varenne-Saint-Hilaire); à La Roche-sur-Foron, M. *Grisard* Marc (Tonnerre); à Chambéry, M. *Roux* Paul (Chalon-sur-Saône).

Dessinateur-projeteur de 2^e classe : à Chambéry, M. *Bellemir* Jean; à Annemasse, M. *Compard* Alexandre; à Grenoble, M. *Bonvallet* Marcel; au Côteau, M. *Lagarde* Louis (Lyon).

Employé : à Paris, MM. *Durand* Jean; *Tartinville* René; à Joigny, M. *Bouleau* Octave; à Valence, M. *Barbe* Léon; à Chambéry, M. *Bourbon* François; à Nevers, M. *Carre* François; à Nîmes, MM. *de Flaungues* Jean; *Colançon* René.

Dessinateur-calqueur : à Lyon, M. *Boisse* Louis.

Surveillant principal de la Voie : à Auxerre, M. *Portrat* Joseph; au Puy, M. *Laveille* André (Givors-Canal); à Paray-le-Monial, M. *Sorlin* Pétrus.

Attaché (Echelle 5) : à Montbelliard, M. *Bouy* Félicien.

Chef de canton principal : à Besançon, M. *Dassoux* Ernest (Mouchard); à Mâcon, M. *Bon Denis* (Flagey-les-Gilly).

CONSTRUCTION

Service central. — Conducteur de travaux de 2^e classe : à Paris, M. *Laurent* Louis.

Services régionaux. — Ingénieur principal, détaché au Maroc : M. *Voinchet* Charles. Chef de Section principal, détaché au Maroc : M. *Bétrard* Henri. Chef de Section, détaché au Maroc : M. *Georges* Edmond. Conducteur de travaux de 2^e classe, détaché au Maroc : M. *Monnier* Adolphe.

Attaché (Echelle 11) : à Carcès, M. *Thill* René.

Dessinateur-projeteur de 2^e classe : à Rians, M. *Favre* Fernand. Dessinateur-calqueur : à Marseille, M. *Pellet* Ermlé.

RÉSEAU ALGÉRIEN
EXPLOITATION

Services centraux. — Sous-Chef de bureau de 1^{re} classe : à Alger, M. *Coulliaud-Maisonnette* Georges.

Sous-Chef de bureau de 2^e classe : à Alger, M. *Thomann* Gustave.

Chef de groupe : à Alger, MM. *Veghiant* Angelini; *Chaix* Henri.

Employé principal : à Alger, M. *Pons* Norbert.

Services régionaux. — Employé principal : à Oran, M. *Escapoulade* Alphonse.

Employé : à Oran, M. *Fernandez* Joseph. Contrôleur adjoint des trains : à Sidi-bel-Abbès, M. *Escriba* Joseph (Alger).

Caissier de 2^e classe : à Agha, M. *Pertand* François.

Caissier de 3^e classe : à Oran, M. *Albert* Paul. Commis de 1^{re} classe : à Blida, M. *Peris* Jean; à Orléansville, M. *Noël* Alphonse (Affreville).

Commis de 2^e classe : à Tiemcen, M. *Bru* Ernest (détaché au Maroc); à Blida, M. *Bernard* Jules (Sainte-Barbe-du-Tlélat); à Affreville, M. *Jacquier* Marcel (Sidi-bel-Abbès); à Boufarik, M. *Dubois* Edmond; à Boghari, M. *Cherqui* Joseph.

Sous-Chef de gare de 4^e classe : à Sainte-Barbe-du-Tlélat, M. *Merle* Marcelin (Blida).

MATÉRIEL ET TRACTION

Services régionaux. — Contremaître de 1^{re} catégorie : à Alger, M. *Pesportes* Louis. Attaché du Matériel (éch. 10) : à Alger, M. *Mullet* Georges.

VOIE

Services régionaux. — Dessinateur-calqueur : à Oran, M. *Babiol* Henri.

Par décision du Conseil d'Administration, en date du 22 avril 1932, ont été nommés ou promus :

SECRETARIAT DE LA COMPAGNIE

Employé : M. *Chenu* René.

Expéditionnaires : M. *Mélot* Paul; M. *Mis-sotte* Gaston; M. *Blanc* Frédéric.

CONTENTIEUX

Expéditionnaire : M. *Beaudet* Jean.

COMPTABILITÉ GÉNÉRALE
ET FINANCES

Employés : M. *Genet* Marius; M. *Herle* Georges.

NICE — HOTEL P. L. M.

Avenue de la Victoire
Se recommandant au Personnel de la C^{ie} P.L.M.

EXPLOITATION

Service central. — Sous-Chef de bureau de 2^e classe : à Paris, M. *Jacquier* Pierre.

Contrôleur principal des trains : à Grenoble, M. *Foulcaud* Gaston.
 Chef de groupe : à Paris, M. *Gonnet* Louis.
 Rédacteur principal : à Paris, M. *Mathieu* Adrien.

Contrôleur technique : à Dijon, M. *Le Dréau* Raphaël (Paris).
 Contrôleur du Service Electrique : à Paris, M. *Bourrier* Louis.
 Contrôleur des trains : à Nice, M. *Girard* Joseph.

Employé principal : à Paris, MM. *François* Marcel; *Bachmann* Léon; *Angelard* René; *Mignérat* Georges; *Fesquet* Albert.

Employée principale : à Paris, Mme *Bernard* Louise.

Contrôleur adjoint du Service Electrique : à Paris, MM. *Depalles* Guillaume; *Fores-tier* Antonin.

Employé : à Paris, MM. *Marcellin* Camille; *Volléris* Marcel; *Pierredon* Charles; *Viret* Antoine; *Chevallier* Antoine.

Surveillant principal du Service Electrique : à Paris, MM. *Blondet* René; *Comte* Emile; *Lambert* Georges; *Gavaudan* Fernand; *Raustan* Paul.

Expéditionnaire : à Paris, MM. *Julien* Amédée (*Volk*); *Mahoux* François (Beaumont-Boesses); *Jallaguié* Ernest (Lyon-Brotteaux); *Maurel* Denis; *Auvergne* Marcel (Nîmes P. V.).

Services régionaux. — Sous-Inspecteur : à Gap, M. *Roure* Camille (Gien).

Chef de gare de 2^e classe : à Villefranche-sur-Saône, M. *Berthel* Alfred (Lyon-Vaise).

Contrôleur de l'Exploitation : à Lyon-Perrache, M. *Mornet* Louis (Grenoble).

Sous-Chef de bureau de 2^e classe : à Marseille-Centre, M. *Mouraret* André.

Contrôleur principal du Service Electrique : à Paris-Centre, M. *Ponchon* Louis; à Dijon-Centre, MM. *Atzac* Henri; *Papa-voine* Charles (Paris).

Chef de bureau de gare principal : à Sète, M. *Mancy* Alfred (Dijon-Centre); à Grenoble, M. *Cattet* Charles (Lyon-Brotteaux).

Chef de gare de 3^e classe : à Nuits-sous-Ravières, M. *Laroussinie* Justin (Mervans); à Lyon-Saint-Paul, M. *Bonnet* Ferdinand (Paris).

Chef de groupe : à Clermont-Ferrand-Centre, M. *Lamiroux* Charles; à Marseille-Centre, M. *Larbaud* Jean (Nîmes-Centre).

Rédacteur principal : à Dijon-Centre, M. *Clavel* Marie (Le Creusot); à Valence-Centre, MM. *Ragondet* René (Grenoble-Centre); *Lazare* Antonin; à Marseille-Centre, M. *Laye* Ulysse.

Chef de bureau de gare de 1^{re} classe : à Lyon-Brotteaux, M. *Ravinet* Joseph (Lyon-Guilloière).

Sous-Chef de gare de 1^{re} classe : à Paris, M. *Montagner* Louis.

Chef de bureau de gare de 2^e classe : à Lyon-Guilloière, M. *Bouhey* François (Dijon-Centre).
 Caissier de 2^e classe : à Paris, M. *Souilla* Jean (Chambery-Challes-les-Eaux).

Sous-Chef de gare de 2^e classe : au Teil, MM. *Mansuy* Augustin (Saint-Rambert-d'Albon); *Péloni* Jean (Arles).

Sous-Chef de gare de 2^e classe (Dispatcher) : à Paris, M. *Thiévenot* Joseph; à Valence, M. *Gas* Jean.

Chef de gare de 4^e classe : à Ancy-le-Franc, M. *Clément* Claude (Anse); à Bourron-Marlotte-Crez, M. *Lambouraud* Paul

(Toucy-Moulins); au Péage-de-Roussillon, M. *Ville* Victor (Sernières); à Saint-Marcel-lès-Chalon, M. *Galley* Joseph (Cognin); à La Côte-Saint-André-le-Rival,

M. *Sarret* Emmanuel (La Sône); à Bonson, M. *Pierredon* Albert (Luc-Lozère).

Employé principal : à Dijon-Centre, MM. *Lemaréchal* Georges; *Lavaure* André; à Lyon-Centre, M. *Combet* Louis; à Valence-Centre, M. *Vallet* Charles (Sainte-Colombe-sur-Seine); à Grenoble-Centre,

M. *Esculté* François; à Chambéry-Centre, M. *Stachino* Louis.

Sous-Chef de bureau de gare : à Vénissieux, M. *Mulot* Emile (Lyon-Perrache); à Roanne, M. *Deyme* Maurice (Saint-Etienne-Châteaureux).

Sous-Chef de gare de 3^e classe : à Lyon-Perrache, M. *Janol* Pierre; à Lyon-Vaise,

M. *Denis* Adrien (Montceau-les-Mines); à Cannat, M. *Roux* Pierre (Maisons-Alfort-Alfortville); à Chagny, M. *Olivier* François (Pontarlier); à Saint-Rambert-d'Albon, M. *Dechambre* Paul (Charenton); à Ambérieu, MM. *Putet* Joseph (Vénissieux);

Bégomet Jean (St-Etienne-le-Clapier).
 Employé : à Lyon-Centre, M. *Bégnier* Charles (Lyon-Guilloière); à Grenoble-Centre, M. *Jourda* Antoine (Bas-Monistrol); à Chambéry-Centre, MM. *Bonaivent* Victor (Paris-Centre); *Gros* Maurice.

Facteur-Chef : à Issoire-Saint-Nectaire, M. *Guériteine* André (Gilly-sur-Loire).

Commis principal : à Paris, M. *Bruley* Brice (Bureau de ville de Paris-Rennes); à Avallon, M. *Clerc* Emile (Nevers); à Lons-le-Saunier, M. *Charrier* Léon (Pontarlier); à Montpellier, M. *Noël* Edouard; à Chambéry-Challes-les-Eaux, M. *Béroud-Guélet* Marius; à Lyon-Perrache, M. *Vachon* Eugène (Mâcon).

Chef de gare de 5^e classe : à Sainte-Colombe-sur-Seine, M. *Solas* Albert (Corbeil-Essonnes); à Toucy-Moulins, M. *Lacroix* Alfred (Liermois); à Anse, M. *Chambaud* Jean (Saint-Nizier-d'Azergues); à Grandis-Allières, M. *Potel* Joseph (Saint-Paul-de-Varax); à La Verpillière, M. *Cherpin* Louis (Attignat); à Marlieu-Châtillon, M. *Guérin* Claude (Dompierre-les-

Ormes); à Montrevel, M. *Valentin* Antoine (La Chapelle-Meulin); à La Courcoudé-Condillac, M. *Meynaud* Joseph (Sauveterre); à Coligny, M. *Mollard* Henri (La Vavrette-Tossiat).

Sous-Chef de gare de 4^e classe : à Maisons-Alfort-Alfortville, M. *Séville* Georges (Pont-sur-Yonne); à Lyon-Perrache, M. *Masson* Claudius (Lyon-Vaise); à Vénissieux, M. *Barbier* Marcel (Sathonay-Rillieux); à Tatascon, M. *Pochon* Francis (Soignes-Châteauneuf-du-Pape); à Saint-Etienne-le-Clapier, M. *Mourad* Jérôme; à Saint-Jean-de-Maurienne, M. *Bernard* Charles (Annecy).

Contrôleur adjoint des trains : à Paris, MM. *Rémondin* Emile (Saint-Germain-des-Fossés); *Balme* Georges.

Chef de manœuvres principal : à Bercy, M. *Arnal* Odilon.

Chef aiguilleur principal : à Perrigny, M. *Dequincey* Emile (Dijon-Ville).

Receveur de 1^{re} classe aux billets : à Nevers, M. *Déroche* Marcel (Besançon-Viotte); à Chalon-sur-Saône, M. *Boudard* Alfred (Corbeil-Essonnes); à Lyon-Perrache, MM. *Bocquet* Francisque; *Champroux* Lucien (Sens).

Commis de 1^{re} classe : à Bercy, M. *Bastet* Anatole; à Paris, MM. *Verdetel* Jules; *Chétail* Alexandre; *Hartard* Georges (Subigny-Villeroy); *Péroche* Toussaint; à Nevers, M. *Faulon* Antoine; à Montchamin,

M. *Marmorat* Pierre (Le Creusot); à Pontarlier, M. *Bernaud* André; à Lyon-Perrache, M. *Bertrand* Auguste; à Lyon-Guilloière, M. *Jouffray* Marius (Lyon-Perrache); à La Palisse-Saint-Prix, M. *Fillol* Jean (Landos); à Marseille-Saint-Charles, MM. *Brousse* Victorin; *Boiton* Casimir; à Montpellier, M. *Nadal* Louis (Nîmes G. V.); à Modane, M. *Ballandin* Marius (Oyonnax).

Chef de gare de 6^e classe : à Saint-Nizier-d'Azergues, M. *Mittet* Eugène (Badan-Triage); à Saint-Paul-de-Varax, M. *Gal-luel* Louis (Lyon-Croix-Rousse); à Sauveterre, M. *Proft* Maurice (Chamaret-Grignan); à Fontarèches-Saint-Laurent, M. *Tavès* Benoît (Beaucaire P. V.); à La Vavrette-Tossiat, M. *Chamey* Jean-Marie (Valleiry); à Allinges-Mésinges, M. *Plas-sat* Albert (Annemasse); à Mesnay-Arbois, M. *Mairrel* Paul (Ranchot).

Interimaire de 2^e classe : à Corbeil-Essonnes, M. *Lizeroud* Marie (Châtillon-sur-Seine); à Avallon, M. *Couet* Louis (Pouilly-sur-Loire); à Besançon-Viotte, M. *Dauphine* Henri (Verges); à Lyon-Saint-Paul, M. *Sarot* Louis (Chandieu-Tousstieu); à Bellegarde (Ain), M. *Mommet* Marius (Thoiry); à Chambéry-Challes-les-Eaux, M. *Béard* Antonin (Rumilly); à Lyon-Vaise,

M. *Lefort* Amable (Lozanne)



La Boisson Familiale

la plus économique c'est l'Antésite qui plaît à tous, petits et grands, par sa saveur exquise et par ses qualités toniques et désaltérantes.

Le flacon 4 et 8 frs chez Pharm., Epic., Drog.
 Demandez-le à votre Coopération



avec Garde-boue, Roue libre et Frein, depuis
 Avec pneus ballon : 270 frs

fourneaux..... 295 fr. Voitures d'enfant 160 fr.

Fusil Hammerless 220 fr. Machine à coudre 515 fr.

Garantie 5 ans Catalogue franco

185 fr.



19, rue du Onze-Novembre
SAINT-ETIENNE

Manufacture des Cycles **BALLIS**,

Surveillant principal du Service Electrique : à Paris-Centre, M. *Brugnot* Pierre; à Laroche-Migennes, M. *Ollier* Louis; à Nevers-Centre, MM. *Guiblain* Georges; *Roche* Jean-Baptiste; à Lyon-Centre, M. *Stignon* Pierre; à Valence-Centre, M. *Manly* Louis; à Nîmes-Centre, M. *Chau-mont* Louis; à Chambéry-Centre, M. *Escarrat* Adolphe.

Expéditionnaire : à Dijon-Centre, M. *Dumas* Claude (Digoin).

Chef de manutention : à Montereau, M. *Ménétrier* Pierre (Montargis); à Paris, M. *Trioulier* Jean; à Badan-Triage, M. *Michel* Jules; à Valence, M. *Fauverge* Paul.

Chef de manœuvres : à Bercy, M. *Le Dorner* Michel.

Chef aiguilleur : à Dijon-Ville, M. *Boudot* Antoine (Chagny).

Receveur de 2^e classe aux billets : à Corbeil-Essonnes, MM. *Gauvin* Georges; *Dégeilh* René (Villeneuve-Saint-Georges); à Besançon-Viotte, M. *Vannet* Louis (Dijon-Ville).

Commiss de 2^e classe : à Laroche-Migennes, M. *Moréau* Henri; à Nevers, MM. *Colon* François (Sermizelles-Vézelay); *Picot* Rémy; à Lyon-Perrache, MM. *Blanc* Pierre; *Vassy* Vincent; *Bourmy* Claude; à Marseille-Joliette-Arenc, M. *Emmanueli* Charles; à Frontignan, M. *Laugier* Marius (Nîmes P. V.).

Commiss de 2^e classe : à Lyon-Guillotière, Mme *Rochy* Marthe.

Facteur enregistreur : à Subigny-Villeroy, M. *Picard* Pierre (Courtenay); à La Chapelle-la-Reine, M. *Renault* Henri (Laroche-Migennes); à Châtillon-sur-Seine, M. *Michon* Gaston (Fontaine-le-Port); à Sainte-Colombe-sur-Seine, M. *Courlet* Roger (Ballancourt); à Pont-sur-Yonne, M. *Meunard* Jean (Villeneuve-St-Georges); à Briare, M. *Martin* Pierre (Gien); à Pouilly-sur-Loire, M. *Boussin* Marius (Étang); à Verges, M. *Fournier* François (Pouilly-en-Auxois); à Civoirs-Canal, M. *Azéga* Eloi (Lyon-Perrache); à Brignais, M. *Ducher* Roger (Chalon-sur-Saône); à Lozanne, M. *Villecourt* Pierre (La Clayette-Baudemont); à Chandieu-Toussieu, M. *Beaufils* Louis (Venissieux); à Bas-Montretol, M. *Maurige* François; à Landos, M. *Violet* Joseph (La Chapelle-sous-Dun); à Beaucaire P. V., M. *Chapelle* Georges (Serhnac); à Beaucaire G. V., M. *Vecti* Maurice (Montpellier); à Annecy, M. *Francoz* Louis; à Annemasse, M. *Rossi* Louis; à Thoiry, M. *Fournier* Emile (Bellegarde-Ain); à Valley, M. *Frézier* Théodore (Saint-Etienne-du-Bois); à Ranchot, M. *Godde* Désiré (Genlis); à François, M. *Berger* Louis (Semur-en-Auxois).

Chef de train : à Lyon-Guillotière, M. *Béroujon* Claudius (Lyon-Perrache); à Lyon-Vaise, M. *Lagrost* René (Lyon-Perrache); à Ambérieu, MM. *Chavernoz* Joseph; *Joly* Eugène (Bourg); *Piotelat* Arthur (Bourg); à Bourg, M. *Roux* Henri; à Chambéry-Challes-les-Eaux, MM. *Boch* Seraphin; *Vidal* Pierre.

MATÉRIEL ET TRACTION

MATÉRIEL

Service central. — Inspecteur de 2^e classe des Services actifs : à Marseille, M. *Tisnés* Jean (Arles).

Services régionaux. — Sous-Ingénieur Chef des ateliers de voitures : à Villeneuve-Saint-Georges, M. *Etaix* Jean (Oullins).

Inspecteur Divisionnaire de 2^e classe des Services actifs : à Villeneuve-St-Georges, M. *Rasclard* Elie; à Oullins, M. *Ravoire* Maurice (Arles).

Inspecteur de 1^{re} classe des Services actifs : à Arles, M. *Bourgeois* Jean (Marseille).
Contremaître de 1^{re} catégorie : à Dijon-Perrigny, M. *Rivière* Aimé (Oullins).

Contremaître adjoint : à Oullins, M. *Voisin* Pierre (Villeneuve-Saint-Georges).

Chef de groupe : à Courbessac, M. *Thibaud* Auguste (Arles).

Employé principal : à Dijon-Perrigny, M. *Chatx* Louis (Saint-Etienne Pont-de-l'Ane).

Employé : à Saint-Etienne Pont-de-l'Ane, M. *Constant* Pierre (Arles).

APPROVISIONNEMENTS

Employé principal : à Paris, M. *Remlinger* Gilles.

TRACTION

Service central. — Sous-Chef de bureau de 2^e classe : à Paris, M. *Naboulet* Fernand.

Services régionaux. — Sous-Chef d'entretien : à Dijon, M. *Noël* Louis (Nevers).
Sous-Chef de bureau de 2^e classe : à Chambéry, M. *Richard* Jules (Marseille).
Sous-Chef de magasin : à Lyon, M. *Gendré* Léopold.

Garde-magasin : à Grenoble, M. *Chabannat* Pierre; à Carnoules, M. *Brochier* Jules (Avignon).

Employé principal : à Dijon, M. *Genity* Georges.

VOIE

Service central. — Chef de bureau principal de 2^e classe : à Paris, M. *Lambert* Emile.

Chef de groupe : à Paris, M. *Geoffroy* Paul.
Employé principal : à Paris, M. *Chometon* Pierre.

Services régionaux. — Chef de district principal : à Saint-Florentin-Vergigny, M. *Olagnier* Herbert; à Dijon, M. *Coquard* Jean; à Chalon-sur-Saône, M. *Monnat* Joseph; à Roanne, M. *Marceau* Georges.

Chef de district de 1^{re} classe : à Joigny, M. *Lebrun* Gabriel; à Lons-le-Saunier, M. *Mallot* Jean (Montargis); à Chamonix, M. *Ricard* Félicien.

Sous-Chef de bureau de 2^e classe : à Clermont-Ferrand, M. *Froment* Gabriel (Chambéry).

Contrôleur technique : à Chambéry, MM. *Rigal* Louis; *Moly* Pierre; *Laurens* Paul.
Chef de groupe : à Clermont-Ferrand, M. *Coudert* Adrien.

Garde-magasin : à Dôle, M. *Favre* Henri; à Nîmes, M. *Gounel* Washington.

Dessinateur-projeteur de 2^e classe : aux Laumes-Alesia, M. *Miramon* Albert (Saint-Etienne-Châteaureux); à Cannes, M. *Giraud* Paul; à Lyon, M. *Chenevas-Paule* Joseph.

Employé principal : à Paris, M. *Ducornoy* Théodule; à Corbeil, M. *Bernard* Emile (Langeac); à Tonnerre, M. *Rogalle* Côte (Nîmes); à Chalon-sur-Saône, M. *Sibille* Claude; à Lyon, M. *André* François; à Marseille, M. *Radal* Marcel; à Chambéry, M. *Girard* Marius.

Employé : à Chambéry, M. *Azario* Georges.
Surveillant principal de la Voie : à Bourg, M. *Thévenard* Joseph (Revonnas); à Langeac, M. *Gazagnon* Jean (Bournoncle-la-Roche); à Nîmes, M. *Gardies* Philippe; à Joigny, M. *Parayre* Fortuné (Migennes);
Chef de canton principal : à Chalon-sur-Saône, M. *Froment* Jean-Marie (Balan); à Paray-le-Monial, M. *Basset* Jean; à Givors-Canal, M. *Michalon* Jean (La Foulouse); à Nîmes, M. *Rabanis* André.

CONSTRUCTION

Services régionaux. — Attaché (Éch. II) : à Rians, M. *Baudonnat* Georges.

RÉSEAU ALGÉRIEN

EXPLOITATION

Services centraux. — Employé : à Alger, MM. *Brochier* François; *Chatancon* Pierre; *Vignal* Paul.

Services régionaux. — Chef de gare de 5^e classe : à Beni-Saf, M. *Campos* Antoine (Si-Slissen).

Commiss de 2^e classe : à Sidi-bel-Abbès, M. *Védrines* René.

MATÉRIEL ET TRACTION

Services régionaux. — Chef de groupe : à Oran, M. *Teddé* Joseph.

BELLEJARDINIÈRE

RUE DU PONT-NEUF

TOUS LES ACHATS AU-DESSUS DE 50 FRS SONT EXPÉDIÉS FRANCO DE PORT ET D'EMBALLAGE DANS TOUTE LA FRANCE

Succursale : 1, PLACE DE CLICHY
ENVOI FRANCO SUR DEMANDE DE :
CATALOGUES,
FEUILLE DE MESURES
ET ÉCHANTILLONS

TOUT FAITS
SUR MESURE

Hommes - Dames - Jeunes Gens - Garçonnetts - Fillettes

SUR LE RÉSEAU, SEULES SUCCURSALES : LYON et MARSEILLE