

QUATRIÈME ANNÉE, N° 23

SEPTEMBRE 1932

# LE BULLETIN DE PLM

REVUE BIMESTRIELLE

LE NUMÉRO : 2 FRANCS — DISTRIBUTION GRATUITE AU PERSONNEL DE LA COMPAGNIE  
RÉDACTION ET ADMINISTRATION : 88, RUE S<sup>T</sup>-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 du P. L. M. retraités, 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<sup>e</sup>)

## ABONNEMENTS

Les abonnements doivent être acquittés sous forme de mandat-poste. En cas d'épuisement des numéros parus, les abonnements souscrits en cours d'année prennent effet du 1<sup>er</sup> janvier suivant.

## SOMMAIRE

*Distinctions honorifiques.*  
La nouvelle ligne de La Ferté-Hauterive à Gannat, par M. Mauguin, Ingénieur Principal au Service Central de la Construction.  
Les gares de triage de notre Réseau, par M. Mauris, Inspecteur Général du Mouvement.  
Coup d'œil sur le passé, à propos de notre nouvelle locomotive à marchandises, par M. Bourquin, Contrôleur technique adjoint à la Direction.  
*Revue documentaire :* Trafic du Réseau P. L. M. — Nos transports de premiers en 1932. — A la Section des chemins de fer à l'École Spéciale des Travaux Publics. — Un nouveau wagon-atelier.  
Dans nos cités. — Evitons les accidents. — L'Hygiène, par M. le Docteur Henry Thierry. — Lectures.  
Languedoc, par Robert Burnand.

### En marge du métier :

Arts : Notre Concours de photographie et dessin ; Résultats du Concours d'impressions de vacances (*fin*). — *Mutualité* : 44<sup>e</sup> Congrès de la Fédération des Coopératives; Assemblée générale de la Protection Mutuelle; Le Sanatorium des Chemins de fer ouvre un centre hospitalier; Congrès de la Fraternelle; Pour nos lecteurs du Maroc. — *Sports* : L'activité sportive sur notre Réseau. — *Jardinage* : La culture potagère de l'oignon blanc. — *Chasse* : Les plombs. — *Excursions* : Vu de la ligne...; Téléférique. — *T. S. F.* : Construction d'un diffuseur.  
*Pour vous, Lectrices.*

*Feuilles roses* : principaux Ordres de Service, Instructions et Circulaires parus. — Médaille d'honneur. — Distinctions honorifiques diverses. — Avancements en grade (Conseils des 22 juillet et 19 août 1932).

## DISTINCTIONS HONORIFIQUES

### Légion d'honneur

*Par décrets des 12 mai, 20, 25 et 26 juillet 1932, ont été nommés dans l'Ordre National de la Légion d'honneur :*

*Chevaliers :* MM. BONIN Louis, Contremaître au Service du Matériel à Villeneuve-Voitures; BOSSHARD Conrad, Garde à Saint-Fargeau; DESCOMBES Jean, Commis de 2<sup>e</sup> classe à Langcac; ISNARD Pierre, Sous-Ingénieur Inspecteur (Service de la Construction) au Lauzet; KRZYWKOWSKI Frédéric, Sous-Chef de bureau au Service des Titres à Paris; MASTIER Paul, Chef du Secrétariat du Service du Matériel et de la Traction à Paris; SAINT-MARC Eugène, Chef de district principal (Service de la Voie) à Nice; THEVENOT Georges, Chef de Division au Service Central de l'Exploitation.

### Médaille militaire

*Par décrets des 28 juillet 1931, 3 mars, 12 mai et 13 juin 1932, la Médaille militaire a été conférée aux Agents dont les noms suivent :*  
MM. BOUX Arsène, Aiguilleur à La Voulte-sur-Rhône; CHANTRIER Emile, Aiguilleur à Cesson; EMANUELLI Louis, Facteur aux écritures à Alger; JAVELAS Marius, Sous-Agent technique à Paris; PAUC Frédéric, Chef de train à Oran; SECHAUD Joseph, Chef de brigade de manœuvres à Annemasse.

## Citations à l'Ordre du Réseau

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

M. MAGNIN-DUFAYET Isidore, Facteur enregistrant à la gare de Moirans.

Le 22 avril 1932, a réussi, dans des conditions particulièrement dangereuses, à sauver la vie d'un garçonnet qui allait se noyer.

M. COMBE Albert, Facteur enregistrant à la gare de Mas-des-Gardies.

Le 3 juillet 1932, a fait preuve de sang-froid et de courage en sauvant deux voyageurs imprudemment engagés sur les voies alors que survenait un train.

M. DANON Jean, Manœuvre au dépôt de Vénissieux.

Le 4 juillet 1932, a réussi à sauver la vie d'une fillette qui allait se noyer.

M. POIRIAULT Louis, Manœuvre spécialisé du poste d'entretien de Chalon-sur-Saône.

Le 9 juillet 1932, a montré un réel dévouement en se précipitant au secours d'une femme qui tentait de se suicider en se jetant sous un train et qu'il a réussi à dégager au moment où le bogie avant d'une voiture l'atteignait.

## Mentions pour Actes méritoires

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

MM. BRILLE Robert, Homme d'équipe à Lyon-Perrache; CHAUMARD Gaston, Homme d'équipe à la gare de Paris; COUTET Jean, Garder au passage à niveau n° 14 de la ligne de Culoz à Modane; JUGNIOT Paul, Homme d'équipe à Lyon-Perrache; LEFEBVRE Raoul, Facteur aux écritures à la gare de Paris; PLATON Claude, Homme d'équipe à la gare de Paris.

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

*Exploitation.* — MM. BASTIDE Clément, Sous-facteur à Paris; BUISSON Eugène, Facteur enregistrant à Vertaizon; CASTIL-LON Germain, Surveillant des trains à Marseille-Saint-Charles; CLAUZEL Charles, Homme d'équipe à Salon; CLAVELOUX Louis, Facteur mixte à Marcigny; COMTE Marcel, Homme d'équipe à Sommières; DAGOIS Camille, Brigadier à Combs-la-Ville; DEPY Marius, Sous-Facteur à Paris; DUCLOS Louis, Surveillant à Paris; DUGOUT Léon, Homme d'équipe à Clermont-Ferrand; DUMONT Francis, Homme d'équipe à Melun; DURAND Gabriel, Homme d'équipe à Cergy-la-Tour; FARRAUT Célestin, Homme d'équipe à Nice-Ville; FARRUGIA Noël, Intérimaire de 2<sup>e</sup> classe à Bellegarde; FEROGLIA Dominique, Homme d'équipe à Paris; FLORENT Fernand, Facteur enregistrant à Barben-tane; GALDIN Alban, Receveur de 2<sup>e</sup> classe à Montpellier; GAYDON Adrien, Homme d'équipe à Grasse; GEAY Pierre, Vagonnier à Besançon; GOURY François, Sous-Facteur à Paris; M<sup>me</sup> HARTMANN Jeanne, Factrice aux écritures à Sallanches-Combloux-Mégève; MM. JOUFFROIT Marcel, Facteur mixte à Saint-Saturin-d'Avignon; JULIEN Félix, Receveur de 1<sup>re</sup> classe à Marseille-Saint-Charles; LEIBY Marcel, Surveillant des trains à Paris; MEGE Roger, Homme d'équipe à Grenoble; MICHELLAND Apollon, Homme d'équipe à Chalon-sur-Saône; M<sup>me</sup> MONIN Marie, Receveuse de 2<sup>e</sup> classe à Gien; MM. MOUTIER René, Receveur de 1<sup>re</sup> classe à Paris; MOUVET Robert, Homme d'équipe à Melun;

ORCEL Henri, Facteur aux écritures aux Arcs; PELLEGRIN Paul, Surveillant des trains à Marseille-Saint-Charles; PINET Louis, Homme d'équipe à Modane; PROTOT Marius, Facteur mixte intérimaire à Pontarlier; RAISON Raymond, Journalier de bureau à Chagny; RICHARD François, Conducteur à Annemasse; TAFANELLI Jean, Homme d'équipe à Paris; VALANTIN Baptiste, Sous-Facteur à Paris.

*Matériel et Traction.* — MM. BAILLY Auguste, Manœuvre spécialisé à Ambérieu; BENSIMON Prosper, Sous-Chef de brigade de manœuvres à La Blancarde; M<sup>me</sup> BERTORELLO Eléonore, Femme-manœuvre à Marseille-Saint-Charles; MM. BESSET Lucien, Aide-Ouvrier au Puy; BETTASSA Auguste, Manœuvre à Chambéry; BOCQUET Ernest, Sous-Chef de brigade de manœuvres à Annemasse; BORREL Fernand, Manœuvre à Melun; BOURGEOT Auguste, Manœuvre à Lyon-Croix-Rousse; BUNLON Jean, Sous-Chef de brigade de manœuvres à Besançon; CASTEL Antoine, Manœuvre à La Bocca; CHALVIGNAC Edme, Chauffeur de route à Villeneuve (dépôt); CIMA-MONTI Paul, Manœuvre à Saint-Rambert-d'Albon; CIZERON Jacques, Manœuvre à Saint-Etienne; COLLOMB Georges, Visiteur à Avignon; DEBOS Rémy, Manœuvre au Teil; DEPAS Charles, Aide-Ouvrier à Montpellier; ERNIE Léonce, Manœuvre à Nîmes; FRUGÈRE Joseph, Manœuvre à Lyon-Perrache; GAMEL Raymond, Manœuvre à Lyon-Perrache; GRANGER Arthur, Manœuvre à Pontarlier; GUILLAUME

Joseph, Aide-Ouvrier à Saint-Etienne; JOUVE Jules, Sous-Chef de brigade de manœuvres à Nîmes; LAMBERT Benoît, Chauffeur de route à Arles; LONGERON Abel, Manœuvre à Vesoul; LORATO Démétrius, Visiteur à Saint-Gervais-les-Bains-le-Fayet; LUQUET Raymond, Manœuvre à Montargis; MONNIER Albert, Visiteur à Port-Saint-Louis-du-Rhône; MONTARRY Fernand, Manœuvre à Vesoul; MORIN André, Manœuvre à Dijon-Ville; OUDARD Charles, Manœuvre spécialisé au Magasin général de Villeneuve-Prairie; PANNETIER Pierre, Aide-Ouvrier à Montereau; PITTAVAL Joannès, Manœuvre à Saint-Etienne; PUIER Gabriel, Sous-Chef de brigade de manœuvres à Lyon-Saint-Paul; SIMON Lazare, Manœuvre à Autun; TARAGNAT Jules, Visiteur à Paris; TISSIER Marcel, Manœuvre à Nuits-sous-Ravières; TUPINIER Albert, Aide-Ouvrier à Dijon.

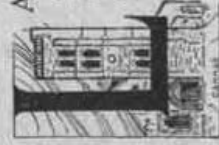
*Voie.* — MM. BOURILHON Adolphe, Journalier à Remoullins; EBEAUPIN Joseph, Cantonnier à Aubiat; LENOBLE André, Cantonnier à Auxerre; MARGARIA Roman, Cantonnier à Eze; PERTET Marcel, Journalier à Champforgeuil; RICHARD Germain, Journalier à Thémissey; VERNOUX Cyrille, Garder à Tenay.

*Algérie.* — MM. CAMPS André, Aide-Ouvrier à Sidi-bel-Abbes; CLEMENT Noël, Facteur aux écritures à Maison-Carrée; FERRIGNO Antoine, Sous-Chef de brigade de manœuvres à Alger.

# La ligne de La Ferté-Hauterive à Gannat

vient d'être ouverte à l'exploitation

par M. Mauguin, Ingénieur Principal  
au Service Central de la Construction



Une nouvelle ligne de La Ferté-Hauterive à Gannat a été ouverte à l'exploitation le 25 août dernier. Ses 35 km portent la longueur totale des lignes exploitées du Réseau P. L. M. métropolitain de 9 931 à 9 966 km.

Cette ligne a pour but, selon les termes mêmes d'une dépêche ministérielle de 1905, de réduire le trajet d'une grande partie du sud et du centre de la France sur Paris, d'éviter la station de Saint-Germain-des-Fossés, dont l'encombrement est toujours croissant, d'établir des communications plus rapides avec les stations thermales du Centre et de mieux desservir la région traversée.

## Description

La nouvelle ligne se détache de la ligne de Paris à Saint-Germain-des-Fossés en gare de La Ferté-Hauterive (carte fig. 1) à 14 km au sud de Moulins; elle laisse l'ancienne ligne à sa gauche pour gagner directement Gannat, où elle se raccorde à la ligne de Clermont-Ferrand.

Cette nouvelle ligne raccourcit de 11 km la distance de La Ferté-Hauterive à Gannat, qui est de 46 km par Saint-Germain-des-Fossés. Après La Ferté-Hauterive, elle passe sur des terrasses presque horizontales; puis, à 4 km de son origine, traverse l'Allier, — en un point où cette rivière est un peu moins mal définie qu'ailleurs —, à peu près normalement au courant des crues, sur le pont de Saint-Loup dont nous parlerons plus loin.

Immédiatement après le pont de Saint-Loup, on arrive à la station de Contigny, puis 4 km au delà, à la gare de Saint-Pourçain-sur-Sioule. Il convenait de desservir au mieux Saint-Pourçain-sur-Sioule, chef-lieu de canton de 5 000 habitants, où se tiennent d'importants marchés.

Pour donner une idée de l'ordre de grandeur de la gare de Saint-Pourçain-sur-Sioule, indiquons seulement que le bâtiment des voyageurs a 30 m de longueur et que l'ensemble des quais couverts et découverts pour marchandises et bestiaux a 135 m de longueur.

Au delà de la gare de Saint-Pourçain-sur-Sioule, le

tracé se tient entre la route nationale et la Sioule, dessert au passage la commune de Bayet, puis traverse la Sioule sur le pont des Paraudes (voir plus loin) et dessert les deux communes de Barberier et de Brou-Vernet.

Après la station de Barberier-Brou-Vernet, c'est-à-dire après le km 22, la ligne monte en rampe maxima de 6 mm par mètre, traverse de nouveau la Sioule sur le pont des Colettes, atteint le col du Moine, où est établie la station qui dessert Mayet-d'École et Jenzat.

La ligne passe alors de la vallée de la Sioule dans celle de l'Andelot, autre affluent de l'Allier, monte toujours en rampe de 6 mm par mètre, dessert la commune de Saulzet, puis vient se placer à la droite de la ligne de Clermont-Ferrand, qu'elle suit sur 1 km jusqu'à Gannat.

Immédiatement avant Gannat, à ces deux lignes, se joint celle qui vient de Montluçon et qui fait partie du réseau de la Compagnie d'Orléans.

## Caractéristiques de construction

La nouvelle ligne, à double voie, a 35 km de longueur. Sa déclivité maxima est de 6 mm par mètre.

Le rayon minimum de ses courbes est de 1 500 m et ses voies ont été réglées pour une vitesse maxima de 120 km à l'heure.

## Ouvrages d'art

Trois ouvrages d'art méritent d'être mentionnés spécialement, ce sont le pont de Saint-Loup, sur l'Allier; celui des Paraudes et celui de Colettes, sur la Sioule.

**Pont de Saint-Loup.** — Cet ouvrage, sur lequel la nouvelle ligne franchit l'Allier, est un pont en maçonnerie de 286,42 m de longueur totale, comportant sept voûtes en arc de cercle de 33 m d'ouverture surbaissées.

Aux abords immédiats de ce pont, deux digues insubmersibles, une sur chaque rive, fixent définitivement le cours de la rivière en amont et en aval.

La figure 2 représente une vue de la face amont des deux premières arches (côté La Ferté-Hauterive).

Les deux culées et les six piles ont été fondées à l'air

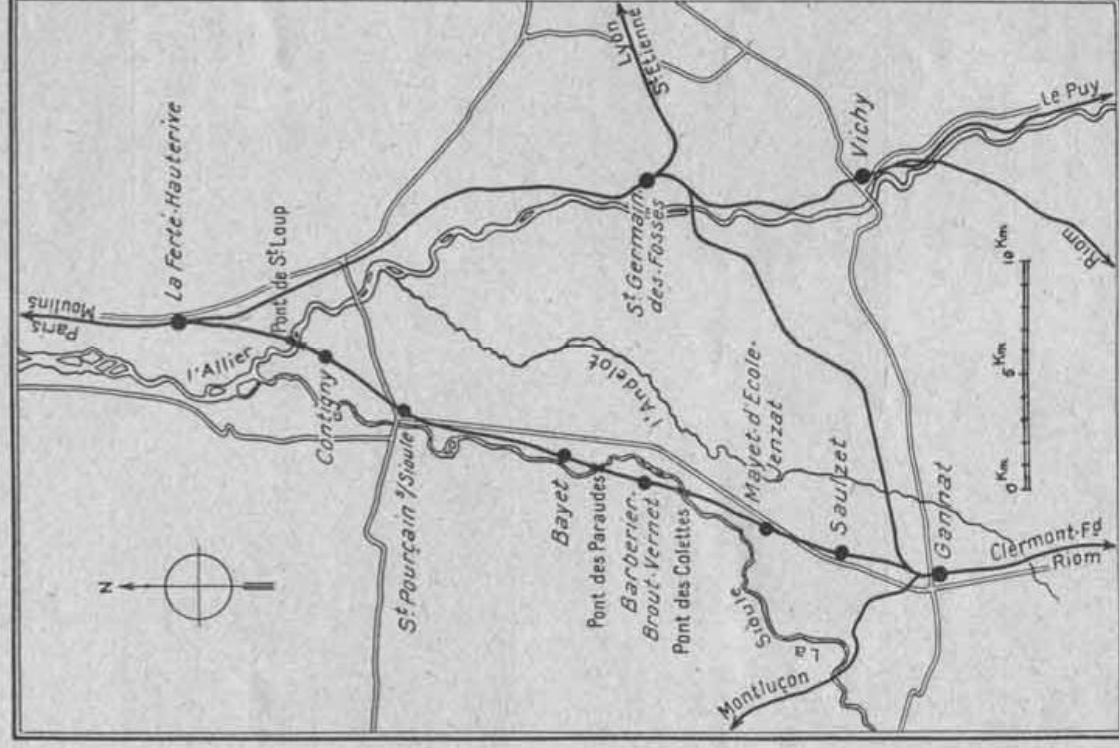


Fig. 1. Position de la nouvelle ligne.

comprimé sur une couche de marne rocheuse très compacte.

Ce pont comporte des refuges sur les pilastres et une passerelle en encorbellement pour piétons.

**Pont des Paraudes.** — On a exécuté près du hameau des Paraudes (commune de Brou-Vernet) pour franchir une première fois la Sioule, un pont en maçonnerie de 136 m de longueur totale comportant cinq arches de 20 m d'ouverture en arc de cercle surbaissé.

A l'amont, le courant est dirigé vers ce pont, sur la

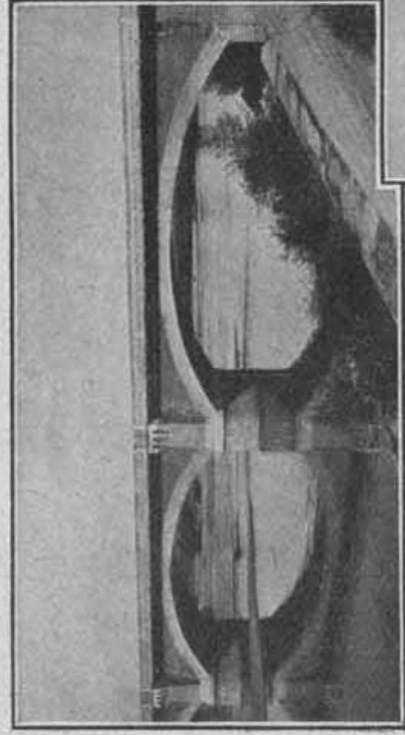


Fig. 2. — Pont de Saint-Loup sur l'Allier.

rive droite, par une digue insubmersible de 400 m de longueur et sur la rive gauche par un guideau de 110 m de longueur.

Ces dispositions sont complétées à l'aval, sur la rive droite, par un simple épanouissement du remblai et sur la rive gauche, par un guideau de 135 m de longueur.

La figure 3 représente une vue d'ensemble de l'ouvrage.

Les deux culées et les quatre piles ont été fondées à l'air libre sur la marne bleue compacte.

**Pont des Colettes.** —

La ligne franchit la Sioule une seconde fois, au km 23,4 près du hameau des Colettes; en cet endroit, l'axe du tracé fait avec celui de la Sioule, un angle de 75°.

Le pont, de 131 m de longueur, comporte quatre arches de 23 m d'ouverture. Pour supprimer toutes les difficultés de l'appareil biais, chaque arche a été constituée par deux voûtes à une voie, accolées mais décalées l'une par rapport à l'autre. Les voûtes sont donc droites; elles sont en arc de cercle surbaissé.

Les eaux sont dirigées sous l'ouvrage; rive gauche, par une digue insubmersible qui se soude à un point insubmersible de la berge, situé à 500 m à l'amont du pont.

Cette digue est prolongée à l'aval de l'ouvrage par un épanouissement du remblai formant guideau. Rive droite, par deux guideaux situés l'un à l'amont, l'autre à l'aval du pont et formés par des épanouissements du remblai.

La figure 4 représente une vue d'ensemble de l'ouvrage. Les piles et culées ont été fondées à l'air libre et encastées dans la marne bleue compacte.

Ces trois beaux ponts: de Saint-Loup, des Paraudes et des Colettes ont été conçus et exécutés sous la haute direction de M. Séjourné, Membre de l'Institut, Directeur honoraire du Service de la Construction, Conseil de notre Compagnie.

### Voies

Les voies de cette nouvelle ligne sont constituées par des rails Vignole en acier du type standard S-33 pesant 46 kg au mètre courant et de 18 m de long sur les voies principales.

La voie V-1 est posée sur traverses en béton armé, système Vagneux, avec traverses de contre-joint en bois. La voie V-2, les appareils de voie et les voies de service sont posés sur traverses en bois. On compte sur les voies principales 1 500 traverses au km.

### Gares et stations, bâtiments

Outre les deux gares extrêmes de La Ferté-Hauterive et de Gannat qui ont été agrandies et

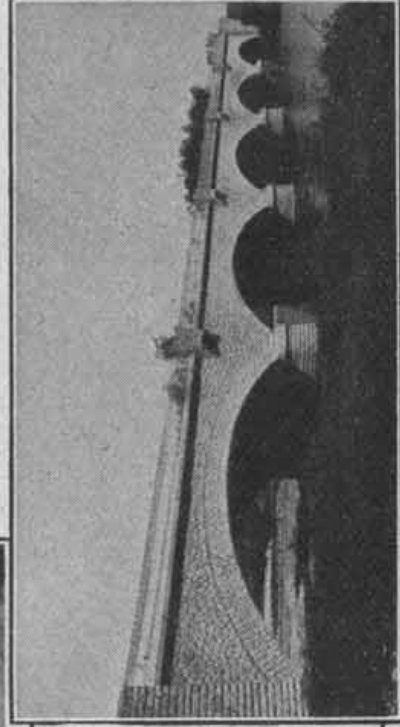


Fig. 3. — Pont des Paraudes sur la Sioule.

Fig. 4. — Pont des Colettes sur la Sioule.



aménagées pour recevoir le trafic de la nouvelle ligne, celle-ci comporte une gare: Saint-Pourçain-sur-Sioule, et cinq stations: Contigny, Bayet, Barberier-Brou-Vernet, Mayet-d'Ecole-Jenzat, Saulzet distantes entre elles de 5 km en moyenne.

La gare de Saint-Pourçain-sur-Sioule a un bâtiment des voyageurs (fig. 5) de 27 m x 8 m avec annexe de 3,50 m x 8 m; le corps principal est surmonté de deux étages comportant chacun deux logements.

Les installations P. V. de cette gare permettent d'y garer les trains omnibus de marchandises de chaque sens.

Les autres points d'arrêt sont moins importants.

La figure 6 représente le bâtiment des voyageurs (12 m x 8 m avec annexe de 4 m x 8 m) de la station de Mayet-d'Ecole-Jenzat.

Les stations de Bayet et de Barberier-Brou-Vernet possèdent le même type de bâtiment des voyageurs.

La station de Bayet située à mi-distance des deux extrémités de la ligne, comporte, pour chaque sens de circulation, une voie de garage de 700 m de longueur.

La figure 7 représente le bâtiment des voyageurs (9,50 m x 9 m avec halle accolée) de la station de Contigny.

La partie vitrée, en saillie, entre le bâtiment des voyageurs et la halle accolée, contient le poste de block.

Tous les bâtiments des gares, ainsi que les maisons de garde — du type ordinaire de  $5\text{ m} \times 8\text{ m}$  avec appentis — ont leur aspect harmonisé avec les constructions du pays : les façades sont en maçonnerie de moellons bruts recouverte d'un enduit, sauf les encadrements des baies et la partie supérieure des soubassements qui sont accusés au moyen de briques apparentes, les unes rouges, les autres noires ; la couverture est en tuiles de ton havane ; tuiles et briques proviennent de Cusset (Allier).

Tous les points d'arrêt ont des trottoirs de 250 m de longueur ; ils sont éclairés à l'électricité et sont munis d'horloges électriques.

**Signaux.** — Un poste de block enclenché et deux sémaphores de cantonnement, un pour chaque sens de circulation, sont établis à chaque point d'arrêt, sauf à la station, service restreint, de Saulzet.

Fig. 5. — Saint-Pourçain-sur-Sioule.

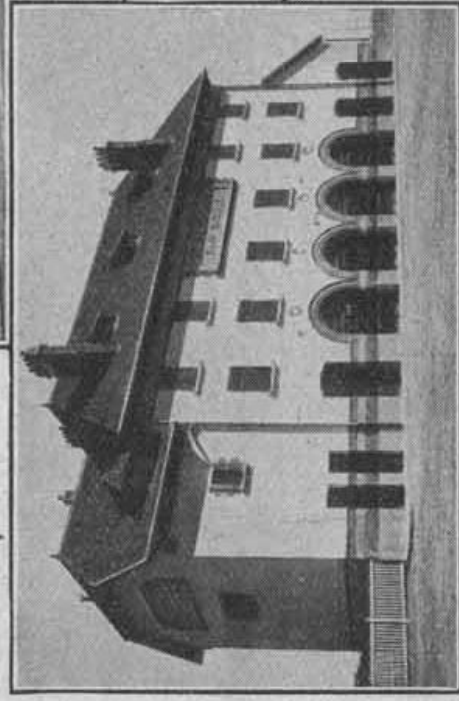
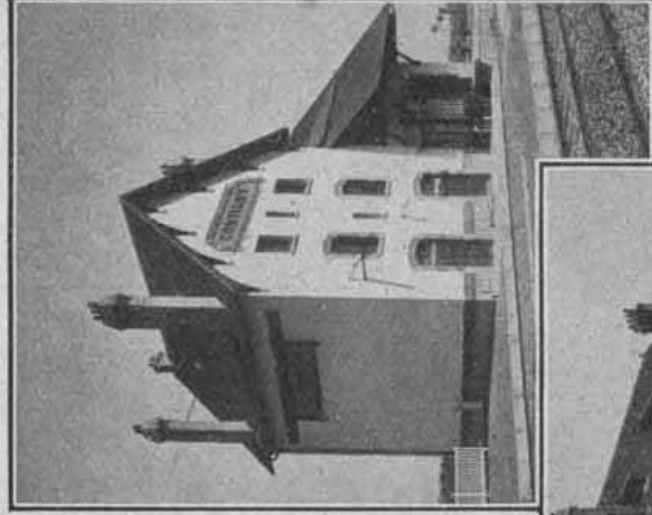


Fig. 6. — Station de Mayet-d'École-Jenzat.

Un annonciateur vert et blanc précède à distance réglementaire chaque sémaphore de cantonnement.

La gare de Saint-Pourçain-sur-Sioule et toutes les stations (y compris celle de Saulzet) sont protégées, dans chaque sens, par un disque rouge suivi, à distance réglementaire, d'un poteau-limite de protection. Les signaux avancés : disques rouges et annonciateurs, sont munis de crocodiles.

Le sémaphore de cantonnement, l'annonciateur et le disque rouge de même sens de circulation sont enclenchés dans le poste de block.

Les appareils de voie des gares et stations donnant accès aux voies principales sont enclenchés avec les signaux de protection au moyen de serrures Bouré par l'intermédiaire d'une serrure centrale.

**Installations de traction.** — Les gares de La Ferté-Hauterive et de Gannat sont munies d'installations de

traction (remise, annexe, grues hydrauliques, pont tournant).

A Gannat, l'eau est fournie par une source naturelle donnant  $8\text{ m}^3$  à l'heure. Pour alimenter La Ferté-Hauterive, une prise d'eau a été établie, près de l'Allier, à gauche de la nouvelle ligne ; elle est munie de deux pompes électriques (dont une de réserve) de  $10\text{ m}^3$  à l'heure chacune.

A Saint-Pourçain-sur-Sioule, on a installé une grue hydraulique avec fosse à piquer sur chacune des voies principales ; l'eau est fournie par la ville à raison de  $25\text{ m}^3$  par vingt-quatre heures.

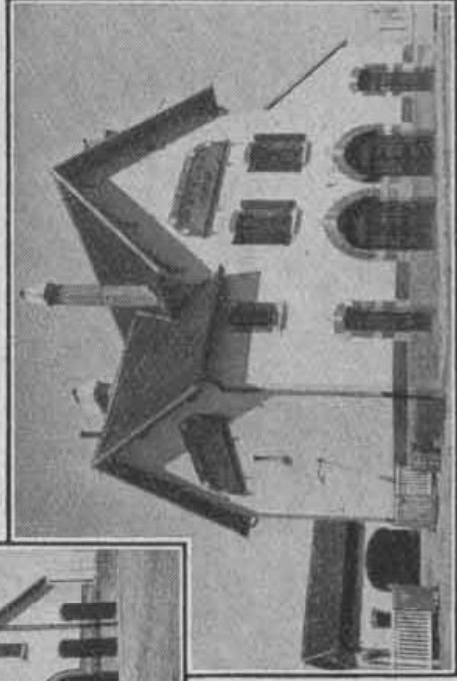
### Exploitation

La nouvelle ligne est exploitée par block-system. Le dispatching-system y fonctionne et la ligne a été mise sous la dépendance du dispatcher de Clermont-Ferrand, dont le rayon d'action, vers Paris, s'étend jusqu'à Moulins.

Actuellement, la vitesse des trains ne dépasse pas  $80\text{ km/h}$ . Ultérieurement, elle pourra être portée à  $90$ , puis à  $120\text{ km/h}$ .

Les communications électriques sont assurées par un circuit omnibus, un circuit dispatching et un fil de block, avec coupure à tous les points d'arrêts sauf à Saulzet et par un circuit direct avec coupure à Saint-Pourçain-sur-Sioule, Bayet et Mayet-d'École-Jenzat.

Fig. 7.  
Station  
de Contigny.



### Conclusion

A l'heure difficile que nous vivons, la conduite à bonne fin d'une entreprise de longue haleine, telle que la construction d'une ligne ferrée nouvelle, méritait qu'on s'y arrêtât un moment. C'est une œuvre, au sens élevé du mot. C'est le témoin d'une belle geste, harmonieusement formée des diverses branches de l'activité humaine. La Science, l'Art et le Travail, — intellectuel et physique —, y ont chacun eu leur part.

Et c'est une artère de vie supplémentaire que l'on a ainsi créée.

Quel poète saura chanter la pure et vivante beauté des voies nouvelles ?

# Les gares de triage de notre Réseau

Tous les lecteurs du Bulletin savent quel rôle important joue le triage dans notre exploitation. Nous avons donc pensé qu'il était intéressant de leur présenter une série d'articles sur la question. Celui que nous publions ici étudie les gares de triage dans leur généralité.

DANS le présent article, nous traiterons successivement du rôle des gares de triage et de leurs dispositions. Les attributions des principales gares de triage de notre Réseau feront l'objet d'un prochain article.

Les gares de triage sont des chantiers de manœuvres spécialement outillés pour classer les wagons de petite vitesse et permettre de les acheminer le plus rapidement et le plus économiquement possible.

En fait, comme le montre l'exemple suivant, il est souvent difficile de concilier la rapidité et l'économie dans l'exécution des transports.

## Méthodes diverses d'acheminement des wagons P. V.

Supposons que nous ayons à acheminer un wagon de Sens à Villefranche-sur-Saône. Le moyen de beaucoup le plus rapide consisterait à le remettre à Sens à un des trains directs formés par Villeneuve à destination de Saint-Germain-au-Mont-d'Or ou de Miramas qui le laisserait à Villefranche. Il accomplirait ce trajet en moins de dix-huit heures, alors que l'itinéraire pratiquement suivi, qui le fait trier à Laroche, Perrigny et Mâcon, ne permet guère de le transporter en moins de trois ou quatre jours.

Mais cette rapidité aurait de graves inconvénients : la gare de Sens devrait engager des dépenses de manœuvres fort lourdes pour mettre ce wagon en prise avant le passage du train ; la gare de Villeneuve devrait, au

par M. Mauris,  
Inspecteur Général du Mouvement.

prix de manœuvres coûteuses, remettre à ce train un wagon pour Sens, afin d'éviter une perte de charge sur ce parcours ; à Sens, le train, c'est-à-dire la machine, le personnel, tous les wagons, toutes les marchandises transportées, stationneraient inutilement pendant tout le temps nécessaire à la manœuvre, ce qui entraînerait des dépenses fort importantes au bénéfice d'un seul wagon ; d'autre part, du fait de l'arrêt de ce train, la capacité de la ligne serait diminuée et des trains suivants seraient peut-être arrêtés ou retardés.

A Villefranche, des inconvénients de même ordre se révéleraient.

Enfin, il est bien évident que si le train, au lieu de manœuvrer seulement à Sens et à Villefranche, avait pris et laissé des wagons en un certain nombre de gares intermédiaires, la durée de son trajet aurait été accrue et que les dix-huit heures indiquées plus haut auraient été dépassées.

Cet exemple montre qu'on ne peut pas, sans de graves inconvénients, traiter les wagons P. V. comme s'ils étaient isolés. Il est nécessaire de prévoir pour eux une *organisation collective* qui permette de manœuvrer et de transporter ensemble des groupes importants.

## Méthodes de lotissement sur notre Réseau.

Sur notre Réseau, les wagons sont pris dans la gare où ils ont été chargés, mélangés sans aucun classement avec tous les wagons qui vont dans la même direction et acheminés par un train qui les amène, soit directement, soit après escale dans quelque gare de bifurcation, à la première gare de triage qui se trouve sur leur itinéraire. Là, ils sont triés, c'est-à-dire répartis en « lots » à destination d'autres gares de triage. On s'efforce de faire des lots pour des gares aussi éloignées que possible, en se limitant, en principe, à ceux pour lesquels on a au moins les éléments d'un train complet chaque jour en trafic faible. Ces lots forment des trains complets qui vont de la gare de triage expéditrice à la gare de triage destinataire sans remaniement, ce qui est économique et rapide, puisque ces trains n'ont pas à s'arrêter pour manœuvrer en cours de

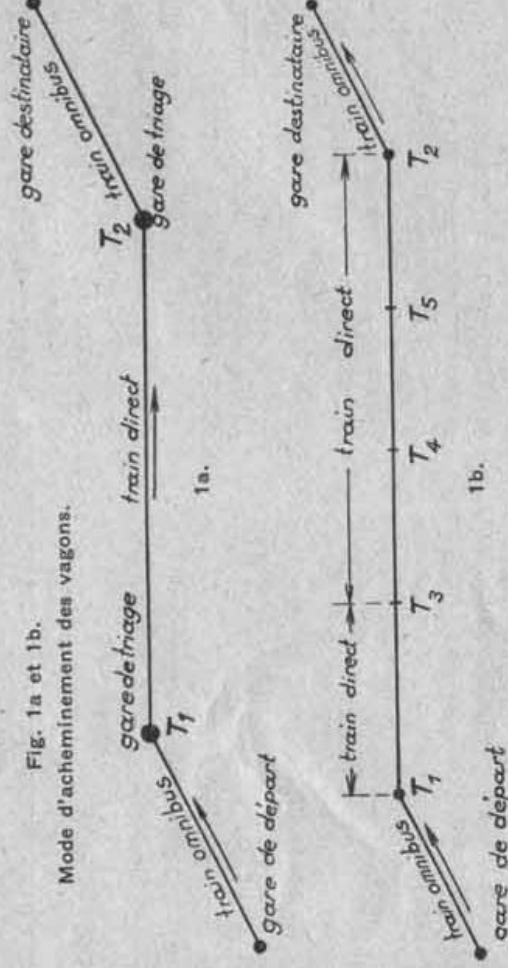


Fig. 1a et 1b.  
Mode d'acheminement des wagons.

route; il y a ainsi des trains qui vont d'une traite de Villeneuve à Miramas (794 km) ou de Villeneuve à Lunel (801 km).

L'itinéraire type d'un wagon P. V. consiste donc (fig. 1 a) à aller par un train omnibus de la gare de départ à la première gare de triage rencontrée T. 1, par un train de lot direct de cette gare T. 1 à la gare de triage T. 2 la plus rapprochée de sa destination, et enfin, par un train omnibus de la gare T. 2 à la gare destinataire. Mais il arrive que la gare T. 1 n'ait pas suffisamment d'éléments pour pouvoir former un train complet chaque jour sur T. 2 et qu'il faille verser les wagons pour l'au-delà de T. 2 dans un lot à destination d'une gare T. 3 intermédiaire entre T. 1 et T. 2. Dans ces conditions (fig. 1 b), les wagons vont de T. 1 à T. 3 par train direct de lot, sont de nouveau triés à T. 3 et expédiés de T. 3 à T. 2 par un autre train direct. Lorsqu'il existe entre T. 1 et T. 2 plusieurs gares de triage intermédiaires T. 3, T. 4, T. 5 et que T. 1 ne peut former le lot T. 2, on peut choisir une quelconque de ces gares pour y trier les wagons allant de T. 1 à T. 2, pourvu, bien entendu, qu'ils ne subissent qu'un seul triage entre T. 1 et T. 2.

### Évolution des méthodes de lotissement.

L'organisation précédente commence à subir une certaine évolution, parce qu'elle conduit, dans certains cas, à un acheminement un peu lent des wagons, qui n'est plus compatible avec les exigences actuelles du commerce et de l'industrie et avec la concurrence automobile.

En effet, lorsqu'il n'existe qu'un train par jour pour l'évacuation d'un lot, ce qui est le cas le plus général en période de faible trafic, un wagon, qui arrive à une gare de triage quelques heures seulement avant le départ du train qui devrait l'emmener, peut très bien ne pas être versé dans ce train, s'il n'est pas trié à temps ou si le train est déjà complet au moment où il est trié. Il ne part donc que par le train du lendemain après un stationnement qui, sans aucune malice, peut atteindre une trentaine d'heures. Pour remédier à cet inconvénient, nous avons, depuis le service d'été actuel, prévu deux trains par jour pour l'acheminement des lots pour lesquels un stationnement prolongé est à éviter. Comme les tranches qu'on est ainsi conduit à expédier n'ont pas, en général, la valeur d'un train complet, et que, pour la bonne utilisation de la puissance des machines, il est nécessaire de ne mettre en marche que des trains complets,

cette innovation a multiplié les trains faits en deux lots, c'est-à-dire les trains qui, au départ de la gare T. 1, ont une tranche pour la gare T. 3 et une autre pour la gare T. 4. Au passage à la gare T. 3, ils laissent la tranche qui lui est destinée et en prennent une autre si possible pour la gare T. 4, sinon pour une gare au delà de la gare T. 4. Les manœuvres aux trains de passage augmentent ainsi dans les gares de triage, mais l'acheminement des wagons se trouve accéléré.

Egalement dans un but de rapidité, les wagons dits « à itinéraires déterminés » se sont multipliés depuis quelques années. Ce sont des wagons particulièrement pressés, qui sont acheminés par des trains désignés, avec des correspondances obligatoires dans les gares de triage, suivant des horaires excellents, même en leur faisant emprunter sur certains parcours des trains formés en lots de destination tout à fait différente de la leur.

### Rôle régulateur des gares de triage.

Cette nécessité d'un acheminement plus rapide amènera peut-être une évolution dans le rôle des gares de triage, mais, demain comme hier, les gares de triage resteront les grands régulateurs du mouvement des marchandises sur tout le réseau. De leur bon fonctionnement dépend la marche de toutes les autres gares. Si, par exemple, la gare de Miramas se trouve dans la gêne, et qu'elle ne puisse plus trier tous les trains que lui envoient les gares de Marseille, elle devrait en faire garer en cours de route. Lorsque tous les garages utilisables seraient occupés, les gares de Marseille seraient dans l'impossibilité d'expédier leurs wagons chargés et elles ne pourraient, faute de place, recevoir les wagons que Miramas aurait pour elles. Ce serait la paralysie des gares de Marseille et, pour les mêmes raisons, de tout le Littoral. On voit, par cet exemple, le rôle primordial que jouent les gares de triage dans le mouvement des marchandises de petite vitesse du Réseau.

### Débranchement.

Le travail principal d'une gare de triage est le « débranchement », c'est-à-dire l'opération qui consiste à placer chacun des wagons sur la voie où l'on forme le lot dans lequel il sera incorporé.

Dans la plupart de nos gares, on utilise pour ce travail la force de la pesanteur : les wagons sont poussés vers une butte appelée « dos d'âne », d'où part une voie en forte pente sur laquelle les wagons prennent l'élan néces-

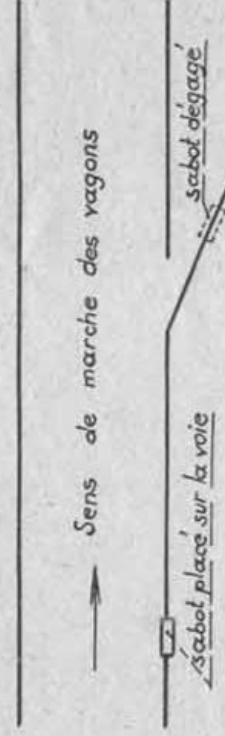
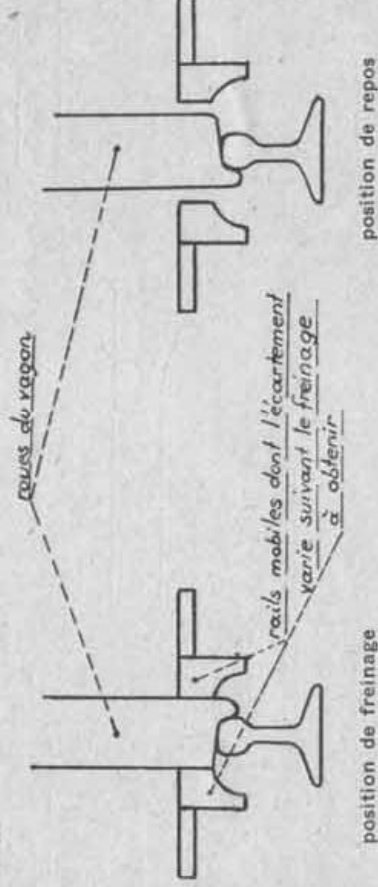


Fig. 2. — Appareil déviateur.



position de freinage

position de repos

Fig. 3. — Rail-frein.



saire pour aller se disperser sur toutes les voies du faisceau; c'est ce qu'on appelle le « triage à la gravité ».

### Conditions d'un bon débranchement.

Pour que le débranchement s'effectue dans de bonnes conditions, il faut que la hauteur de chute soit assez forte pour que les wagons reçoivent une impulsion leur permettant d'aller franchement au delà des dernières aiguilles; sans quoi il y aurait rattrapage de wagons se dirigeant sur des voies différentes.

Il faut, d'autre part, qu'ils n'arrivent pas sur les voies du faisceau avec une vitesse exagérée, qui risquerait d'en rendre l'arrêt difficile et pourrait causer des chocs préjudiciables au matériel ou aux marchandises transportées.

Il faut, enfin, que les wagons qui descendent du dos d'âne restent suffisamment espacés pour qu'il soit possible, sans risque de prise en écharpe, de manœuvrer les aiguilles utiles entre deux wagons qui se suivent.

Or, les wagons sont loin de rouler d'une manière uniforme. Tous se comportent de façon différente par temps doux ou par temps froid, par vent debout ou vent arrière. Lorsque il gèle, surtout lorsque les trains sont débranchés assez longtemps après leur arrivée, l'huile des boîtes d'essieux se fige et le roulement devient très mauvais. Des wagons qui, par temps doux, auraient atteint le milieu du faisceau de triage, s'arrêtent, lorsqu'il gèle, dans la zone des aiguilles, en obstruant un certain nombre de voies et causent de graves perturbations. On peut remédier en partie à ces difficultés en disposant, côte à côte, deux dos d'âne, de hauteurs différentes, dont on se sert suivant les conditions atmosphériques et qui sont appelés « dos d'âne d'hiver » et « dos d'âne d'été ».

Beaucoup plus gênant est le fait que les wagons posèdent, en raison de leur construction ou de leur entretien, ou de la façon dont ils sont graissés, des aptitudes au roulement très différentes. Le vent intervient également pour accentuer les différences de roulement entre les wagons. Il a, en effet, une grosse influence accélératrice ou retardatrice sur un wagon couvert, alors que son action est à peu près nulle sur un wagon plat.

Si l'on utilise une faible hauteur de chute, les wagons qui roulent mal peuvent s'arrêter avant de dégager les dernières aiguilles, ce qui risque d'amener des chocs violents et, en tout cas, oblige à diriger sur des voies où ils ne devraient pas aller les wagons qui ne peuvent plus passer. Si l'on utilise une grande hauteur de chute, les bons rouleurs arrivent sur le faisceau à une vitesse exagérée et il est difficile de les arrêter.

Enfin, par suite des différences de marche des wagons, ceux qui roulent bien ont tendance à rattraper ceux qui roulent mal, ce qui conduit à débrancher lentement pour augmenter l'intervalle entre les wagons successifs et permettre de manœuvrer les aiguilles dans des conditions satisfaisantes.

On remédie partiellement à ces difficultés en donnant aux buttes une pente courte et très forte, disposition qui, pour une même hauteur de chute totale, tend à uniformiser la marche des divers wagons.

### Appareils ralentisseurs.

On parvient à supprimer complètement les inconvénients qui viennent d'être signalés en se servant d'appareils qui, placés en divers points du parcours des wagons, permettent de ralentir à volonté ceux qui vont trop vite. Grâce à ces appareils, il est possible, d'une part, d'augmenter la hauteur des buttes de façon à imprimer une impulsion suffisante aux wagons qui roulent mal, sans craindre d'accélérer d'une manière exagérée les bons rouleurs, dont on peut régler la vitesse en cours de route et, d'autre part, de maintenir un espacement convenable des wagons, condition essentielle d'un débranchement rapide.

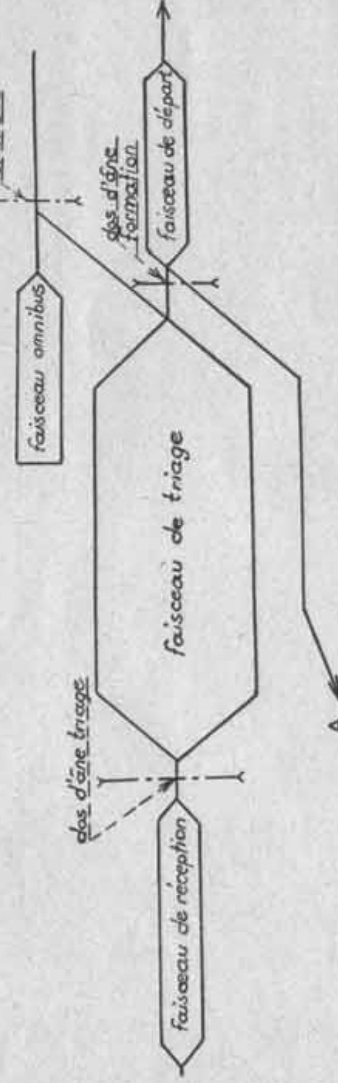


Fig. 4. — Ensemble de faisceaux d'une gare de triage avec faisceau de départ en bout.

Le plus simple des ralentisseurs est l'« appareil déviateur » (fig. 2), qui se compose d'un rail coupé en sifflet dont la partie aval est légèrement pliée et prolongée vers l'extérieur. Un sabot ordinaire à main placé sur le rail est entraîné par le wagon jusqu'à la coupure, où il se dégage en suivant le rail dévié. Le wagon continue sa marche après avoir été plus ou moins ralenti, suivant que le sabot a été placé plus ou moins loin.

Nous avons maintenant des appareils déviateurs dans un grand nombre de triages. Nous avons, en outre, à l'essai, à Saint-Germain-au-Mont-d'Or, un appareil beaucoup plus perfectionné qu'on appelle le « rail-frein », composé essentiellement (fig. 3) de deux rails mobiles mus par l'air comprimé, qui peuvent serrer fortement entre eux les bandages des roues des wagons. L'agent qui les manœuvre peut faire varier la pression exercée et ralentir plus ou moins, ou laisser passer librement les wagons qui se présentent.

Les rails-freins sont des appareils d'autant plus intéressants qu'ils permettent de diminuer le nombre des engraveurs chargés d'arrêter les wagons au moyen de sabots. Leur manœuvre est en effet si précise qu'elle permet de ramener la vitesse des wagons à la sortie de l'appareil à celle qui est nécessaire pour qu'ils aillent s'arrêter à proximité ou doucement au contact de ceux qui sont déjà sur la voie.

## Divers faisceaux d'une gare de triage

(Fig 4 et 5).

Une gare de triage comporte essentiellement un *faisceau de triage*, sur lequel sont répartis les wagons après débarquement, et un *faisceau de réception*. Le plus souvent, les deux faisceaux se trouvent dans le prolongement l'un de l'autre, de telle sorte qu'il n'y ait qu'à pousser les trains situés sur le faisceau de réception, pour les débrancher. On économise ainsi la manœuvre qui est nécessaire pour conduire les trains sur le tiroir de débranchement.

La plupart de nos faisceaux de triage sont disposés de telle sorte qu'on puisse manœuvrer à chacune de leurs extrémités. Il arrive que, sur chaque tête, on fasse alternativement du triage et de la formation; mais il est avantageux de séparer les deux opérations et de spécialiser une des têtes au triage et l'autre à la formation. Cette disposition est économique parce que les deux opérations ne réclament ni la même quantité de personnel, ni le même outillage. Les trains les plus longs à former sont les trains omnibus, puisque les wagons qui doivent entrer dans leur composition se trouvent mélangés dans un ordre quelconque sur la voie du faisceau qui leur est affectée, qu'il faut les trier à nouveau en envoyant sur la même voie ceux destinés à la même gare et les reprendre ensuite pour les classer dans l'ordre où les gares seront rencontrées. Aussi, dans les gares qui doivent expédier plusieurs de ces trains, il peut être nécessaire, pour ne pas entraver les manœuvres qui se font sur le faisceau de triage, de leur affecter un faisceau spécial que l'on appelle *faisceau de formation des trains omnibus*. (Nous en trouvons ainsi à Villeneuve et à Badan.)

Ce faisceau est muni d'un tiroir et d'une butte de triage, placés dans le voisinage du faisceau de triage. Les wagons qui doivent entrer dans la composition des trains omnibus sont pris à la machine sur les voies du faisceau de triage qui leur sont affectées et ils sont conduits sur le faisceau omnibus pour y être débranchés et classés, opérations qui peuvent alors s'effectuer sans entraver les manœuvres de formation des trains directs.

### Faisceau de formation et d'attente.

Lorsqu'une voie affectée à un lot déterminé est pleine, si on ne la dégage pas en expédiant immédiatement un train formé des wagons qu'elle contient, ce qui, pour de multiples raisons, est en général impossible, on est obligé de mettre sur une autre voie les wagons de ce lot que l'on trouve au cours du débranchement. Parfois, deux voies sont affectées au même lot, ce qui résout la difficulté. Mais, le plus souvent, il n'y a qu'une voie par lot et force est de mettre ces wagons sur une voie

destinée à un autre lot où ils sont gênants et où il faut se hâter de les reprendre pour les placer sur leur bonne voie dès qu'elle est libérée. Pour remédier à ces inconvénients, on a muni certaines gares de voies de départ, sur lesquelles on place les trains dès qu'ils sont formés et où ils peuvent attendre l'heure de leur expédition sans rien gêner, tout en libérant immédiatement la voie du faisceau qui est affectée à leur lot. Ces *faisceaux d'attente* ou *de départ* peuvent se trouver, soit dans le prolongement, soit à côté du faisceau de triage. Leur établissement présente également l'avantage de permettre le départ de certains trains sans arrêter le débranchement, ce qui ne serait pas possible, en leur absence, comme on s'en rend compte d'après les croquis pour les trains partant sur A (disposition de Perrigny-Noue ou de Miramas pour les trains partant sur Arles). Cette facilité est importante en raison

de l'intérêt qui s'attache à supprimer tous les mouvements qui entravent le débranchement.

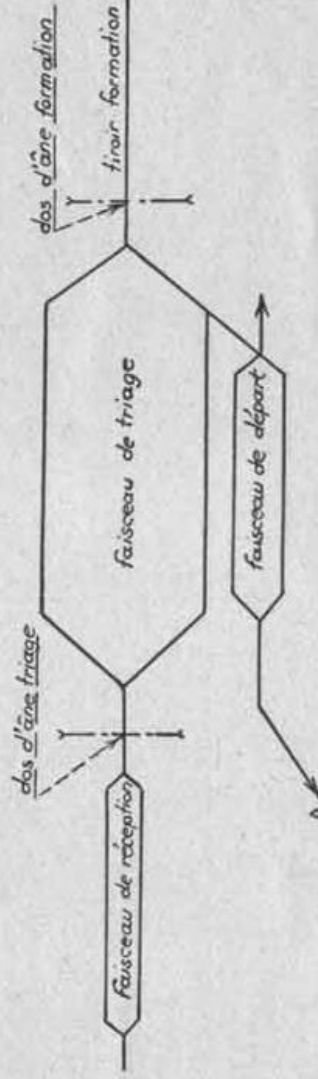


Fig. 5. — Ensemble de faisceaux d'une gare de triage avec faisceau de départ latéral.

### Gares à plusieurs groupes de faisceaux.

Lorsque, dans une gare, on rencontre deux courants de trafic nettement distincts (nord-sud ou sud-nord par exemple), il existe en général, deux groupes de faisceaux correspondant à chacun des courants qui fonctionnent indépendamment l'un de l'autre. Ils peuvent être, suivant les dispositions du terrain, soit accolés (Miramas), soit séparés seulement par les voies principales (Portes-voies principales marchandises), soit placés d'une façon quelconque l'un par rapport à l'autre (Perrigny). A Villeneuve, il y a même quatre faisceaux, deux de sens impair, deux de sens pair, plus un faisceau impair de formation de trains omnibus.

Au contraire, lorsqu'une gare de triage se trouve au centre d'une étoile de lignes avec des courants de trafic s'entrecroisant dans tous les sens, il y a intérêt à n'y constituer qu'un seul chantier de triage, outillé pour le débit qu'il doit assurer et complété par des chantiers auxiliaires (omnibus, formations, attente) en nombre suffisant (Badan).

Beaucoup de gares de triage doivent garer pendant un certain temps des trains de passage qui s'y arrêtent pour changer de machines ou pour toute autre cause. Des faisceaux spéciaux peuvent être prévus pour les recevoir (*faisceaux d'escale*); ces faisceaux présentent, suivant les circonstances, des dispositions très variées et sont, soit indépendants des autres faisceaux (Ambérieu raccordement), soit étroitement reliés à eux lorsque des échanges de wagons doivent s'effectuer entre la gare et les trains de passage (Saint-Germain-au-Mont-d'Or).

(A suivre.)

# Coup d'œil sur le passé

A propos de notre nouvelle locomotive à marchandises

par M. G. Bourquin, Contrôleur technique adjoint à la Direction.

**N**OTRE Réseau procède actuellement aux essais d'une locomotive type 1-5-1 (1), destinée à assurer sur certaines lignes la remorque de trains de marchandises composés à 1 400 t et que ne pourraient plus remorquer en simple traction les locomotives à quatre essieux accouplés actuellement en service. La nouvelle unité fait partie d'une série de dix locomotives compound, à surchauffe, à cinq essieux accouplés, à roues de 1,500 m de diamètre, encadrés par deux bissels, un à l'AV et un à l'AR.

La particularité essentielle — et nouvelle — de ces locomotives consiste en ceci que leurs quatre cylindres sont placés à l'extérieur des longerons. Cette disposition a été adoptée du fait, d'une part, de l'impossibilité de disposer les cylindres BP à l'intérieur des longerons eu égard à leur diamètre et, d'autre part, des inconvénients de faire transmettre par un essieu coudé la grande puissance développée par les cylindres HP.

Les cylindres HP sont vers le milieu de la machine et attaquent le sixième essieu. Les cylindres BP sont à l'avant et attaquent le troisième essieu. Pour réunir les trains d'essieux accouplés HP (4<sup>e</sup>, 5<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup> essieux) et BP (2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> essieux) deux bielles d'accouplement calées à 90° relie, à l'intérieur des longerons, les troisième et quatrième essieux.

Au moment où se poursuivent ces essais, il paraît intéressant de jeter un coup d'œil rétrospectif sur les machines à marchandises de notre Réseau.

En 1882, c'est-à-dire il y a cinquante ans, en vue d'augmenter la vitesse de marche des trains de marchandises de la grande ligne, on remplaçait les machines « Bourbonnais » à trois essieux accouplés et dont le modèle avait été arrêté en 1855 (2) par des machines à trois essieux accouplés et essieu porteur à l'arrière dont la puissance de vaporisation et le diamètre des cylindres étaient beaucoup plus grands (3), ce qui en faisait des machines des plus puissantes de l'époque.

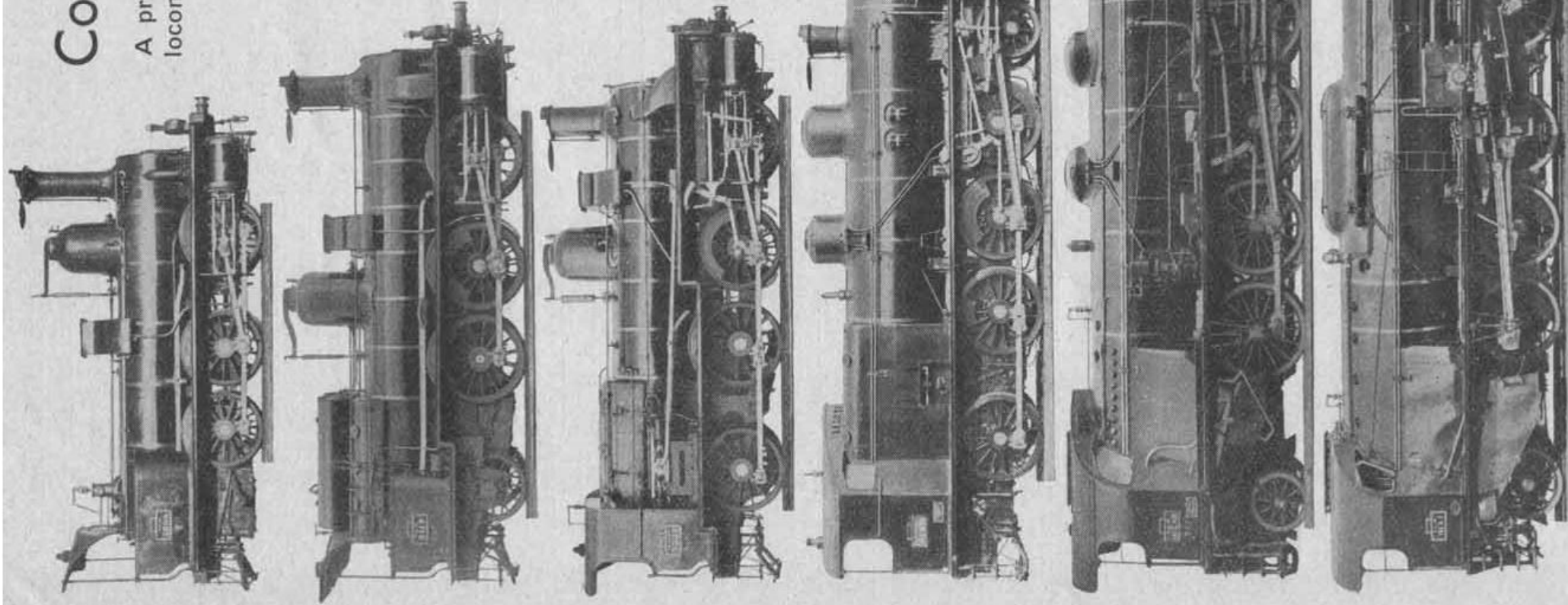
(1) Pour la définition de ce symbole, voir *Bulletin P. L. M.*, n° 2, p. 3.

(2) Il s'agit en fait des machines des séries 3-A et 3-B (anciennes 1401-2394) dont quelques-unes sont encore en service.

(3) Il s'agit des machines 31-A (anciennes 3001-3140) qui ont été reprises en service.

## LÉGENDE

De haut en bas, reproduites à la même échelle : locomotives 3-B; 31-A; 4-B; 240-A; 141-C et 151-A.



Plus tard, vers 1893, la charge des trains de marchandises ne cessant de s'accroître, il avait été nécessaire d'étudier un nouveau type de locomotive compound et à quatre essieux accouplés (1); il possède une chaudière très courte à forte puissance de vaporisation et se révèle d'un meilleur rendement que le précédent (2).

En 1906, le problème de la recherche de locomotives plus puissantes se posait à nouveau et, cette fois, il était résolu par la construction de locomotives, actuellement désignées 240-A à quatre essieux accouplés avec bogie à l'avant (3).

A partir de 1910, des machines à quatre essieux accouplés, dont la puissance est voisine de celle des machines 240-A, mais qui, au lieu d'un bogie, ne possèdent à l'avant qu'un essieu porteur conjugué avec le premier essieu accouplé, furent mises en service (machines 140-B, puis, machines 140-E).

C'est un peu plus tard, vers 1913, qu'apparaît la « Mikado » qui, aujourd'hui, concurremment avec des machines 140, assure la presque totalité des trains de mar-

chandises sur les grandes artères du Réseau. A quatre essieux accouplés compris entre deux bissels, ces locomotives « Mikado » possèdent la même chaudière que les 231.

Ces dernières séries de locomotives — 240, 140 et 141 — ont fait, depuis leur mise en service, l'objet de perfectionnements incessants en vue de les maintenir au niveau du progrès (4).

Avant de terminer cet exposé, il convient d'ailleurs de remarquer qu'en vue de faciliter le service, on utilise souvent ces machines, du fait de leur grande puissance, pour la traction de trains de voyageurs ou de messageries des lignes à profils difficiles. Actuellement, les « Mikado » assurent dans de bonnes conditions la remorque des rapides et express sur ces lignes, tandis que les 240 -A sont utilisées sur les lignes des Cévennes et quelques-unes des plus difficiles du Jura et du Bourbonnais.

Les deux tableaux ci-après indiquent l'un les caractéristiques principales de ces machines, l'autre les charges remorquées et les vitesses des trains de marchandises sur la section Laroche-Blaisy-Bas de la grande ligne.

Années de mise en service... (timbre kg/cm <sup>2</sup> ..... surface de chauffe m <sup>2</sup> ..... — de surchauffe m <sup>2</sup> ..... — de grille m <sup>2</sup> ..... nombre ..... dimensions mm. .... Cylindres (diamètre des cylindres et course des pistons). Poids { total en ordre de marche. t { adhérent ..... t Effort moyen de traction en kg. Puissance moyenne en ch....	3-A, 3-B (anciennes 1401-2394)	31-A (anciennes 3001-3140)	4-B (anciennes 3211-3260 3301-3362)	240-A (anciennes 4701-4982)	140-B (anciennes 4295-4499)	140-E (anciennes 3741-3975)	141-C	151-A
	1854-1882 8 à 10 115,94 1,36 2 450×650 39,6 39,6 8 100 475	1882-1883 10 155,63 2,29 2 540×650 54,8 44,5 12 600 750	1893-1895 15 154,74 2,45 4 HP 360×650 BP 590×650 55,5 55,5 14 100 950	1907-1910 16 239,64 (1) 3,08 4 HP 380×650 BP 600×650 75,7 60,5 15 600 1 350	1910-1912 16 239,64 (1) 3,08 4 HP 380×650 BP 600×650 72,3 63,2 15 600 1 350	1913-1926 16 175,47 65,17 3,08 4 HP 380×650 BP 600×650 74,2 65,2 14 200 1 700	1913-..... 16 206,00 68,29 4,25 4 HP 510×650 BP 720×700 96,3 73,9 23 400 2 100	1932-..... 20 243,77 91,64 5,00 4 HP 480×650 BP 745×700 122,4 92,5 30 000 2 800

(1) La plupart de ces machines ont reçu la surchauffe : dans ce cas on a : surface de chauffe = 175,47 m<sup>2</sup> ; surface de surchauffe = 65,17 m<sup>2</sup>; puissance = 1 700 ch.

PARCOURS (Pour le profil, voir Bulletin P. L. M., n° 21, p. 82.)	1881 3-A, 3-B	1882 31-A	1895 4-B	1908 240-A	1910 140-B	1913	1932 S-240-A S-140-B 140-E	1932 151-A (charges provisaires)
	km/h t 30 500 25 455 25 352 25 352	km/h t 35 698 29 580 15 531 15 531	km/h t 35 672 30 633 20 708 20 708	km/h t 36 1 180 36 1 024 25 836 25 836	km/h t 36 1 173 36 981 25 868 25 868	1913 141	1932 S-240-A S-140-B 140-E	1932 151-A (charges provisaires)
Laroche-Tonnerre..	30 500	35 698	35 672	36 1 180	36 1 173	141	901	47 1 407
Tonnerre-Darcey...	25 455	29 580	30 633	36 1 024	36 981	141	47 901	47 1 407
Darcey-Verrey.....	25 352	15 531	20 708	25 836	25 868	141	42 932	42 1 414
Verrey-Blaisy-Bas..	25 352	15 531	20 708	25 836	25 868	141	35 855	35 1 259
							35 787	35 1 158

(1) Il s'agit des machines 4-B (anciennes 3211-3362), toutes encore en service.

(2) Pour la description de ces machines et le compte rendu des essais comparatifs avec les 31-A, voir *Revue Générale des Chemins de fer*, numéro de novembre 1894, p. 243.

(3) Il s'agit des anciennes 4701-4982. Pour la description de ces machines, voir *Revue Générale des Chemins de fer*, numéro de septembre 1910.

(4) Application de la surchauffe aux 240-A, 140-B, 140-E, application de réchauffeurs d'eau d'alimentation à un certain nombre de 141-C.



# REVUE DOCUMENTAIRE

## Traffic du Réseau P. L. M.

Voici quels ont été respectivement la *moyenne journalière des wagons chargés* durant chaque semaine du 4 juin au 5 août dernier (fig. 1) et la *moyenne journalière des parcours des locomotives* durant chaque décade de juin et de juillet dernier (fig. 2).

On peut rappeler que les minima observés au cours des périodes correspondantes de 1929, c'est-à-dire avant que la crise économique ne nous ait touchés, avaient été de 16 388 wagons chargés (29<sup>e</sup> semaine) et de 453 526 km (1<sup>re</sup> décade de juillet). Ces minima sont supérieurs de 3 945 wagons et de 43 311 km aux minima actuellement enregistrés.

Aux Etats-Unis, les chemins de fer souffrent encore plus duement de la crise économique si l'on considère que, vers l'époque dont nous parlons, leur moyenne hebdomadaire de chargement de wagons est seulement de 520 000 environ contre 740 000 en 1931 et plus d'un million de 1926 à 1930.

Il est vrai qu'aux Etats-Unis, les chemins de fer subissent une concurrence particulièrement vive de la part des automobiles et des pipelines.

## Nos transports de primeurs en 1932.

Le *Bulletin* annonçait, l'an dernier, à cette même place, que la campagne de primeurs battrait de loin en 1931 les records des années précédentes.

En fait, on a pu constater, en examinant les résultats d'exploitation de 1931, que la seule progression du trafic — celle des marchandises G. V. — l'excellente tenue de nos transports de fruits et primeurs dont le tonnage total s'était élevé à près de 600 000 t.

L'année 1932 va-t-elle nous ménager d'aussi intéressantes constatations ? Il est permis d'en douter. Si l'on s'en rapporte, en effet, aux résultats des Halles de Paris, on note que le chiffre total des arrivages de fruits et légumes concernant notre Réseau marque, au 30 juillet 1932 (1),

un déficit assez sérieux (— 15 %) par rapport à 1931. Les arrivages G. V. sont en diminution de 11 % (112 568 t contre 126 336 t); de même que ceux de la P. V. (10 690 t contre 19 171 t, soit — 44 %).

Ce déficit provient, principalement, en ce qui concerne les fruits, de la très faible récolte des agrumes en provenance de l'Algérie, ainsi que du mauvais printemps, durant lequel les pluies persistantes ont entraîné la coulure des arbres fruitiers dans presque toutes les régions du Réseau. Les oranges n'ont fourni que 2 830 t contre 4 842 en 1931, les châtaignes 521 t (contre 642) et les cerises 6 817 t (contre 7 473).

Par contre, pour les fraises, on peut signaler — bien que la campagne ait été très en retard — une bonne récolte avec 2 306 t contre 1 847 en 1931.

La récolte des pêches est inégale d'une région à l'autre : très belle dans la vallée du Rhône au nord de Valence et déficitaire en Vaucluse.

Les raisins de table donnent une campagne tardive, mais probablement importante, si le mildiou ne la compromet pas trop.

Les raisins d'Algérie sont venus en abondance sur notre marché en raison et de l'extension du vignoble au cours de ces dernières années, et de la suppression presque totale des ventes sur les marchés étrangers.

En ce qui concerne les légumes, le déficit provient du dernier automne, très doux dans la région d'Avignon, qui a accéléré le développement de la végétation, pour le plus grand mal des cultures, qui ont eu à pâtir ensuite du froid. C'est ainsi que les artichauts, les choux-fleurs, les épinards et les salades n'ont fourni au total et à fin juillet qu'un tonnage de 17 955 t contre 24 807 en 1931. Les haricots ont souffert de l'excès d'humidité et n'ont donné que 8 236 t contre 10 475 l'année précédente.

Par contre, les récoltes de carottes et de petits pois sont en augmentation et ont donné respectivement 4 674 t (contre 1 620) et 3 878 (contre 3 200).

Les arrivages de tomates étaient, à peu de choses près,

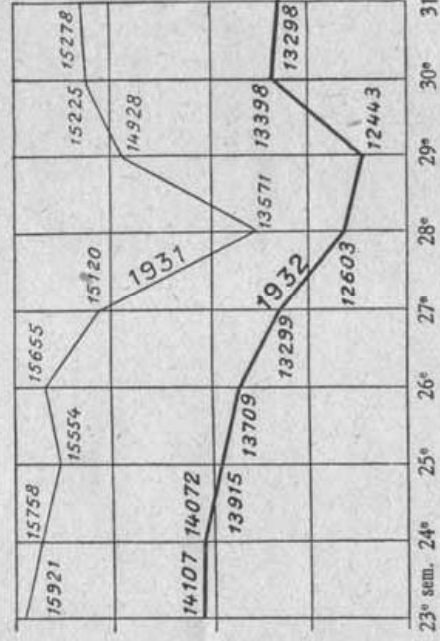


Fig. 1. Moyenne journalière des wagons chargés.

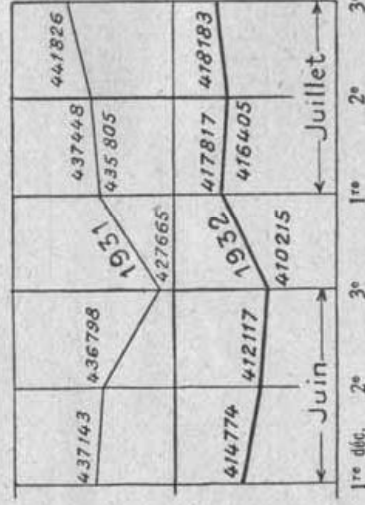


Fig. 2. Moyenne journalière des parcours des locomotives.

(1) Tous les renseignements qui suivent concernent la situation des cultures à cette date.

équivalents à ceux de 1931 — mais cette récolte ne faisait que commencer.

La campagne des melons est tardive; les plantations ont été faites dans de mauvaises conditions et le régime d'un printemps orageux a favorisé le développement des maladies cryptogamiques.

Le déficit du tonnage de la pomme de terre (37 156 t contre 45 597) provient des faibles envois d'Espagne (388 t contre 15 755), car les arrivages aux Halles des pommes de terre d'origine française sont en augmentation (18 708 t contre 14 806 t) et celles d'Algérie aussi (16 506 t contre 14 550 t).

### A la Section des chemins de fer de l'École Spéciale des Travaux Publics.

Après une année scolaire bien remplie, l'École Spéciale des Travaux Publics a rendu à leur service au début de juillet, ceux de nos Agents qui avaient été admis à suivre l'enseignement de sa Section des chemins de fer depuis le mois d'octobre 1931.

La promotion de 1932, la quatrième depuis la création de cet enseignement, comprend les trente Agents suivants :

*Exploitation* : MM. Arnaud Albert, Ausset Amédée, Barbès Eugène, Cast Louis, Housse Gabriel, Ligneul Robert, Mariot Emile, Marquet Aubert, Mathieu Marcel, Maunier Jules, Montagnon Lucien, Moreau Michel, Nernel Gabriel, Paguet Edmond, Perre Théodore, Roland Camille, Rondgier Paul, Sardy Charles, Servel Jean, Thomas Albert.

*Matériel et Trac-tion* : MM. Dalfort Louis, Delanoue Eugène, Lombard Michel.

*Voie* : MM. Boyer Georges, Castella André, Garnier Marcel, Leguay Henri, Majouré Joseph, Servais René, Vouilloux Charles.

Tous ont tiré le plus grand profit de leur séjour à l'École, améliorant autant leur culture générale que leurs connaissances techniques et il est satisfaisant de constater qu'ils se sont attribué, dans l'ensemble, de bonnes places dans le classement général (tous Réseaux). C'est ainsi que pour l'Exploitation et la Voie, les majors de la promotion 1932 ont été des P. L. M. : MM. Paguet Edmond, Employé principal à notre Service Central de l'Exploitation et Vouilloux Charles, Chef de district à Lezoux.

### Un nouveau wagon-atelier

Combien de fois, dans certains établissements du Réseau, n'a-t-on pas souhaité avoir sous la main, dans l'instant même où le besoin s'en faisait jour — et comme sous un coup de baguette — l'outillage puissant et efficace qui permettrait d'opérer d'urgence une réparation devenue nécessaire ?

Une première réalisation de ce vœu a été obtenue avec le wagon-atelier de *soudure* dont le *Bulletin* a déjà parlé (1). Mais voici qu'un nouveau wagon-atelier, comportant un équipement différent est entré en service (fig. 3).

On y trouve tout ce qu'il faut comme force motrice sous toutes les formes : deux moteurs Diesel de 18 ch, de l'air comprimé, du courant électrique, de l'eau sous pression, de l'acétylène, de l'oxygène comprimé.

On y trouve aussi l'outillage le plus varié : perceuse à colonne et son moteur électrique, forge portative, perceuses et marteaux pneumatiques, perceuse électrique, chalumeaux pour soudure autogène et découpage, vérins hydrauliques à longue course, tuyaux flexibles pour air comprimé, eau sous pression, tout le nécessaire comme lampes électriques et fils souples pour éclairage du chantier, et même un pistolet pour peinture à l'air comprimé.

Avec de pareils moyens d'exécution, il n'y a plus de travail rebutant, les ouvriers avancent vite en besogne et, dans le minimum de temps, remettent à la disposition des usagers les appareils qu'ils viennent de réparer.

Au premier appel, le wagon part en même temps que l'équipe des ouvriers, offrant même une couchette à celui d'entre eux chargé de le convoier. Aussitôt arrivé à destination, il se range sur une voie à proximité de l'appareil à réparer, — grue ou appareil de tournage pour locomotives — et il entre immédiatement en action.

Actuellement, un seul wagon-atelier est en service sous la direction des Ateliers de machines d'Oullins : mais deux autres doivent être aménagés plus tard pour les Ateliers d'Arles et de Villeneuve-Voitures, afin d'équilibrer les moyens d'action de nos équipes de réparation sur l'ensemble du Réseau.

D'autre part, chacun des ateliers d'Oullins et d'Arles disposera, dans quelque temps, d'une grue roulante accompagnant son wagon-atelier; le treuil de cette grue pourra être actionné à la main ou mécaniquement.

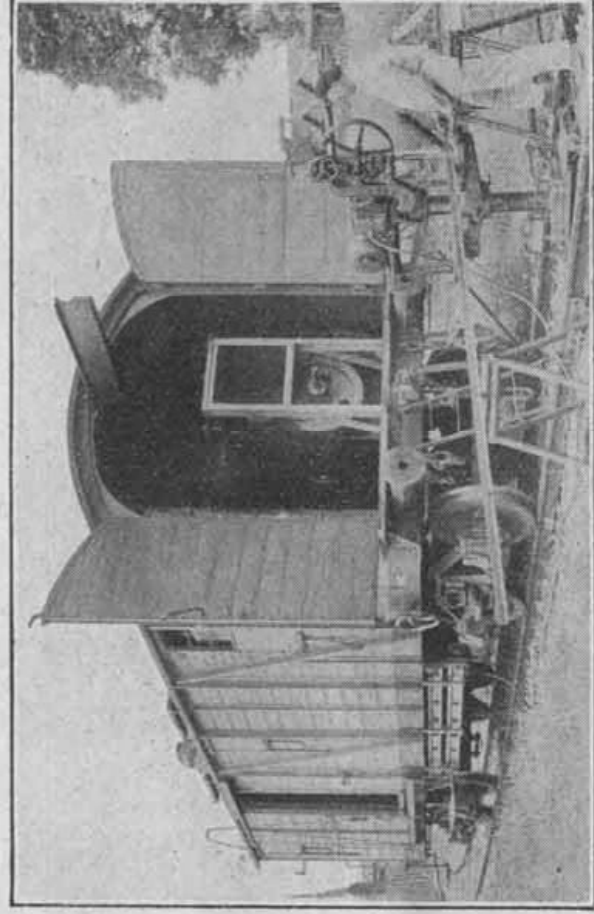
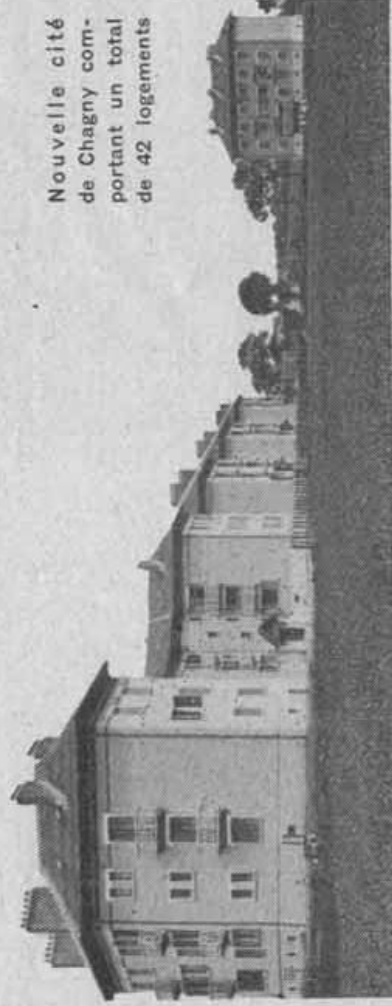


Fig. 3.



Nouvelle cité  
de Chagny com-  
portant un total  
de 42 logements

## Dans nos Cités

Avec les nouvelles cités de Nice-Riquier, Chagny, Lyon-Perrache et Oullins, dont le *Bulletin* va parler aujourd'hui, c'est de plus de 300 logements modernes et confortables que vient de s'enrichir notre grande organisation des cités P. L. M.

Le *Bulletin* est heureux de signaler cette nouvelle étape, des plus appréciables pour le personnel et il donne ci-après quelques indications succinctes sur ces nouvelles cités :

A *Nice-Riquier*, notre Compagnie a construit une cité ouvrière comportant 3 maisons accolées, dont une d'angle placée au centre. L'ensemble comprend un total de 36 logements pour agents subalternes.

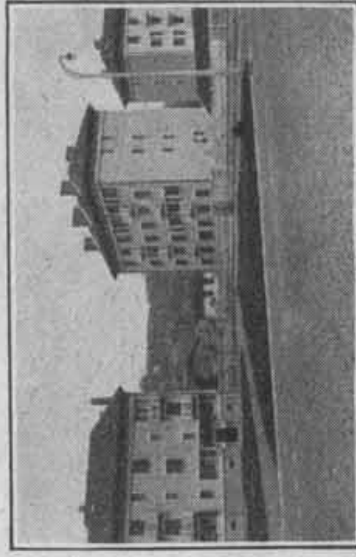
Ces logements ont reçu l'affectation suivante : 26 pour l'Exploitation, 1 pour la Traction et 9 pour la Voie.

A *Chagny*, la création d'une gare de triage avait eu pour effet de réduire singulièrement les ressources en logements et la construction d'une cité P. L. M. s'imposait également.

La nouvelle cité, édifiée à proximité de la gare de triage, se compose, en première étape, de 6 maisons offrant au total 42 logements répartis comme suit : 32 à l'Exploitation, 3 à la Voie, 6 à la Traction.

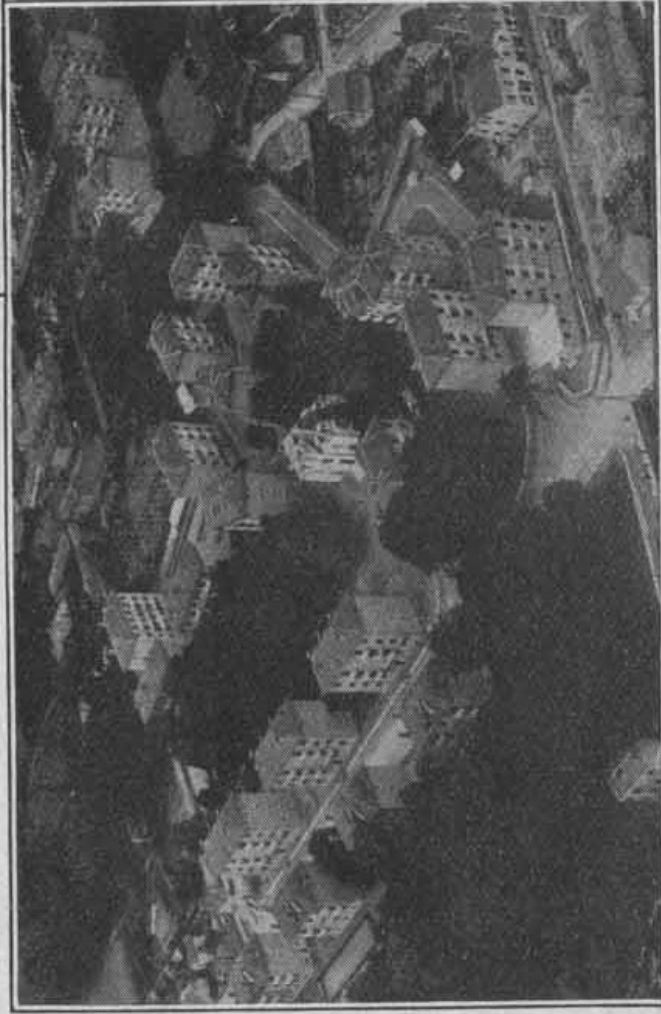
A *Lyon*, la nouvelle cité a été construite en bordure du cours Charlemagne, à proximité de la gare de Perrache.

Cette cité, dans laquelle des pelouses et des jardins d'agrément ont été aménagés, se compose de 9 maisons représentant 57 logements. Tous les locataires ont chez eux l'eau, le gaz, l'électricité

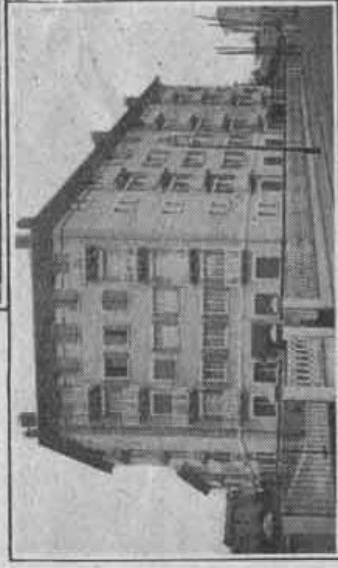


Ci-contre, maisons pour agents supérieurs et dirigeants à Lyon

Ci-dessous, l'importante cité édifiée à Oullins



Ci-contre, la cité de Nice-Riquier offrant 36 logements pour agents subalternes



et disposent d'un grand lavoir, avec étendage.

Enfin, à *Oullins*, la Compagnie vient de faire édifier une cité très importante pour loger le personnel des ateliers de machines et de voitures.

Construite dans un ancien parc boisé et bien aménagé, cette nouvelle cité présente le meilleur aspect. Tous les vieux arbres, les bosquets et les pelouses y ont été, autant que possible, conservés, se compose de

La cité, qui offre au total 175 logements, se compose de 6 maisons pour agents hors statut et agents supérieurs, de 8 maisons pour agents dirigeants, de 11 maisons pour agents subalternes et d'un pavillon de garde.

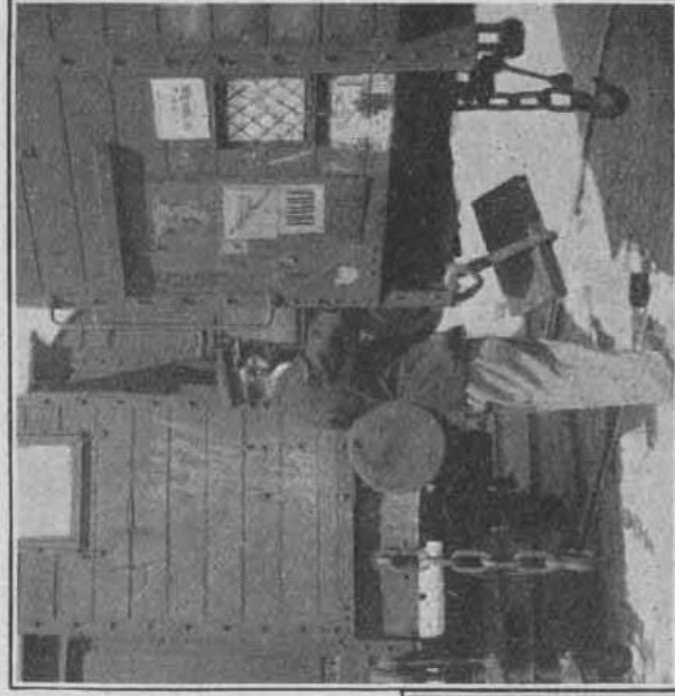
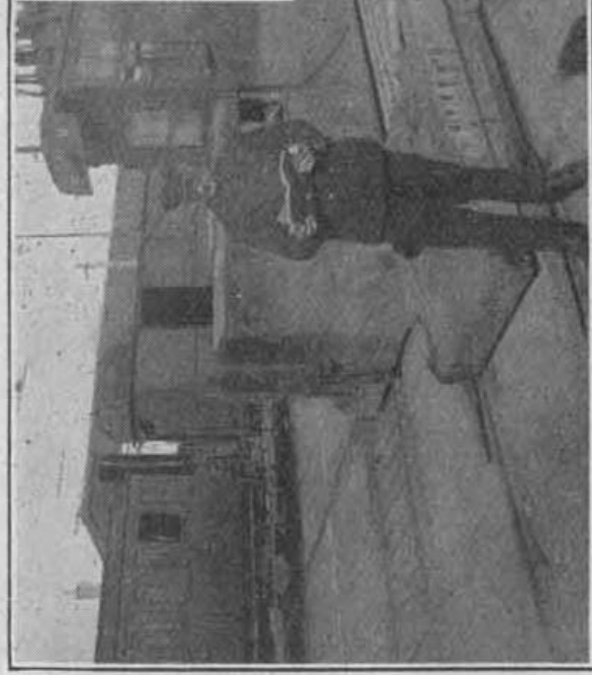
Tous les logements comportent l'eau, le gaz et l'électricité. La cité offre encore trois lavoirs avec étendage et six jeux de boules.

Comme dans les cités de Chagny et de Lyon, ses rues intérieures sont éclairées à l'électricité.

# Évitons les Accidents

## Ne perdez jamais de vue...

...Que si vous vous tenez trop près d'un wagon stationnant au voisinage d'une plaque tournante vous vous exposez à être serré par les tampons d'un wagon en cours de tournage sur cette plaque.



...Et que si vous vous arrêtez trop près du chemin de roulement d'un chariot roulant sans fosse, vous risquez d'être blessé par les lames à ressort.

## L'HYGIÈNE

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

### L'enfant jusqu'à l'adolescence (suite)

**Dentition :** La première dentition est formée par vingt dents temporaires (ou de lait) dont dix en haut, dix en bas. Elles poussent entre le sixième mois et la troisième année.

**Deuxième dentition :** Les dents, dites *permanentes*, sont au nombre de trente ; vingt de remplacement pour les dents de lait et douze dents nouvelles.

Elles commencent à pousser à partir de 6 ans et apparaissent dans l'ordre suivant :

Incisives .....	6 à 10 ans
Petites molaires .....	9 à 11 ans
Canines .....	10 à 12 ans

Les grosses molaires apparaissent plus tardivement. La dernière, dite dent de sagesse, peut ne se montrer qu'à un âge avancé (18 à 20 ans, 25 ans parfois).

Le développement régulier et le bon état de la dentition ont une grande importance pour la conservation de la santé. La propreté de la bouche, le nettoyage des dents, sont les premières précautions à prendre pour éviter la carie ; mais dès qu'une dent se gâte, il faut la faire soigner, afin de la conserver si possible et d'éviter que cette carie ne se propage aux autres dents.

Pour conclure : les enfants doivent profiter des progrès accomplis en hygiène, mais c'est à leurs parents qu'il appartient de les en faire bénéficier. Coupables sont ceux qui par insouciance, quand ils sont prévenus, négligent l'éducation de l'enfant et les soins préventifs qui protègent sa santé et assurent son développement régulier.

### L'hygiène de l'écolier

Les parents ne peuvent pas se désintéresser de cette question car leurs enfants habitent la maison d'école six heures par jour, depuis l'âge de deux ans, quand ils ont été mis à l'école maternelle, et ensuite à l'école primaire de six à treize ans.

L'école va donc prendre l'enfant pendant la période de croissance, c'est-à-dire à l'époque où il a le plus besoin d'air, de mouvements et d'exercices physiques.

Les maîtres doivent s'attacher à ce que la santé de leurs élèves ne risque pas d'être compromise par le surmenage. Ils ont à tenir compte des possibilités physiques ou intellectuelles de chacun et des efforts très différents que les études demandent aux uns et aux autres.

Les vacances sont instituées pour le repos et la vie physique de l'enfant, dont le cerveau doit être mis en jachère, comme un champ. Cette période de détente est absolument nécessaire aux jeunes écoliers.

À l'école, l'enfant doit apprendre les principes de la propreté et s'habi-





CM-PIGNAL

## Notre Concours de Photographie et Dessin



Comme suite aux précédentes annonces des numéros de mai, page 89 et de juillet, page 120, un certain nombre d'envois d'Agents photographes ou dessinateurs ont déjà été reçus par la Rédaction du Bulletin.

Il paraît utile de préciser, à ce propos, que pour prendre part au concours il est indispensable de produire des œuvres originales, récentes, n'ayant paru dans aucune publication.

Une autre remarque : certains de nos artistes sont-ils allés « explorer » les lignes nouvelles, ouvertes hier ou depuis quelque temps déjà : La Ferté-Hauterive à Gannat, Riom-Vichy, Nice à Coni ?

Jusqu'à présent, le Bulletin pourrait en douter, ou bien... ceux qui sont partis découvrir ces régions nouvelles auraient-ils oublié d'emporter leur appareil de photographie ?

## Résultats du concours d'impressions de vacances (fin)

*Quand renvoyez-je, hélas, de mon petit village  
Fumer la cheminée et en quelle saison  
Renvoyez-je le clos de ma pauvre maison,  
Qui m'est une province et beaucoup davantage.*

du Bellay.

La matière de notre concours d'impressions de vacances, dont le Bulletin de mai a publié intégralement le premier prix, remporté par les « Souvenirs » de M. Faure-Geors et dont le Bulletin de juillet a cité assez longuement deux autres parmi les meilleurs envois (MM. Pugibet et Guénot) est loin d'être épuisée.

Il nous reste encore à feuilleter ensemble, si vous le voulez bien, maintes productions et nous n'avons ici encore que l'embaras du choix. Aussi bien, nous le répétons, n'entendons-nous pas faire un palmarès parmi des concurrents dont les mérites et l'inspiration, très divers, permettent difficilement des comparaisons parfaitement équitables.

Nous allons seulement, comme il sied dans cet organe essentiellement familial, tourner ensemble ces pages et, faute de place, nous contenter d'en citer quelques passages

parmi les meilleurs ou les plus émouvants.

La source d'inspiration où la majeure partie de nos camarades sont allés puiser est, nous l'avons dit, la même que celle qui a valu le premier prix à M. Faure-Geors : le sol natal

ou, comme certains disent si joliment, « le pays ». Et cela est bien naturel :

n'est-ce pas là, dans le cercle de famille, que nous avons tous senti éclore les meilleurs de nos sentiments et n'est-ce pas vers ce sanctuaire que nous sentons tous le besoin de retourner quand nous le pouvons ? Et lorsque le foyer lui-même a disparu, n'est-ce pas vers la maison ancestrale ou vers le cadre qui l'entourait, le petit coin de terre sur lequel nous avons pour la première fois promené notre regard et rencontré, pour le rassurer, celui de nos parents ?

« Le pays », c'est parfois une grande ville, comme Montpellier, que chante M. Henry Serviès, Facteur aux écritures à Laroche :

Montpellier ! je te retrouve, toujours adossée à la colline comme une baigneuse sur la dune, tes jambes nues s'étendant vers la mer toute proche, que tu regardes sans te lasser, bercée par la brise marine qui t'apporte les senteurs fortes des étangs et vient tempérer l'ardeur du soleil sur ta peau toujours pâle.

Qu'il m'est doux de te voir ! de sentir, sur ta belle place de la Comédie, ta grande âme palpiter à travers le sourire de tes filles, dans le regard amusé des « Trois Grâces ».

Combien j'aime aussi, dans le dédale de tes vieilles rues tortueuses, aux pavés pointus, et qui semblent monter à l'assaut du « Peyrou » sentir ces odeurs fortes...

« Le pays », c'est aussi cet humble village anonyme, dont M. Auguste Geneviev, Facteur aux écritures à Lyon-Perrache-1, déplore la désertion et la ruine.

Où sont-ils ces temps de vie familiale intense où à chaque pas était un parent, un voisin connu de longue date, un confident certain ?

Aujourd'hui les parents sont morts, les amis partis vers d'autres destinées et la guerre a fauché la belle moissonnée des vingt ans. Une à une, toutes ces vieilles maisons qui avaient un nom de famille se vident de leur contenu, occupées par la recherche d'un foyer incertain, d'une situation précaire... la mort emportant en fin de compte, les plus fidèles, — les vieux — à chaque pas le village se dépeuple, l'usine attire à la ville sans expression, la jeune sève du terroir.

Le poète le disait déjà des « Dames du temps jadis » :

Où sont-ils, Vierge Souveraine,  
Mais où sont les neiges d'antan ?

Les villages en voie d'abandon sont malheureusement en nombre notable. M. Marcel Siébert, fils d'un Chef de train de Montargis en cite un autre, Chézilly, dans le Morvan et, « enfant de ce nid », c'est avec tendresse qu'il en trace le tableau :

Sur le hanc de la montagne il va, s'échelonnant, avec ses toits de tuiles qui furent rouges, mais que leur mousse des vieux jours a brunies. De ces toits onduleux émergent des cheminées aux pierres noircies et branlantes, qu'un souffle, semble-t-il, va disperser. Non, aux atteintes du temps, bravement, elles résistent. Elles servent encore d'appui au nid de l'hirondelle. Les chaumières aux murs noirs et crevassés, que le crépi depuis longtemps a abandonnés, portent en lettres vivantes la date de leurs ans. Elles se sont groupées, les humbles maisons, comme pour mettre en commun la chaleur qui émane des cœurs qui les habitent, la chaleur à laquelle le sentiment s'embrase... Elles se

sont réunies, ces habitations tombant de vétusté, autour de l'église qui darde, fier et protecteur, son clocher de pierres grises, bronzzées de soleil. La messe n'y est plus célébrée. Le curé du village, mort depuis quelques années, n'a pas été remplacé. La cloche, maintenant, ne tinte plus qu'aux heures des repos, qu'elle annonce aux paysans dans les champs, aux bergers dans la montagne. Pauvre vieille église, ce n'est plus qu'un triste corps de pierre, alors qu'autrefois, elle avait pour âme la prière.

On ne lira pas sans émotion non plus les lignes délicates que le jeune homme consacre au logis ancestral :

Lorsque je pose le pied sur le seuil de cet humble logis, que je m'assieds à cette table où bien des générations se sont accoudées, lorsque je m'approche de l'antique cheminée, que mon regard court sur de menus objets ou pénètre dans les chambres, je ne sais quelle impression faite d'un peu de joie et de beaucoup de tristesse, s'empare de moi et me plonge dans le recueillement, dans les méditations. Tout n'est pas mort en eux : leurs âmes continuent de vivre ; elles se révèlent dans tout ce, qu'après leur mort, ils ont laissé ; elles subsistent dans la mienne, qu'à l'image de la leur, ils ont modelée.

Après le « pays » de Chézilly, voici le « pays » de Mudaison, qui a inspiré à un autre jeune homme, M. Roger Majurel, des vers sincères et souvent heureux comme celui-ci sur les ébats et les jeux de la jeunesse :

Moments purs et naïfs, beaux moments, les plus beaux ! et encore les suivants, évocateurs de la vieillesse future, au « pays » :

J'écouterai ravi les vieilles pierres grises,  
Qui, dans le soir tombant, me parleront tout bas,  
Me rappelant ce temps qui ne reviendra pas.

Cette vieillesse au pays, ce ne sont pas seulement les tout jeunes qui la souhaitent et l'évoquent.

M. Andriolat, Chef de gare à Talairat et correspondant des plus assidus de notre Bulletin, a ressenti aussi cet appel du terroir et, dans une pièce intitulée : « Mon Pays », il a célébré, en vers d'une bonne venue, la « maisonnette au toit bas et moussu »

Où demeure ma mère, où sont morts mes aïeux.  
J'aime le vieux chemin qui va sur la colline,  
D'où l'on peut découvrir la campagne voisine ;  
J'admire la montagne aux sommets arrondis...

Et il a cette conclusion austère mais non dépourvue de beauté :

Si sous le beau ciel bleu de ce pays, que j'aime,  
Je n'ai pas le bonheur de vivre et de vieillir,  
Je voudrais, au moment de mon heure suprême,  
Qu'après de mes chers morts, je puisse revenir.

Mais « le pays » n'est-il pas aussi un peu celui qu'on a habité longtemps parmi les siens ? Cette maison... perdue dans le feuillage, Coquettement bâtie en un coin très sauvage

à laquelle s'est tant attachée cette enfant d'Agent de Piégros-la-Claire qui signe du joli pseudonyme d'Odelyne, n'est-ce point aussi « le pays » ?

Les « Soirs de rêverie près de la barrière » de la jeune Odelyne, d'une gentille sentimentalité, contiennent notamment ces deux beaux vers :

C'étaient des rêves bleus, des rêves de vingt ans  
Qui font battre les cœurs très vite par instants,  
D'ailleurs, on ne saurait croire combien de sentimentalité et de romantisme même se cachent dans les âmes de 1932. Ce romantisme, on le retrouve dans la facture d'une pièce de versification fort correcte : « Au Petit Saint-Bernard », que M. Joseph Monod nous a adressée d'Aigueblanche mais que le manque de place nous oblige à limiter à la première strophe :

Le Saint-Bernard fameux, dans l'azur éclatant  
Aux teintes de fournaise,  
Majestueux, domine, ainsi qu'un fort d'antan,  
Le Val de Tarentaise !

Empreint de romantisme aussi, le gracieux « Paysage de Savoie » de Mme Henriette Allard, femme d'un Dessinateur-projeteur de la Compagnie à Alger, qui célèbre le lac fameux, « ses eaux tranquilles et l'ombre de ses rocs ».

Mais écoutez surtout Mme Elvire Sahy, Factrice aux écritures à Grenoble, nous parler, dans un langage lamartinien, des bords de ce lac où une autre Elvire vint s'asseoir :

L'air est léger, mêlé du parfum des fougères et le soleil pâli pénètre doucement à travers le feuillage doré. C'est l'adieu des beaux jours, un adieu mélancolique mais attendri et caressant. De temps à autre, la brise de septembre fait voler quelques feuilles, et des dessins jaunes pâles faits par la lumière glissante forment des chimères à nos pieds.

O poète, qu'il a changé ce temps où vous alliez à cheval avec une lanterne dans des chemins étroits; quel progrès depuis lors, et comme Aix est jolie ! Y rêve-t-on toujours, comme vous autrefois ?...

Mais oui, Madame, très certainement et votre aimable envoi, comme celui de tant d'autres, ne le prouve-t-il pas ?

Comme nous l'avons vu d'ailleurs, on ne rêve pas qu'à Aix et il y a façon et façon de rêver : chacun le fait selon son tempérament particulier.

N'y a-t-il pas de la rêverie dans cette « Promenade à Pérouges » de Mme Galvain, où, à travers l'ironie des vieilles inscriptions, gaiement tracées par des générations depuis longtemps disparues, transparaît « toute la mélancolie des maisons en ruine ».

Et le « souffle de la mer », qu'il goûta près d'Aigues-Mortes et au Grau du Roi, ne paraît-il pas à M. Pierre Béal tout chargé encore du souvenir du grand Croisé Saint-Louis, qui s'embarqua sur ces rives ?

Et cette mélancolie avec laquelle M. Michel Grossi, Elève-Mécanicien au dépôt d'Avignon, quitte la Tunisie qu'il était allé revoir, « ce beau pays où il a eu vingt ans », n'est-ce point le reflet de cette rêverie dont l'homme a toujours quelque trace, dans un « repli de l'âme » ?

M. L. Blanchin, qui est retraits depuis plus de dix ans, mais qui manie avec verveur une plume agréablement ironique, n'échappe pas parfois, quoiqu'il s'en défende, à ce penchant sentimental. Egrenant pour nous les souvenirs de ses jeunes années au P. L. M., no-

tamment à Lorcy, il reprend à son compte les vers du poète :

Que vous ai-je donc fait, ô mes jeunes années,  
Pour m'avoir fui si vite et vous être éloignées,  
Me croyant satisfait ?

Quand vous ne pouvez plus me prendre sur vos ailes,

Que vous ai-je donc fait ?

Et il poursuit lui-même :

C'est une sensation inexprimable et dont je serai presque le seul à parler, que celle qu'on subit, lorsqu'au déclin de l'âge, en se rappelant les compagnons qui vous faisaient cortège au moment du départ, on se retrouve presque seul au point d'arrivée !

On se rappelle, en les regrettant, les amitiés perdues, on se souvient des espérances auxquelles elles étaient attachées et, en regardant derrière soi le chemin parcouru, on gémit de le voir bordé de tombes...

« Mais, passons », ajoute-t-il avec énergie et cela nous vaut d'amusantes anecdotes pour lesquelles la place nous manque malheureusement. Nous espérons d'ailleurs bien que, malgré son dire, ce n'est pas là le « cri suprême » de M. Blanchin et que nous le retrouverons encore parmi les concurrents de quelque concours ultérieur.

Un autre retraité alerte, M. Baurain, ne s'est pas contenté de participer à l'excursion de la Société Artistique P. L. M. dans le Briançonnais et le Queyras, il l'a racontée tout au long en des vers réguliers, d'une venue facile :

...Un village, en guetteur,

S'accroche sur un mont; un autre, agriculteur,

Occupe la vallée et, dans la perspective,

Ils sont jouets d'enfants...

On le voit, nous avons écourté le plus possible les citations et nous voici néanmoins parvenus au terme assigné pour le compte rendu du concours. Pourtant, bien des envois n'ont pu être nommés, qui l'auraient mérité aussi : nous apercevons en effet, loin encore du fond du volumineux dossier où tous ont été classés, les noms de MM. Pons, Commis à Ajaccio, de M. Pierre Blanc, Facteur aux écritures à Lyon-Perrache, de M. Nocq, Commis à Besançon-Viotte et de combien d'autres dont les envois ne manquent pas non plus d'intérêt.

Si tous ceux qui se sont mis sur les rangs de ce concours n'ont pu être cités, ni même nommés, que tous du moins soient remerciés

par leur vieil ami, le Bulletin P. L. M., car il a été touché — et fier — de se voir confier comme à un frère l'expression de tant de pensées et de sentiments, dont la noblesse et la délicatesse font honneur à leurs auteurs et à la famille P. L. M. tout entière.

J. R.



## 44<sup>e</sup> Congrès de la Fédération des Coopératives

Le 44<sup>e</sup> Congrès de la Fédération des Coopératives P. L. M., Est et diverses s'est tenu du 10 au 12 juin à Ambérieu.

Voici, résumés, les travaux de ce Congrès, conduits avec l'autorité habituelle du Président de la Fédération, M. Bernier, Inspecteur Principal adjoint à la Direction de la Compagnie.

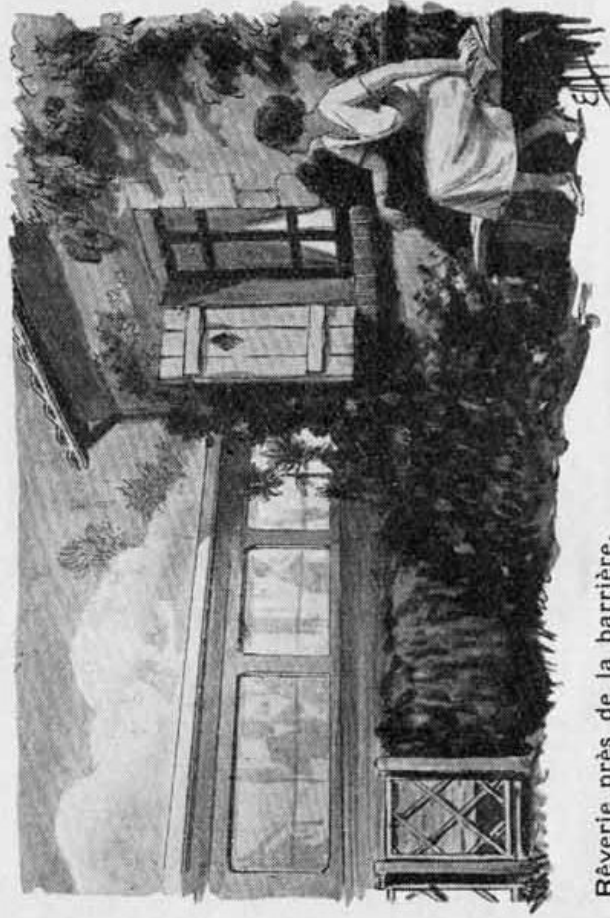
Après les formalités d'installation et l'élection du Bureau, la parole fut donnée au délégué de M. le Directeur Général, M. Roche, Inspecteur à la Direction, qui était chargé de proclamer les primes de bonne gestion que la Compagnie accorde aux sociétés les plus méritantes : une fois de plus, le premier prix a été enlevé par la Coopérative de Dijon, suivie de celles de Bourg (deuxième prix) et Nîmes (troisième prix); puis venaient, avec une mention honorable, les quinze coopératives de Roanne, Ambérieu, Grigny, Alès, Grenoble, Chagny, Oullins, Dôle, Miramas, Lons-le-Saunier, Paray-le-Monial, Saint-Rambert-d'Albon, Annemasse, Mâcon et Mouchard.

L'examen de la situation financière de la Fédération a fait apparaître un capital de réserves de 1 200 000 f et un fonds de développement de près de 600 000 f, qui ne doit pas rester inutilisé, si l'on en juge par le rapport moral, où l'on trouve un projet — tout à fait intéressant — de création d'une caisse de prêt aux sociétés dont leur succès même oblige à s'agrandir.

Le Congrès s'est continué par l'Assemblée générale du Moulin de Prissé, de la Caisse des Œuvres sociales et de la Caisse de compensation des allocations familiales, trois filiales des plus agissantes de la Fédération et dont le rôle ne saurait être passé sous silence : le Moulin de Prissé livre, en effet, 4 000 sacs de farine par mois aux sociétés affiliées; quant à la Caisse des Œuvres sociales, elle vient en aide aux sociétaires en cas de décès du chef de famille; enfin, la Commission de contrôle des Allocations familiales sert à certains ouvriers et employées des coopératives des allocations substantielles de repos, de naissance, de grossesse et des allocations mensuelles pour les enfants de moins de 14 ans.

Comme d'usage, le Congrès devait procéder à l'élection du Conseil fédéral. C'est à l'unanimité qu'il a renouvelé sa confiance pour l'exercice 1932-1933 aux conseillers sortants.

Enfin, la dernière séance du Congrès fut consacrée à la lecture de l'important rapport du Bureau directeur sur les opérations commerciales fédérales. Ce rapport a fait apparaître un chiffre de 43 millions d'affaires, soit une augmentation de plus de 5 millions sur l'exercice précédent, résultat particulièrement appréciable si l'on tient



Rêverie près de la barrière.

C'étaient des rêves bleus, des rêves de vingt ans...

compte de la baisse des prix de gros pendant cette période.

M. le Directeur Général avait bien voulu venir assister à la clôture du Congrès. Après avoir visité à sa suite la Coopérative modèle d'Ambérieu, les 400 congressistes se retrouvèrent avec lui, le dimanche 12 juin, autour de la table du banquet qu'il présidait et à l'issue duquel il leur prodigua, en un discours applaudi, encouragements et enseignements.

### Asemblée générale de la Protection Mutuelle

Le 11 juin dernier, après la clôture de son Assemblée générale annuelle, la Protection Mutuelle des Agents des Chemins de fer de France et des Colonies a réuni, à la salle Wagram, à Paris, les délégués venus de tous les points de la Métropole et de l'Afrique du Nord.

A l'issue du banquet, présidé par M. Gaston Roussel, Conseiller d'Etat, Directeur Général des Assurances Sociales, de la Mutualité et de la Prévoyance au Ministère du Travail, qu'assistait M. Grimpret, Directeur Général des chemins de fer au Ministère des Travaux Publics, le Président Général, M. Olivier, remercia les personnalités présentes, notamment les représentants du Gouvernement et des Grands Réseaux, fit, dans un rapide exposé, l'historique de l'Œuvre et, parlant des projets en cours d'exécution à Etrembières (Haute-Savoie), exposa le programme de cette belle institution, qui comprend la rééducation professionnelle des mutilés du travail avec, en plus, deux sections de cure et de convalescence pour les deux sexes, ce qui a fait attribuer à l'Établissement le titre de « Centre de Récupération Sociale ».

Il put ajouter très justement que ce n'est plus seulement, comme l'ont constaté nombre de visiteurs, un bâtiment qui s'installe, mais une véritable station thérapeutique, où trois éléments : le site, l'air et l'eau, vont jouer un rôle prépondérant.

Puis M. Gaston Roussel, dans un éloquent discours, rappela les bienfaits de la Mutualité et félicita en ces termes les dirigeants de l'Association :

« Votre Président a évoqué l'histoire de la Protection Mutuelle, les difficultés qui ont dû être surmontées, le labeur incessant dont il a fallu faire preuve pour réaliser, au mieux des intérêts de tous, un programme précis d'hygiène sociale et de solidarité professionnelle.

« Ce qu'il n'a pas osé dire, c'est que les résultats que vous avez obtenus — et qui forcent l'admiration — sont dus à son dévouement et à celui des collaborateurs qu'il a su grouper autour de lui.

« Celui qui sait persévérer et qui n'a pas d'autre but que le bien public, doit forcément réussir : Vous avez réussi ».

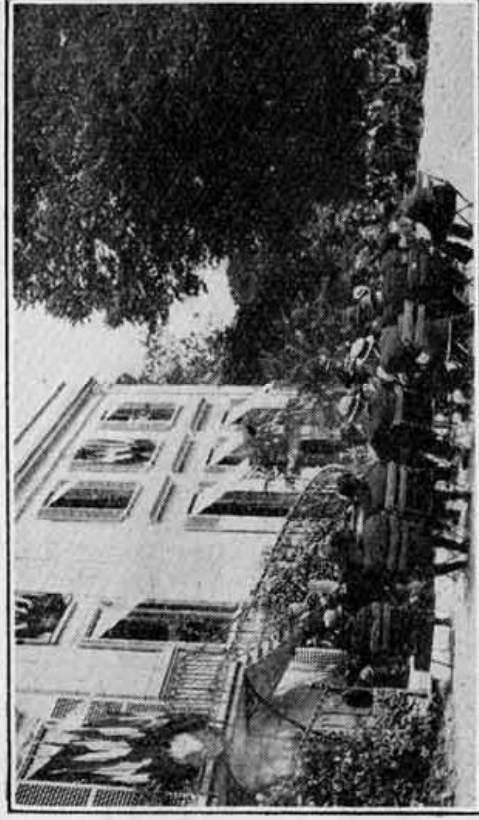
### Le Sanatorium des Cheminots ouvre un Centre hospitalier

Le 26 juin dernier, l'Œuvre du Sanatorium des Cheminots, qui compte actuellement 166 000 membres actifs et participants et 190 comités en France, en Algérie, en Tunisie et au Maroc, a clôturé son Assemblée générale annuelle par l'ouverture, à Draveil, lieu dit de Champrosay, d'un centre hospitalier où seront admis les malades atteints de tuberculose, mais que leur état de santé éloigne du Sanatorium.

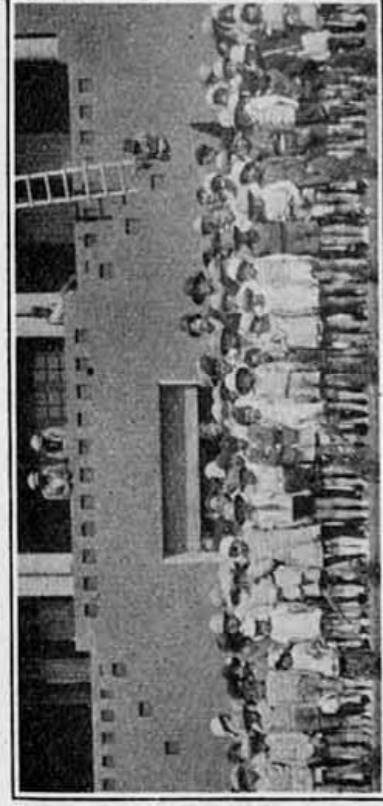
L'acquisition de cette propriété a été réalisée par l'Œuvre, avec l'aide de subventions accordées par le Gouvernement, les Grands Réseaux français, les Réseaux algériens P. L. M. et de l'Etat, et certains Réseaux secondaires.

Le Gouvernement, pour marquer tout l'intérêt qu'il porte à l'action de bienfaisance de cette œuvre, avait désigné pour le représenter et présider la cérémonie M. Margaine, Sous-Secrétaire d'Etat au Ministère des Travaux publics.

Notre Compagnie avait mis à la disposition des nombreux invités, deux trains spéciaux entre Paris et Ris-Orangis.



Centre hospitalier de Champrosay.



Cl. F. Aimé, Féz.

### Colonie de vacances d'Ifrane.

M. Lefebvre, Président du Conseil d'Administration, remercia le Gouvernement, les Réseaux, les Membres des Comités et tous les amis qui apportent à l'Œuvre leur concours bienveillant et généreux.

Au nom des Grands Réseaux, M. Henry-Gréard, Directeur de la Compagnie du Chemin de fer de Paris à Orléans, félicita

les cheminots de leur initiative heureuse. Enfin, M. Margaine, après avoir dit combien il était satisfait de sa visite, exprima la sollicitude du Gouvernement pour les cheminots, dont on ne saurait trop, a-t-il dit, encourager les magnifiques œuvres de bienfaisance.

La cérémonie prit fin sur la remise de quelques distinctions honorifiques, suivie de l'exécution d'un programme artistique de plus choisis, dont la direction avait été confiée à M. Delmas, de l'Opéra-Comique.

### Congrès de l'Association Fraternelle des Chemins de fer français

L'Association Fraternelle des Employés et Ouvriers des Chemins de fer français a tenu son Congrès annuel les 16, 17 et 18 juin dernier.

Créée en 1880, la Fraternelle, qui groupe, compte aujourd'hui 120 000 sociétaires participants et 39 000 pensionnés.

Elle procure à ses adhérents tous les avantages mutualistes : pensions de retraites, allocations de maladie, capital-assurance, vie-décès, allocations d'adversité; aux femmes : allocations de maternité; aux enfants: capital dotal, bourses d'études et allocations aux orphelins.

Elle a payé, depuis sa fondation, à ses ayants droit, 89 150 000 f. et, au cours du dernier exercice, 5 650 000 f.

A l'issue de son Congrès, un grand banquet, servi à la Maison de la Mutualité, a réuni une brillante assistance, sous la présidence de M. Dalimier, Ministre du Travail, assisté des Directeurs des Réseaux.

A l'heure des discours, M. Lacoëte, Président Général de l'Association, en d'éloquentes paroles, a exposé l'œuvre de la Fraternelle. M. Marlio, Vice-Président du Conseil d'Administration du Réseau de l'Est, parlant au nom des Réseaux, a apporté la sympathie des Compagnies, et M. Dalimier a rendu hommage à la grandeur morale et à la prospérité de l'Association.

### Pour nos lecteurs du Maroc

Le Bulletin est heureux de reproduire le groupe ci-contre des « Petits cheminots du Maroc à la montagne » photographiés le 5 juillet dernier à leur arrivée à la colonie de vacances d'Ifrane.

Cette centaine d'enfants ne représente que le premier contingent de la saison de vacances. C'est dire l'importance de l'œuvre bienfaisante qui s'est épanouie là-bas grâce aux efforts d'ardents mutualistes encouragés dans leur tâche par des dirigeants attentifs.



## L'activité sportive sur le Réseau

**Challenge de boules.** — Le challenge de boules de l'A.S.C.P.L.M. dont l'organisation a été assurée par l'U.S.P.L.M. de Saint-Etienne, détentrice de la coupe 1931, s'est disputé dans cette ville le 7 août.

24 quadrettes appartenant aux clubs de Paris, Aïès, Le Teil, Arles, Saint-Germain-des-Fossés, Saint-Rambert-d'Albon, Chambéry, Bourg, Vénissieux, Valence, Saint-Etienne, Grenoble, Langeac, prirent part à ce championnat. La présidence de cette manifestation bouliste était assurée par un Agent P.L.M., M. Perrier, Président de la Fédération parisienne et régionale du sport boules, Conseiller technique de l'A.S.C.P.L.M.

La clique de l'U.S.P.L.M. de Saint-Etienne vint recevoir les joueurs à la gare et le défilé, fort remarqué par la population stéphanoise, se rendit aux emplacements des jeux.

Les parties, commencées à 10 h, chaudement disputées, ne prirent fin qu'à 19 h, donnant la victoire aux cheminots du Teil qui se trouvaient ainsi, pour 1932, détenteurs du challenge de l'A.S.C.P.L.M. A noter que l'incertitude du tirage au sort mit en présence, dès la première partie, deux des meilleures quadrettes de Saint-Etienne et de Chambéry qui pouvaient prétendre l'une et l'autre au titre de champion.

C'est sur un vin d'honneur, au cours duquel prirent la parole MM. Senèze et Perrier, que prit fin cette belle manifestation bouliste cheminote qui se renouvelera, en 1933, au Teil.

Dans les différents clubs locaux, on peut noter :

**A PARIS. — Athlétisme.** — Les coureurs sur route se sont distingués au cours de ces dernières semaines en enlevant les challenges de Créteil, de Corbeil (petit Marathon) et le prix offert par le Conseil municipal de Ville-neuve-Saint-Georges. Ces magnifiques trophées sont venus enrichir la collection déjà importante des prix remportés par les cheminots parisiens.

**Boules.** — De superbes challenges ont été également gagnés par les cheminots boulistes. On peut noter les magnifiques objets d'art offerts par la ville de Villeneuve-Triage et les cheminots de la région parisienne.

Dans cette dernière compétition, disputée en trois parties, d'après le système Aurnard, la quadrette Boisson-Perrier-Rochigneux-Beynat qui représentait le P.L.M., s'assura le meilleur sur les cheminots parisiens de l'Etat, de la Ceinture et du Métropolitain.

**Tennis.** — Les tennismen sont allés dernièrement rendre visite à leurs camarades de Grenoble et ils ont gardé un excellent souvenir de la charmante réception qui leur fut réservée.

**MARSEILLE.** — La saison de football-association s'est terminée par un match nul 3 à 3 avec le Club de Boën-sur-Lignon et

une défaite 4 à 0 infligée par le S. C. Dracénois.

La section de natation est en pleine activité et se prépare en vue de différentes épreuves.

**NICE.** — La saison s'est terminée pour l'équipe première d'Association par un match nul 2 à 2 avec les cheminots de Carnoules, finalistes du challenge du Réseau.

Les sections de boules et d'athlétisme continuent leur entraînement en vue de différentes compétitions.

d'être définitivement constituée sous le nom de Sporting Club P.L.M. d'Arles et affiliée à l'A.S.C.P.L.M.

Espérons que cette Société dont l'effectif est actuellement important et qui vise la pratique de tous les principaux sports : association, basket, athlétisme, tennis et boules, rencontrera la faveur des cheminots arlésiens et aura un avenir sportif des plus brillants.

**NIMES.** — Le C.S.P.L.M. Nimois vient de créer une section bouliste très importante. L'effectif de cet intéressant groupement dépasse 300 membres.

**AMBÉRIEU-EN-BUGEY.** — Trois sociétés sportives dont deux boulistes existant à Ambérieu sont en voie de fusion.

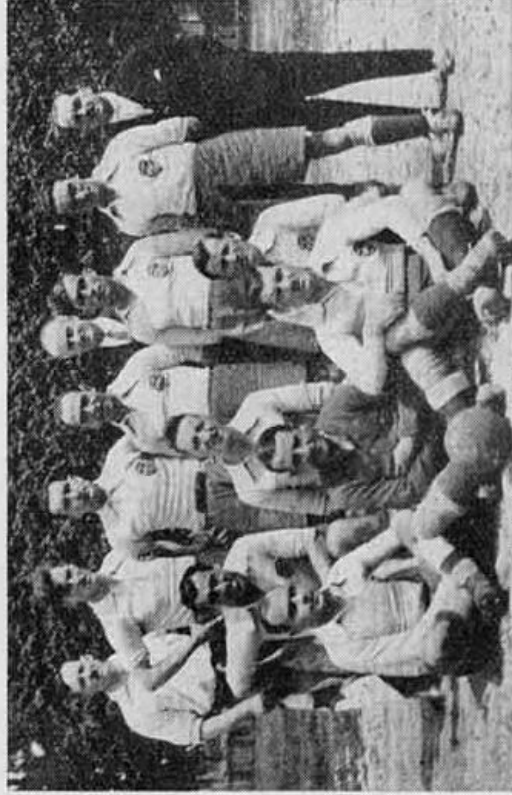
Nous espérons que les pourparlers engagés à cet effet aboutiront rapidement, à la satisfaction de tous, et que cette localité possédera ainsi une société sportive multisports intéressante.

**MIRAMAS.** — Plusieurs jeunes sociétés de la S.S.P.L.M. ont subi avec succès les épreuves du B.P.E.S.M. ainsi que des brevets de spécialiste : tireur classé, grenadier, tambour, clairon.

Bien que les comptes rendus détaillés ne nous soient pas parvenus, l'activité sportive estivale règne néanmoins dans les clubs de Montargis, Saint-Etienne, Langeac, Grenoble, Carnoules, Le Teil, Sète, La Seyne-Tamaris, Portes-les-Valence, Aïès, Bourg, Saint-Rambert-d'Albon, Chambéry, Valence, Badan, Aix-en-Provence, Vénissieux, Saint-Germain-des-Fossés.

E. CAMUS,

Président de l'A.S.C.P.L.M.



Notre équipe représentative de football-association (saison 1931-1932)

**Au-dessous, la quadrette P.L.M. gagnante du challenge des Cheminots parisiens**



L'oignon blanc nous offre déjà cet avantage qu'il nous donne ses produits à l'époque où les oignons de couleur, jaune paille ou rouge plus ou moins accentué, sont en grande partie épuisés ou de médiocre valeur par suite de leur conservation prolongée; mais ce qui le rend si digne de notre estime, c'est avant tout sa saveur plus douce et plus sucrée.

L'oignon blanc peut être semé soit en fin d'été, soit seulement au printemps; mais dans le premier cas on récolte dès fin avril, à condition toutefois d'opérer suivant les méthodes propres à cette culture.

**Variétés.** — La plupart des variétés d'oignons blancs sont suffisamment rustiques et résistent aux hivers, même dans les régions septentrionales de notre pays; ils se prêtent à la culture dite d'automne. Citons : l'oignon blanc extra « hâtif de Barletta », petite race, des plus prompts à se former, plutôt cultivée pour confire; l'oignon blanc « extra hâtif des halles », très précocé, très apprécié pour la culture

**MONTPELLIER.** — Les cheminots Montpelliérains ont terminé leur saison en football-association par un nouveau succès. Le challenge inter-corporatif de la ville leur a été en effet attribué, récompensant ainsi brillamment leurs efforts. Nous espérons, pour la prochaine saison, les voir participer au challenge du Réseau où ils formeront un team redoutable.

**OULLINS.** — La section d'athlétisme, très active, a participé les temps derniers, très succès à différentes épreuves régionales où plusieurs individualités brillantes se firent particulièrement remarquer.

La section de Montagne effectue actuellement d'intéressantes excursions.

**SAINT-DENIS-EN-BUGEY.** — En football-association la saison s'est clôturée par un match contre le F.C.A. d'Ambérieu qui se termina par un résultat nul 1 à 1 à l'aller et une victoire 2 à 1 au retour.

**ARLES.** — La Société sportive d'Arles dont nous avions déjà annoncé la formation, vient

# ÉCOLE SPÉCIALE DES TRAVAUX PUBLICS

DU BATIMENT ET DE L'INDUSTRIE

M. LÉON EYROLLES, \* C.,  $\S$  I., Ingénieur-Directeur

## 1° L'ÉCOLE CHEZ SOI

La plus ancienne méthode d'Enseignement par Correspondance.

L'Enseignement technique par Correspondance a été créé en 1891, il y a 42 ans, sous le nom d'École chez Soi par l'École Spéciale des Travaux Publics, du Bâtiment et de l'Industrie. Cette méthode d'enseignement qui a formé plus de 5.000 Ingénieurs de l'État, des Départements et des Villes a conquis en quelque sorte le monopole des situations administratives d'Ingénieurs et de Techniciens obtenues par voie de concours publics. Elle seule s'appuie sur une École de plein exercice, reconnue par l'État, aussi indispensable à l'enseignement technique par Correspondance que le laboratoire l'est à l'usine; c'est d'ailleurs là le principe de la méthode.

## RÉSULTATS OBTENUS

au 1<sup>er</sup> Janvier 1932

### 1° DANS LES ADMINISTRATIONS PUBLIQUES

5.356

Ingénieurs des Travaux Publics de l'État, des Départements et des Villes.

dont

119 Ingénieurs et Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées.

41 Ingénieurs en Chef du Service Vicinal.

23 Ingénieurs en Chef de la Ville de Paris.

et 7.978 Conducteurs, Adjointes techniques, Commis-Dessinateurs, Dessinateurs, Calqueurs, Piqueurs, Conducteurs, Chefs de Section, Chefs de districts dans les Compagnies de Chemins de fer et autres situations analogues.

### 2° DANS L'INDUSTRIE

Situations de tous ordres : Directeurs, Chefs de Service, Représentants, Ingénieurs et Techniciens.

Voir la liste détaillée de ces résultats dans la brochure "Résultats obtenus".

## 2° LIBRAIRIE DE L'ENSEIGNEMENT TECHNIQUE

L'une des plus importantes maisons d'édition de Paris.

Ouvrages techniques de tout premier ordre, dont un grand nombre est professé.

Brochure n° 110 (Préparation, Catalogues, Résultats obtenus de l'École chez Soi)

Brochure n° 112 (Catalogue général de la Librairie de l'Enseignement Technique)

envoyées gracieusement sur simple demande adressée 12, rue Du Sommerard, à Paris (5<sup>e</sup>).



## vous offre gratuitement

son superbe catalogue "MONTRES" N° 32.36  
500 Modèles pour Dames et Messieurs et ses  
Albums "Fendulerie" et "Bijouterie-Orfèvrerie",  
avec des prix très avantageux

Grandes facilités de  
paiement au per-  
sonnel des chemins  
de fer.



## PRINCIPAUX ORDRES DE SERVICE, INSTRUCTIONS ET CIRCULAIRES PARUS du 16 juin au 15 août 1932

### DOCUMENTS ÉMANANT DE LA DIRECTION

11 juillet 1932	O. S. n° 22 (1932)	Mise en service du block-system sur la ligne de La Ferté-Hauterive à Gannat.
1 <sup>er</sup> août 1932	O. S. n° 23 (1932)	Trains réversibles.
1 <sup>er</sup> août 1932	O. S. ....	Délégués du Personnel auprès du Directeur. — Résultats des élections générales du 21 juillet 1932.
3 août 1932	O. S. n° 24 (1932)	Etablissement d'une bifurcation nouvelle et suppression d'une bifurcation existante par suite de l'ouverture de la ligne de La Ferté-Hauterive à Gannat.
10 août 1932	O. S. n° 25 (1932)	Règlement spécial à la ligne électrique de Saint-Gervais-les-Bains-le-Fayet à Vallorcine.

### DOCUMENTS COMMUNS A PLUSIEURS SERVICES

20 juin 1932	Annexe B à l'Inst. n° 489 (nouvelle série) du MT la Cir. n° 3 (1931) de l'Expl. (Gares et trains)	Essai du frein continu automatique spécial sur les trains de marchandises.
24 juin 1932 et 9 août 1932	Rectificatifs n°s 10 et 11 à l'O. S. n° 15 (1931) de l'Expl. n° 1470 du MT n° 3324 du T. C. de la Voie	Limitations spéciales de vitesses à observer par diverses séries de machines au passage de certains ouvrages.
1 <sup>er</sup> juillet 1932	O. S. n° 14 (1932) de l'Expl. n° 1487 du MT	Marche des wagons d'approvisionnement.
11 août 1932	3 <sup>e</sup> Annexe à l'O. S. n° 8 (1930) de l'Expl. n° 1448 du MT n° 3313 du T. C. de la Voie	Appareils avertisseurs-enregistreurs de signaux.

### DOCUMENTS ÉMANANT DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

13 juin 1932	6 <sup>e</sup> An. à la Cir. n° 3 (1928) (Compt. des gares)	Bagages et chiens enregistrés.
15 juin 1932	Cir. n° 49 (1932) (Tarifs)	Grande et petite vitesse. — Règlement international concernant les wagons de particulier.
29 juin 1932	Cir. n° 7 (1932) (Compt. des gares)	Services G. V. et P. V. — Nouvelles dispositions à observer pour le règlement périodique des remboursements.
1 <sup>er</sup> juillet 1932	Cir. n° 54 (1932) (Tarifs)	Grande Vitesse. — Tarif G. V. n° 3/103 et G. V. n° 303. Transport de légumes en vrac.
7 juillet 1932	Cir. n° 8 (1932) (Compt. des gares)	Publication de nouvelles éditions du Titre II et du Titre IV du Tarif V. 5/105.

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

20 juin 1932	12 <sup>e</sup> An. à l'Inst. n° 548	Retrait des cendriers des locomotives en temps de neige.
Juillet 1932 Août 1932	Rectificatifs n°s 7 et 8 à l'O. S. n° 1475 du 13 mai 1931	Prix à appliquer aux vieilles matières rendues aux magasins.
4 juin 1932	3 <sup>e</sup> An. à l'Inst. V-686	Exécution des travaux neufs ou d'entretien sur les parties du chemin de fer en exploitation (y compris les lignes équipées en vue de la traction électrique).
7 juin 1932	Note n° 3342 du T. C.	Dépassements sur projets de travaux complémentaires.

### DOCUMENTS ÉMANANT DU SERVICE DE LA VOIE

4 juin 1932	3 <sup>e</sup> An. à l'Inst. V-686	Exécution des travaux neufs ou d'entretien sur les parties du chemin de fer en exploitation (y compris les lignes équipées en vue de la traction électrique).
7 juin 1932	2 <sup>e</sup> An. à l'Inst. V-687	Dépassements sur projets de travaux complémentaires.

**TRAVAUX PUBLICS**  
**GIANOTTI FRÈRES**  
4, Rue de Petrograd, 4  
**PARIS (8<sup>e</sup>)**

**FABRIQUE CENTRALE D'ARMES**  
ARMES EN GROS  
**Henri SCHERRER**, Expert breveté et diplômé  
Fournisseur du SAINT-HUBERT OUBU du P. L. M.  
Munitions — Envoi gratuit du tarif aux Agents P. L. M.  
2, rue de Provence **PARIS (IX<sup>e</sup>)**

**A NOS ABONNÉS.** — Désirez-vous éviter toute interruption dans le service de votre abonnement et faciliter en même temps notre travail de fin d'année ?  
Commencez dès maintenant à adresser au Bulletin P. L. M. votre réabonnement pour 1933.  
(Voir conditions d'abonnements au-dessus du sommaire de ce numéro.)

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

La Médaille d'honneur en argent des Chemins de fer a été décernée aux Agents dont les noms suivent :

par arrêté ministériel du 16 juin 1932 :

**DROME.** — LASSAGNE Elie, ex-Contrôleur de gare à Valence.

**SEINE.** — BOISSELAT Octave, Chef de groupe à Paris.

par arrêté ministériel du 17 août 1932 :

**AIN.** — ARDUIN Jean, Chef de district principal à Ambérieu-en-Bugey; BARBIER François, Mécanicien de route à Bellegarde; BEAU Jérôme, Conducteur à Ambérieu; BESSON Jacques, Aiguilleur à Bellegarde; BON Emile, Cantonnier principal à Viriat; M<sup>me</sup> CAGNIN Rosalie, Chef de station à La Boisse; CHURLET Joseph, Gardien à Bellegarde; CLAVELOUX Eugène, Chef de gare à Ambrozy-Priay; CLERC Antoine, Cantonnier principal à Culoz; CORMARÈCHE Louis, Mécanicien de manoeuvres à Culoz; DRAPIER Dauphin, Chef de train à Culoz; M<sup>me</sup> GAY Marie, Chef de station à Sergy-Saint-Genis; JARRIX Henri, Mécanicien de route à Ambérieu; MONOD François, Mécanicien de route à Vareilles; MUGNIER Joseph, Chef de bureau de gare à Bellegarde; PATIN Louis, Cantonnier à Burbanche; RICHARD Claude, Chef de gare à Sathonay-Rillieux; RODET Charles, Mécanicien de manoeuvres à Ambérieu; RUBELIN Antoine, Facteur enregistrant à Viñeu-le-Grand; TRUCHE Jean, Homme d'équipe à Bellegarde; VOLLAND Victor, Chef de gare à Pougny-Chancy.

**ALLIER.** — BELIN Jean-Baptiste, Sous-Chef de canton à Cannat; BELLET Jean, Chef de train à Saint-Germain-des-Fossés; BOILE Joseph, Commis à Cannat; BONNARDE Joseph, Chef de district principal à Yzeure; BRENNOL Jacques, Chef de train à Saint-Germain-des-Fossés; BRIERRE Louis, Cantonnier principal à Gannat; CHAILLOUX Louis, Sous-Chef de bureau de gare à Cannat; DAUMONT Pierre, Chef de gare à Hauterive; DESORMIÈRE Claude, Brigadier de manutention à Moulins; DUCHATELARD Pierre, Chef aiguilleur à Saint-Germain-des-Fossés; DUMAX Edmond, Garde à Chazeuil; FONT Marius, Mécanicien de manoeuvres à Moulins; FOURNEY Gilbert, Chef de train à Saint-Germain-des-Fossés; FOURNIER Jean, Facteur aux écritures à Moulins; GRENIER Claude, Mécanicien de route à Saint-Germain-des-Fossés; JACQUELIN Léon, Ouvrier à Saint-Germain-des-Fossés; JEUDY Gilbert, Mécanicien de manoeuvres à Saint-Germain-des-Fossés; JULIEN Claude, Chef de canton à Monteignet; LAYES Frédéric, Brigadier de manutention à Yzeure; MATHAUD Louis, Commis à Moulins; NALLET Auguste, Contrôleur de route à Saint-Germain-des-Fossés; PÉRONNET Pierre, Sous-Chef de bureau de gare à Vicqy; PÉRRIN Henri, Mécanicien de route à Yzeure; POUZADOUX Gilbert, Mécanicien de route à Saint-Germain-des-Fossés; REVERET Louis, Chef de canton à Seuillet; SAULNIER Gaspard, Mécanicien de route à Yzeure; SECRETIN Louis, Sous-Chef de manutention à Moulins; VISIER Claude, Brigadier de manoeuvres à Saint-Germain-des-Fossés; VIZIER Pierre, Gardien à Bellevue-sur-Allier; CHALMIN Louis, ex-Chef de gare à Saint-Menoux.

**ALPES-MARITIMES.** — AUBERT Eugène, Mécanicien de route à Nice; BARRIÈRA Angelin, Mécanicien de manoeuvres à Nice; BERNARD Louis, Commis principal à Nice; BIGLIA Marius, Surveillant principal de la voie à Nice; CHAVANIER Edouard, Chef mécanicien à Nice; CHRISTOL Paul, Mécanicien de route à Cannes; COPELLO Honorat, Mécanicien de route à Cannes; DIDIER Fabien, Chef de gare à Golfe-Juan-Vallauris; FRANCO Pierre, Mécanicien de route à Nice; GIRAUDI Joseph, Manoeuvre à Cannes; GONET Augustin, Mécanicien de route à Nice; GRANDCLÉMENT Elisée, Chef de district principal à Nice; LAUGERY Auguste, Chauffeur

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

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

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

de manoeuvres à Nice; M<sup>me</sup> MIÈGE DE LAUGEIRET Marie, Commise à Cannes; MOUTET Séverin, Receveur à Nice; PANGON Joseph, Inspecteur à Nice; PASTORELLI François, Mécanicien de route à Nice; TRABAUD Maximin, Chef de gare à Nice-Saint-Augustin; MOSCIO Thomas, ex-Commis principal à Saorge; DALBÈRA Xavier, Ouvrier (ex-Mécanicien) à Nice; GAUX Jean, Ouvrier (ex-Mécanicien) à Nice; BRAJON Louis, ex-Homme d'équipe à Mougins; BAUDOUD Augustin, ex-Commis à Monte-Carlo; AUDIBERT Léon, Cantonnier à Antibes-Juan-les-Pins.

**ARDECHE.** — ANDRÉ Auguste, Mécanicien de manoeuvres au Teil; BARBIN Louis, Chef de canton à Cros-pierres; BAYARD Pierre, Mécanicien de route au Teil; CHALENCON Eugène, Mécanicien de route au Teil; CHARREL Paul, Chauffeur de route à La Voulte-sur-Rhône; CLAUZIER Henri, Sous-Chef de gare à La Voulte-sur-Rhône; CONSTANT Nicolas, Commis au Teil; DEBEAUVAIS Léon, Chef de réserve à La Voulte-sur-Rhône; DELICHIÈRE Joseph, Mécanicien de route à La Voulte-sur-Rhône; DUCLOS Félicien, Chef de canton à Vion; DUMAS Justin, Mécanicien de route à La Voulte-sur-Rhône; GAMONDES Eugène, Mécanicien de route au Teil; GÉRY Jean, Chef de train à La Voulte-sur-Rhône; GROS Jean, Chef de gare à Beaulieu-Berrias; HOUSSAYE Léon, Chef de train à La Voulte-sur-Rhône; JARDET Pierre, Sous-Chef de dépôt à La Voulte-sur-Rhône; JEAN Cyprien, Commis à La Voulte-sur-Rhône; MALLET Joseph, Aiguilleur à La Voulte-sur-Rhône; MAURIN Joseph, Aiguilleur à La Voulte-sur-Rhône; PINÈDE Marius, Mécanicien de route à La Voulte-sur-Rhône; SABAROT Louis, Mécanicien de route au Teil; VIGNAL Lucien, Elève-Mécanicien à Beauchastel; VIPAZELS Auguste, Chef de train à Annonay; VEYRIER Léopold, Chef de gare à Largentièrre; CLEIZAL Léon, ex-Mécanicien de route au Teil; VABÈNE Jean, ex-Aiguilleur à La Voulte-sur-Rhône; COLOMB Juilien, ex-Cerde de signaux à Arras-sur-Rhône; PEYROUSE Louis, ex-Sous-Chef de manutention à Salavas; PRUNARET Clovis, ex-Chef de gare à La Pestrin; VALLADIER Paul, ex-Chef de train à Vallon.

**BASSES-ALPES.** — JULIEN Henri, Chef de gare à Volk; TOUFFE Louis, ex-Chef mécanicien à Sigoyer; BERNARD Thyers, ex-Cantonnier à Manosque.

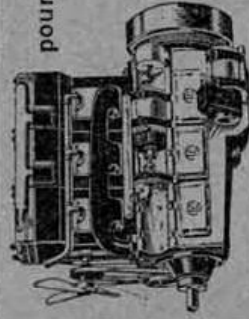
**BOUCHES-DU-RHONE.** — ARBAUD Marius, Chef de bureau de gare à Marseille; ARMITANO Joseph, Mécanicien de route à Marseille; ARNAL Marius, Sous-Chef de section à Jouques; ARNAUDET Louis, Ouvrier aux ateliers de machines à Arles; AUDEMARD Joseph, Mécanicien de manoeuvres à Marseille; BADIER Antoine, Sous-Chef d'études à Marseille; BAILLY Victor, Chef de bureau principal à Marseille; BALMOUSIÈRE Jean, Brigadier de manutention à Tarascon; BARROT Pierre, Ingénieur adjoint à Arles; BARROT Odilon, Commis à Marseille; BAUMELLE Louis, Brigadier de manutention à Arles; BEAUMONT Abel, Garde-magasin à Aubagne; BERROD Joseph, Chef de train à Marseille; BERTET Félix, Ouvrier aux ateliers de machines à Arles; M<sup>me</sup> BON Emilie, Commise à Marseille; BONNEFOY Stanislas, Brigadier de manutention à Marseille; BOUCHE Francisque, Contrôleur technique à Marseille; BOUNIAS François, Manoeuvre spécialisé à Arles; BOYER Jean-Baptiste, Ouvrier aux ateliers de machines à Arles; BRÉMOND Prosper, Chauffeur de manoeuvres à Arles; BUSCAGLIA Nestor, Mécanicien de route à Marseille; CARRIAS Joseph, Mécanicien de route à Marseille; CASTAN Marius, Commis principal à Marseille; CHAIX Georges, Mécanicien de manoeuvres à Marseille; CLÉMENT Clément, Chef de train à Marseille; CLÉMENT Noël, Mécanicien de route à Arles; COULET Justin, Rédacteur principal à Marseille; CROUX Joseph, Chef aiguilleur à Tarascon; DAVER Louis, Sous-Chef de gare principal à Marseille; DIJON Isidore, Ouvrier aux ateliers de machines à Arles; DOMBOY Fernand, Sous-Chef d'études à Marseille; DUCHÉ Joseph, Chef de train à Miramas; DUCRÈS Edmond, Chef de gare à Saint-Antoine; DURBEC Joseph, Chauffeur de manoeuvres à Marseille; ETIENNE Philippe, Conducteur à Marseille; EYMIN Eugène, Mécanicien de route à Aix; FACHAN Simon, Mécanicien de route à Miramas; GALY Théophile, Mécanicien de route à Marseille; M<sup>me</sup> GIBAUD Marie, Commise à Marseille; GILLIBERT Théodore, Mécanicien de route à Marseille; GINESTE Gaston, Gardien aux ateliers de machines à Arles; GOIRAND Edouard, Sous-Chef de gare à Marseille; GOUTSPY Marie, Chef de bureau de gare à Marseille; GROULIER Marius, Chef de gare à Saint-

# CAP CORSE

## Apéritif Tonique

L.-N. MATTEI  
(Bastia)

## LE MOTEUR DIESEL A HUILE LOURDE



pour  
**ADAPTATIONS**  
sur **AUTORAIL**  
et **VÉHICULES**  
**INDUSTRIELS**

**COMPAGNIE LILLOISE DE MOTEURS**  
71, rue Marius-Aufan

LEVALLOIS (Seine)

**LA COMPAGNIE P. L. M.**

EMPLOIE

**LES APPAREILS**

**MI I É I R A**

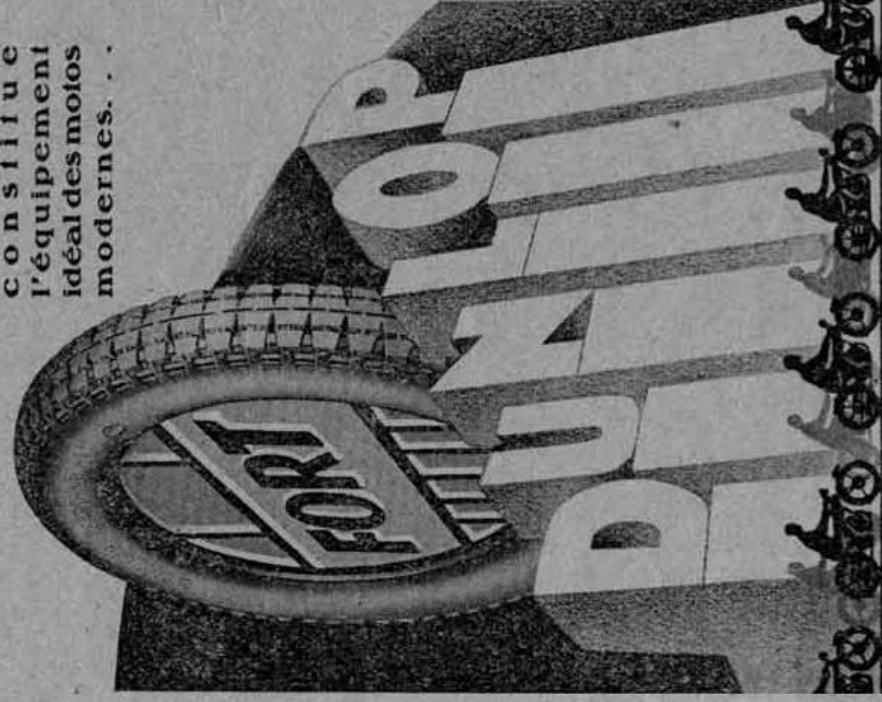
**POUR L'ÉQUILIBRAGE DES GLACES**  
DE SES VOITURES

Établissements Georges KLEIN  
CONSTRUCTEURS

Gob. 39-72 29, rue Wurtz, PARIS-13<sup>e</sup>

Louis-les-Aygaldes; GUÉRINI Philippe, Sous-Chef de manoeuvres à Marseille; GUICAY Augustin, Mécanicien de route à Marseille; GUIGON Eugène, Chef de train à Marseille; GUILLAUME Antoine, Chef de manoeuvre à Rognac; HERMELIN César, Mécanicien de route à Marseille; ICARD Firmin, Surveillant de la voie à Marseille; JOUVE Jean-Pierre, Aide-Ouvrier à Marseille; LAMBERT Marcel, Sous-Chef de brigade d'ouvriers à Arles; LARGE Pierre, Chef de manoeuvre à Marseille; LATIL Léon, Sous-Chef de gare principal à Marseille; LAY Christian, Mécanicien de manoeuvres à Miramas; LECA Joseph, Chef de train à Marseille; LERCARI Christophe, Cantonnier à Marseille; LUCET Auguste, Ouvrier à Arles; MARTEL Antonin, Chef de train à Marseille; M<sup>me</sup> MARTEL Marguerite, Commise à Marseille; MARTIN Paul, Chef aiguilleur à Miramas; MAURIN Félicien, Mécanicien de manoeuvres à Marseille; MEYZENQ Paul, Surveillant de la voie à Marseille; MUZZO Dominique, Commis à Marseille; NOYER Gaspard, Aide-Ouvrier aux ateliers de machines à Arles; PASSE Albert, Inspecteur principal adjoint à Marseille; PELLECQUER Ferdinand, Mécanicien de manoeuvres à Rognac; PELLET Adrien, Mécanicien de route à Marseille; PERMINGEAT Adolphe, Mécanicien de route à Marseille; PETIT Ferdinand, Chef de section principal à Jouques; M<sup>me</sup> PICHON Anna, Commise à Marseille; PIERRE-BÈS-Marius, Ouvrier aux ateliers de machines à Arles; PONS Joseph, Mécanicien de route à Miramas; RAPUC Etienne, Brigadier à Gardanne; RAYNAUD Jean, Chef de gare à Carry-le-Rouet; RIAS Paul, Mécanicien de route à Miramas; ROBERT Clovis, Conducteur de machines-outils à Marseille; ROUQUETTE Séraphin, Ouvrier aux ateliers de machines à Arles; SAISSI Jean, Chef de gare principal à Marseille; SEREN Ambroise, Mécanicien de route à Marseille; SIMÉON Félix, Chef de gare à Marseille; TIRAN Charles, Chef de brigade d'ouvriers aux ateliers de machines à Arles; TOURNET Ludovic, Employé à Marseille; VALLERIAN Louis, Mécanicien de manoeuvres à Marseille; M<sup>me</sup> VERNET Marie, Commise à Marseille; VÉZOLLES Henri, Cantonnier à Tarascon; VICO Ferdinand, Mécanicien de route à Marseille; ARATA André, ex-Aide-Ouvrier à Marseille; BERTRAND Jean, ex-Préposé à la manoeuvre à Grans; BLANCHARD Jean, ex-Homme d'équipe à Arles; BOUFFARD Zéphirin, ex-Conducteur à Miramas; BOYER Auguste, ex-Cantonnier à Marseille; BUSSEUIL Claude, ex-Chef de gare

Le nouveau  
**DUNLOP MOTO FORT**  
CONSISTUC  
l'équipement  
idéal des motos  
modernes.



RE 5044 DM 571033 AN 575028

RE 5044

à Roquevaire; CLAVEL Baptiste, ex-Lampiste appareilleur à Miramas; CRÉVOULIN Justin, ex-Chef de train à Salon; ESCALIÉ Marcellin, ex-Manoeuvre à Marseille; FABRE Amand, ex-Electricien à Marseille; FRACHIA André, ex-Sous-Chef de manoeuvre à Marseille; FRATE Antoine, ex-Brigadier-Chef à Miramas; M<sup>me</sup> GABRIOT Berthe, ex-Factrice aux écritures à Tarascon; GADEL Victor, ex-Homme d'équipe à Marseille; GIAMARCHI Pancrace, ex-Chef de train à Marseille; IMBERT Cyriaque, ex-Chef-Mécanicien à Marseille; JOURDAN Elisée, ex-Mécanicien de route à Tarascon; LAVIGNE François, ex-Aide-Ouvrier à Marseille; NASICA Charles, ex-Mécanicien de manoeuvres à Marseille; NIVAGGIOLI Antoine, ex-Conducteur-Chef à Marseille; OLIVE Alfred, ex-Aiguilleur à Miramas; PANCRAZI Joseph, ex-Sous-Chef de manoeuvre à Marseille; PELEN Hugues, ex-Chef de train à Miramas; RICARD Louis, ex-Facteur aux écritures à Miramas; ROUSSEL Jules, ex-Mécanicien de route à Marseille; VIAL Jean, ex-Homme d'équipe à Marseille; BRUTINEL Joseph, Aide-Ouvrier (ex-Mécanicien) à Miramas; PELLOUX Fernand, Ouvrier (ex-Mécanicien) à Miramas; COPIN Etienne, ex-Chef d'équipe à Grans; MARCOU Jean, ex-Gardien à Marseille; MOURIER Etienne, ex-Ouvrier à Arles; NIROUREL Eugène, ex-Manoeuvre à Arles; PELLEGRIN Jean-Baptiste, ex-Chef de gare à Pas-des-Lanciers; PORTUCAL Auguste, ex-Lampiste appareilleur à Miramas; RAMBIER André, ex-Conducteur de machines-outils à Arles; ROUX Emile, ex-Chef de manoeuvres à Miramas; ARAGNAU Ferdinand, ex-Aiguilleur à Miramas; ARAGNAU Gustave, ex-Chef aiguilleur à l'Estaque; DELMAS Paul, ex-Commis à Marseille-Saint-Charles; DURAND Eugène, ex-Sous-Chef de manoeuvre à Marseille-Joliette-Arenc; ESTIENNE Charles, ex-Mécanicien de route à Saint-Chamas; FOUQUE Ferdinand, ex-Mécanicien de route à Cornillon; GIVAUDAN Alexandre, ex-Mécanicien de route à Saint-Chamas; LAVISON Henry, ex-Chef de l'ajustage à Saint-Chamas; LAVISON Paul, ex-Chef de canton à Saint-Chamas; MARTIN Casimir, ex-Cantonnier à Saint-Chamas; OLIVIER Marius, ex-Homme d'équipe à Miramas; AIZAS Sabin, ex-Raboteur à Arles; BERGIER Jean, ex-Ouvrier à Arles; BERTRAND Gustave, ex-Facteur de ville à Marseille; CAPEAU Elzéard, ex-Sous-Chef de bureau de gare à Arles; DIOULOUFET Isidore, ex-Facteur à Péliganne; FOUQUE Joseph, ex-Sous-Chef de manoeuvre à Marseille; GARNIER Jean-Baptiste,

**MARSEILLE - PARIS**

Maison Fondée en 1836

Habillement pour Administration

**Hubert de Vautier & fils**

Fourisseurs de la Cie P. L. M.



ex-Conducteur à Marseille; LANCON Joseph, ex-Chef de train à Mourilles; LUIGI Antoine, ex-Mécanicien de route à Aubagne; PIGNON Philippe, ex-Mécanicien de route à Grans; POURCHT Henri, ex-Conducteur à Fontvieille; RIBIÈRE Charles, ex-Chef de manœuvres à Marseille; RIPPERT Pierre, ex-Commis à Barbentane; SEYTRÉ Louis, ex-Chef de train à Marseille.

**COTE-D'OR.** — AMADIEU, Chef de gare principal à Perrigny; BARBET Jules, Chef de gare à Lantenay; M<sup>lle</sup> BARBIER Marie, Commise à Dijon; BINET Paul, Chef de train à Chenove; BOBIN Auguste, Mécanicien de manœuvres à Dijon; BOUFFIER Auguste, Chef de train à Dijon; BRÉCHET Jules, Contrôleur de route à Dijon; BRIGNOT Jules, Mécanicien de route à Dijon; BRIOT Louis, Chef de train à Dijon; COLIN Gustave, Chef de train à Dijon; DESPRÉS Philibert, Commis à Dijon; M<sup>lle</sup> DOTARD Marthe, Receveuse à Dijon; DUMAREST Emile, Mécanicien de route à Dijon; DUSSAPES Maurice, Sous-Chef de bureau de gare à Dijon; CABBILLOT Jean, Chef de gare à Velars; GUEDENEY Jules, Conducteur à Dijon; GUENEBAUT Armand, Mécanicien de route à Dijon; GUILLON Henri, Chef Mécanicien à Dijon; LA FORCE Jean, Chef de train à Dijon; LAMBERTON Léonce, Chef de gare principal à Dijon-Ville; LATTAUD Pierre, Homme d'équipe à Dijon; LEGRAND Philibert, Chef de train à Dijon; LHUILLIER Etienne, Sous-Chef de manœuvres à Fontaine-les-Dijon; LICEZ Alfred, Chef de train à Dijon; LONCHAMPT François, Mécanicien de route à Dijon; LORET Charles, Mécanicien de route à Dijon; LOUET Henri, Chef de train à Dijon; MAZOVER Charles, Receveur aux billets à Beaune; MARÉCHAL Pierre, Mécanicien de route à Dijon; MEIGNIER Victor, Chef de train à Dijon; MICHAUDET Auguste, Chef Mécanicien à Dijon; MONTAGNON Louis, Conducteur à Dijon; MORIN Emile, Mécanicien de route à Dijon; MOUTROT Marie, Inspecteur principal à Dijon; NAUDIN François, Cantonnier à Plombières; NICOLAS Joseph, Chef de bureau à Dijon; QUINTIN Jean, Aiguilleur à Dijon; RÉMONDY Félix, Conducteur à Dijon; ROHMER Alexandre, Surveillant principal à Dijon; ROUSSEAU Pierre, Cantonnier à Courcelles-les-Montbard; SAVEY-GUERRAZ Charles, Chef de groupe à Dijon; SIRDEY Georges, Sous-Chef de gare à Dijon; TAILLEFER Pierre, Chef de gare à Brazey-en-Plaine;

## AGENTS P. L. M.

Employez les Pressoirs

# VITIS

Maie en acier embouti

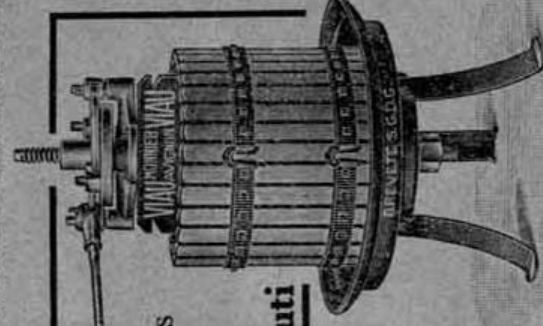
Demandez Notice et Prix à

**Charles MONNIER**

Ingénieur-Constructeur (A.-et-M.)

146, Rue Carreterie

AVIGNON



TISSOT Pierre, Mécanicien de manœuvres à Dijon; VAUTHIER Louis, Mécanicien de route à Dijon; VICOT Auguste, Facteur enregistreur à Dijon; VINCENTOT Charles, Dessinateur-projeteur à Dijon; BASSOLEIL Louis, ex-Mécanicien de route à Pontallier-sur-Saône; BLIN Marie, ex-Cantonnier à Pagny-le-Château; DUPUIS Edmond, ex-Chef de gare à Pontallier-sur-Saône; VILLON Louis, ex-Chef de bureau à Dijon; BOUCHOT Antoine, ex-Aiguilleur à Planay; FLEURYOT Félix, ex-Manœuvre spécialisé à Dijon; LAVIGNE Abraham, ex-Mécanicien à Dijon; LICEZ Charles, ex-Commis à Dijon; MICHAUT Auguste, ex-Mécanicien à Dijon; VALLOT Paul, employé principal à Dijon.

(Publication des départements suivants au numéro de novembre prochain.)

## DISTINCTIONS HONORIFIQUES DIVERSES

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

**MÉRITE AGRICOLE.** — Ont été nommés ou promus :

— Au grade d'Officier : MM. CANCEL Maurice, Inspecteur Divisionnaire au Service Central de l'Exploitation (Service Agricole); THONIER Claude, Chef de groupe au Service Central de l'Exploitation (3<sup>e</sup> Division).

— Au grade de Chevalier : MM. BUCHAILLET Gustave, Employé principal au Service Central du Matériel et de la Traction; HUCHON Edme, Géomètre-expert au Service de la Voie à Dijon.

Nous apprenons d'autre part que M. MACQUET A., Chef de bureau au Service des Approvisionnements, retraité depuis le 1<sup>er</sup> juillet 1913, a reçu récemment la Médaille d'or des Assurances sociales au titre de Membre de la Commission du Bureau de Bienfaisance de Villeneuve-Saint-Georges.

## ACIÉRIES DU NORD (S<sup>te</sup> A<sup>me</sup>) MATÉRIEL DE TRANSPORT

Sous l'immatriculation :

Compagnie Européenne pour le Transport des Combustibles Liquides et Carburants Société Anonyme, 223, Rue Saint-Honoré, Paris-1<sup>er</sup> Sa filiale, la Société exploite un parc d'environ 850 Wagons-Réservoirs du dernier modèle, destinés à la location pour le transport d'ESSENCE, ALCOOL, ACHAT et Vente — Exploitation de tout matériel roulant

## AVANCEMENTS EN GRADE (1)

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

### DIRECTION

#### SERVICE DES TITRES

Sous-Chef de bureau de 2<sup>e</sup> classe : M<sup>lle</sup> Bain Yvonne.

Chef de groupe : M<sup>me</sup> Jonquet Jeanne.

Employé principal : M. Prochasson Armand.

Employé : M. Mazet Raoul.

### EXPLOITATION

**Service Central.** — Chef de groupe : à

Paris, M. Foulat Joseph.

Employé principal : à Paris, MM. David

Albert; Petit Emile; Casteau Marie.

(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.

## Les Trois Amis de la Maison

POUR VOTRE CUISINE la "Végétaline"

POUR VOTRE TABLE l'huile "Dulcine"

POUR VOTRE LINGE le savon "La Tour"

Chef de bureau de 2<sup>e</sup> classe : à Chambéry-Centre, M. Métroz Charles.

Sous-Inspecteur : à Besançon, M. Portafaix Etienne (Saint-Etienne-Châteaufort).

Sous-Chef de bureau de 1<sup>re</sup> classe : à Chambéry-Centre, M. Gil Charles.

Sous-Chef de gare principal : à Miramas, M. Régnier Auguste (Nîmes P. V.).

Contrôleur principal du Service Electrique : à Chambéry-Centre, M. Enard Jean (Lyon-Centre).

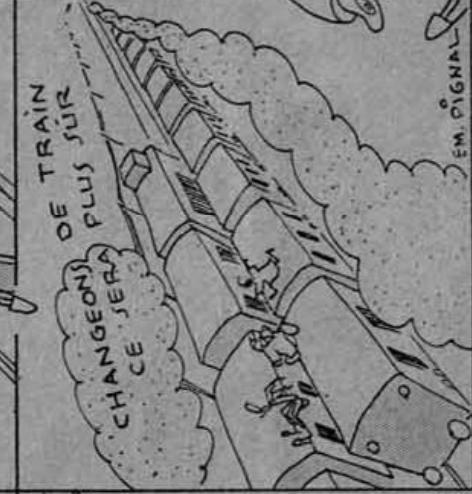
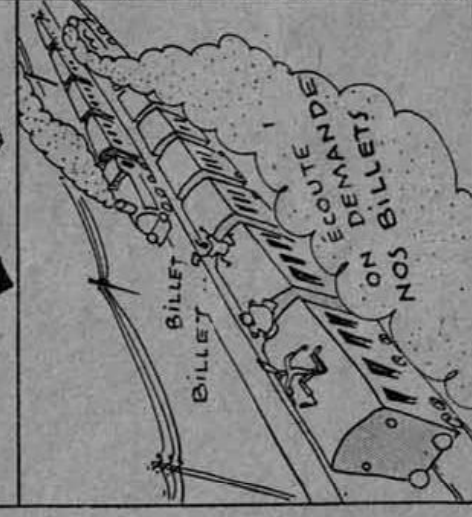
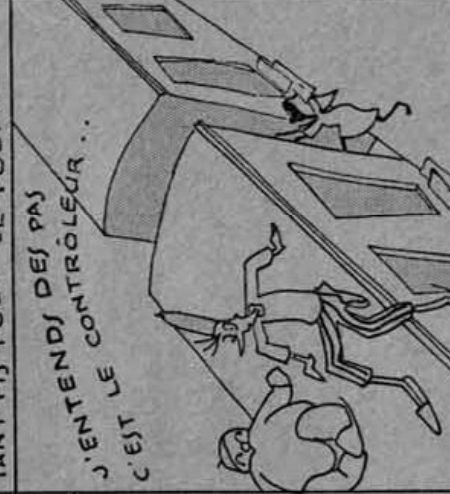
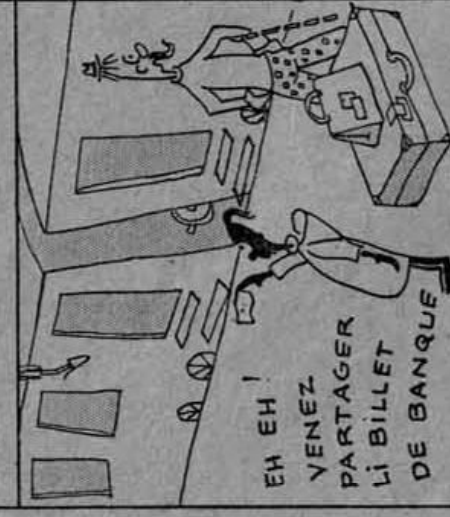
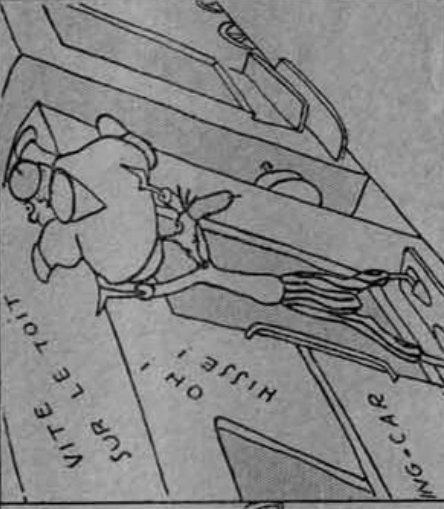
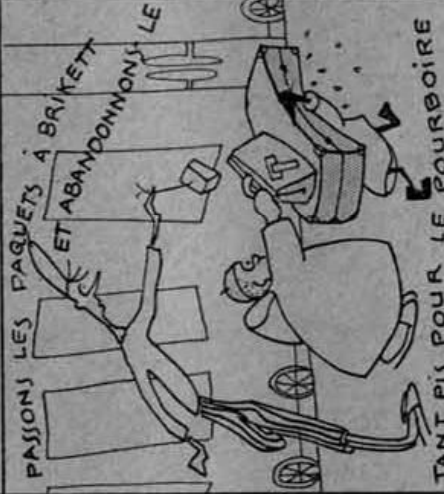
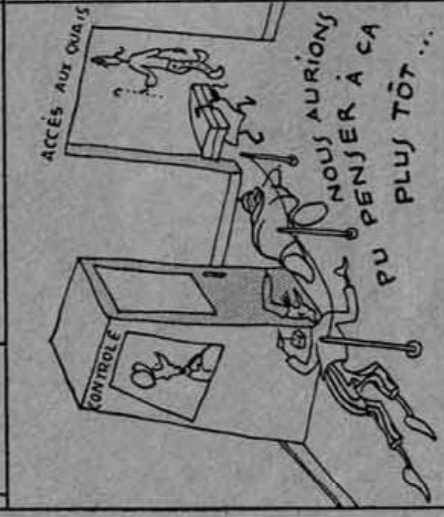
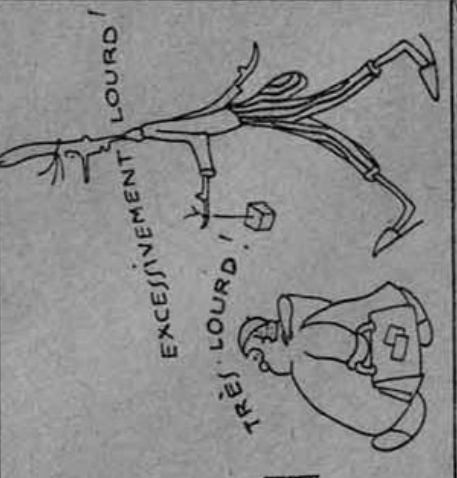
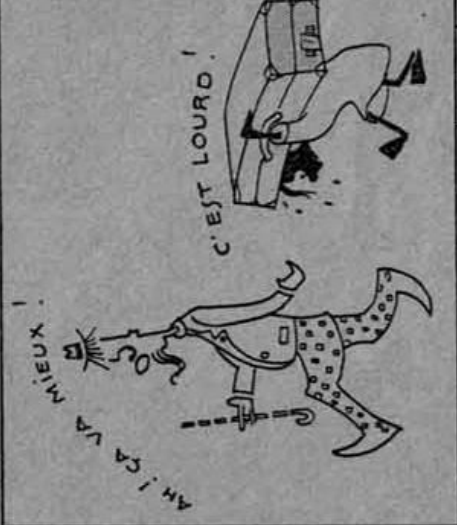
Chef de groupe : à Nîmes-Centre, M. Delas Basile.

Sous-Chef de gare de 1<sup>re</sup> classe : à Avignon, M. Bé Antoine (Clermont-Ferrand).

Contrôleur du Service Electrique : à Lyon-

(Suite page XLVII)

# LES MEMORABLES VOYAGES DE BOGY ET TANTON



Centre, M. *Brutière* Théodule (Étang).  
 Sous-Chef de gare de 2<sup>e</sup> classe : à Saint-Étienne-Châteaureux, M. *Pradines* Jean; à Avignon, M. *Ricard* Maurice.  
 Sous-Chef de gare de 2<sup>e</sup> classe (Dispatcher) : à Valence, M. *Bobichon* Léopold (Saint-Etienne-Châteaureux).  
 Chef de gare de 4<sup>e</sup> classe : à Saint-Césaire, M. *François* Louis (Sumène); à Saint-Auban, M. *Bédot* Joseph (Servas-sur-Rhône-Érôme).

Employé principal : à Marseille-Centre, M. *Garcier* Louis; à Nîmes-Centre, M. *Billon* Adrien (Lyon-Centre).  
 Sous-Chef de bureau de gare : à Paris, MM. *Piron* Maurice (Menton); *Aliger* Albin (Montreuil).

Sous-Chef de gare de 3<sup>e</sup> classe : à Chagny, M. *Chel* Etienne (Saint-Etienne-Châteaureux); à Gannat, M. *Chacaton* Emile (Clermont-Ferrand); à Avignon, M. *Marquet* Aubert (Lyon-Perrache); à Orange, M. *Chrétien* Gabriel (Vénuisieux); à Alès, M. *Genêt* Olivier (Lunel); à Modane, M. *Polini* Joseph (Roanne).

Employé : à Clermont-Ferrand-Centre, M. *Goniche* Henri; à Marseille-Centre, M. *Mougolle* Charles; à Chambéry-Centre, M. *Cousté* Eugène (Marseille-Centre).

Facteur-Chef : à Montreuil, M. *Berthy* Charles (Brunoy); à Laroche-Migennes, M. *Feurton* René; à Roanne, M. *Argaud* Henri.

Commis principal : à Paris, M. *Rossi* Ange (Bercy); à Lyon-Perrache, M. *Bérard* Jean; à Lyon-Vaise, M. *Couturier* Elie (La Clayette-Baudemont).

Chef de gare de 5<sup>e</sup> classe : à Vic-le-Comte, M. *Janel* Léon (Frugières-le-Pin); à La Ferté-Hauterive, M. *Faidit* Marcel; à Saint-Pourçain-sur-Sioule, M. *Maison-neuve* Jules (Marsac-en-Livradois); à Servas-sur-Rhône-Erôme, M. *Marron* Marius (Sarrisans-Montmirail); à Sumène, M. *Barbut* Jean (Gagnières).

Sous-Chef de gare de 4<sup>e</sup> classe : à Tonnerre, M. *Faucheux* André (Tanlay); à Vénuisieux, M. *Faye* Marcel (Sathonay-Rillieux).

Chef de gare de 6<sup>e</sup> classe : à Port-Sec-de-Pacy, M. *Bussy* Paul (Champagne-sur-Seine); à Liernais, M. *Breugnot* Joseph (Dommartin-Saint-Péreuse); à Marsac-en-Livradois, M. *Tenant* Jacques (Ambert); à Frugières-le-Pin, M. *Dey* Jean-Marie (La Chaise-Dieu); à Bayet, M. *Maillet* Jean (Vertaizon); à Mayet-d'École-Jenzat, M. *Malleret* Eugène (Gannat); à Sarrisans-Montmirail, M. *Pradier* Etienne (L'Ardoise); à Langlade, M. *Domergue* Henri (Boucoiran); à Gagnières, M. *Delgrès* Pierre (La Levade).

Intérimaire de 2<sup>e</sup> classe : à Roanne, M. *Pouzarque* Pierre (Sembadel).

Commis de 1<sup>re</sup> classe : à Bercy, MM. *Mont-*

*fort* Marcel; *Leblanc* Charles (Paris); à Paris, M. *Pouce* Jules; à Laroche-Migennes, M. *Rollet* Emile; à Tarascon, M. *Liotard* Henri (Bagnols).

Commise de 1<sup>re</sup> classe : à Marseille-Saint-Charles, M<sup>lle</sup> *Garnier* Louise.

Chef de station : à Boucoiran, M. *Redon* Emile (Boisseron).

Chef de manutention : à Marseille-Saint-Charles, M. *Léon* Albert.

Chef aiguilleur : à Saint-Florentin-Vergigny, M. *Barnabé* Gilbert (Montargis); à Besançon-Viotte, M. *Jandot* Pierre; à Nice-Ville, M. *Arnaud* Victor (L'Estaque).

Receveur de 2<sup>e</sup> classe aux billets : à Lyon-Perrache, M. *Gros* Jean.

Commis de 2<sup>e</sup> classe : à Paris, MM. *Vinci-guerra* Barthélemy; *Delor* Gaston (Ville-neuve-Saint-Georges-Triage); à Bercy, M. *Bertheley* Ernest; au bureau de ville de Paris-République, M. *Viratelle* Lucien (Montargis); à Mâcon, M. *Lardy* François; à Ambert, M. *Faget* Elou; à Saint-Pourçain-sur-Sioule, M. *Lorison* Albert (Moulins); à Bagnols, M. *Jonac* Ernest (Sorgues-Châteauneuf-du-Pape).

Commise de 2<sup>e</sup> classe : à Marseille-Saint-Charles, M<sup>lle</sup> *Ervard* Jeanne.

Facteur enregistrant : à Puisseaux, M. *Prérot* Jean (Saint-Mammès); à Champagne-sur-Seine, M. *Dubois* Paul (Moret-les-Sablons); à Villeneuve-Saint-Georges-Triage, M. *Martin* Paul (Combs-la-Ville-Quincy); à Dompierre-Sept-Fons, M. *Quéroy* Paul (Varennès-sur-Allier); à Gilly-sur-Loire, M. *Roux* Jean-Baptiste (Noirétable); à Ambert, M. *Thomassin* Auguste; à Vertaizon, M. *Charrier* Jean-Baptiste (Pont-de-Dore); à La Chaise-Dieu, M. *Chaveroche* Léger (Pont-du-Château); à Contigny, M. *Brunel* Henri (Moulins); à Rioport, M. *Bérard* Pierre (Saint-Etienne-Pont-de-l'An); à Sembadel, M. *Montcher* Pierre (Le Pertuiset); à Chamaret-Grignan, M. *Deborne* Augustin (Mondragon); à Saint-Louis-les-Aygaldes, M. *Jourdan* Léopold (Aix-en-Provence); à Génolhac, M. *Darbouset* François (Lunel).

Chef de train : à Saint-Germain-des-Fossés, M. *Laurant* André; à Craponne-sur-Arzon, M. *Durant* Adrien; au Puy, M. *Lamire* Alfred (Saint-Etienne-Châteaureux); à Roanne, MM. *Monteil* Jean (Sembadel); *Montat* Jean; à Saint-Jean-de-Maurienne, M. *Ratel* Joseph.

#### HOTEL de la RÉGENCE JUAN-LES-PINS

38 frs par jour, taxes et service compris  
 Tout Confort — Cuisine au Beurre

#### NICE — HOTEL P. L. M.

Aperue de la Victoire  
 Sa recommandation au Personnel de la C. P. L. M.



### MATÉRIEL ET TRACTION

#### MATÉRIEL

**Services Centraux.** — Sous-Chef d'études de 1<sup>re</sup> classe : à Paris, M. *Amiel* Henri.

**Services régionaux.** — Employé : à Oulins, M. *Quilichini* Alexandre (Arles).

#### TRACTION

**Services régionaux.** — Sous-Inspecteur des Services actifs : à Paray-le-Monial, M. *Forgues* Jean; à Marseille, MM. *Bordessol* Georges; *Laligant* Antoine (Carnoules).  
 Sous-Chef de dépôt de 2<sup>e</sup> catégorie : aux Laumes, M. *Thépénier* André (Paris).

Mécanicien de manœuvres : à Badan, M. *Roché* Régis; à Gien, M. *Rozette* Joseph (Saint-Germain-des-Fossés).

### VOIE

**Service Central.** — Employé principal : à Paris, M. *Mollet* Léon.  
 Surveillant technique principal : à Lyon, M. *Goyet* Benoît (Givors-Canal).

**Services régionaux.** — Employé principal : à Lyon, M. *Bécot* André.  
 Employé : à Montargis, M. *Roger* Marcel.  
 Surveillant principal de la voie : à Nîmes, M. *Pascal* Hippolyte (Sète).  
 Chef de canton principal : à Yzeure, M. *Dubois* Jean; à Sète, M. *Hebrard* Joseph (Nîmes); à Saincaize, M. *Monet* Antoine (Cosne).

### CONSTRUCTION

**Services régionaux.** — Dessinateur-calqueur : à Correns, M. *Chabaud* Gaston.

### RÉSEAU ALGÉRIEN

#### EXPLOITATION

**Service Central.** — Employé : à Alger, M. *Zentlar* Rezki.

#### MATÉRIEL ET TRACTION

**Services régionaux.** — Inspecteur Divisionnaire de 1<sup>re</sup> classe : à Alger, M. *Lavigron* Léon.

Confort moderne  
 Cuisine  
 - très soignée -

**NICE — GARDEN-HOTEL**  
 56, rue Saint-Philippe

Prix spéciaux pour Fonctionnaires et Employés P. L. M. Notre Hôtel est situé dans un quartier sélect, séjour idéal pour un bon repos et tranquillité.  
 Pour un séjour de 7 jours : chambre avec pension complète, toutes taxes comprises, seulement au prix de **290 francs**

NOTA. — A votre arrivée et à la sortie de Gare, demandez notre Conducateur.

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

**185 fr.**

Fourneaux..... 295 fr. Voitures d'enfant 160 fr.  
 Fusil à partir de 220 fr. Machines à coudre 515 fr.  
 Garanties 5 ans — Catalogue franco

12, rue du Onze-Novembre  
**SAINT-ETIENNE**

## DANS LES COOPÉRATIVES P. L. M.

### PETITS POIS

VALADE, LE HENAFF, SAUPIQUET, CASSEGRAIN  
THONS

BOUVAIS-FLOU, BALESTRIÉ, SAUPIQUET

### SARDINES

AMIEUX, BOUVAIS-FLOU, LES ALLIÉS  
MARABOUT, DANRÉMONT

Les Meilleures Marques de Conserves

Fédération des Coopératives P. L. M., Est et diverses

## ORTHOPÉDIE - PROTHÈSE

STÉ AN<sup>ME</sup> 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.

Par décision du Conseil d'administration en date du 19 août 1932, ont été nommés ou promus :

### EXPLOITATION

**Service Central.** — Sous-Chef de l'Exploitation : M. Lézer Joseph.

Chef de bureau de 2<sup>e</sup> classe : à Paris, M. Bronner Léopold.

Employé : à Paris, MM. Décourt Marcel; Vialon Albert.

Agent technique : à Paris, M. Tétaz Emile (Bollène-la-Croisière).

**Services régionaux.** — Chef de gare de 1<sup>re</sup> classe : à Montreuil, M. Boisson Emile (Le Creusot).

Sous-Inspecteur (Service Electrique) : à Saint-Etienne-Centre, M. Mossant Jules (Saint-Etienne-Châteaureux).

Chef de gare de 2<sup>e</sup> classe : à Chasse, M. Garciot Jean (Miramas).

Contrôleur principal du Service Electrique : à Lyon-Centre, M. Malanos André (Paris).

Chef de groupe : à Chambéry-Centre, M. Humbert François.

Contrôleur du Service Electrique : à Saint-Etienne-Centre, M. Solle Emile (Rive-de-Gier).

Chef de gare de 4<sup>e</sup> classe : à Saint-Pierre-le-Moutier, M. Tanère Marcel (Guéniigny);

à Charolles, MM. Berthier Antoine (Mézenât); Pouget Louis (Lyon-Perrache), actuellement détaché à la Compagnie des Chemins de fer du Maroc.

Facteur-Chef : à Lyon-Brotteaux, M. Grailhat Auguste (Lozanne).

Commis principal : à Lyon-Vaise, M. Roux Rupert; à Toulon, M. Sarobert Emile (Arles); à Montpellier, M. Guy Marcel (Nîmes G. V.).

Chef de gare de 5<sup>e</sup> classe : à Guéniigny, M. Saudin Philippe (Corvol-Orgueilleux); à Liesle, M. Pahn Louis (Esprels).

Contrôleur de résidence : à Nîmes P. V., M. Baillé Albert (Marseille-Saint-Charles).

Chef de manutention principal : à Mar-

seille-Saint-Charles, M. Féraud Marcel.

Chef aiguilleur principal : à Perrigny, M. Choux Charles; à Marseille-Saint-Charles,

M. Tibert Joseph.

Commis de 1<sup>re</sup> classe : à Dijon-Ville, M. Bourlier Jules; à Marseille-Saint-Charles,

M. Boutroue Louis.

Chef de gare de 6<sup>e</sup> classe : à Herbeauvillers,

M. Jobert Marcel (Vernou-sur-Seine).

Expéditionnaire : à Marseille-Saint-Charles,

M. Dé-

cugis Lucien (Marseille-Saint-Charles).

Calqueur : à Clermont-Ferrand-Centre, M.

Bakinn Paul (Bellegarde-Ain).

Chef de manutention : à Marseille-Saint-

Charles, M. Panisse Marcelin.

Chef aiguilleur : à Laroche-Migennes, M.

Godard Georges (Melun).

Facteur enregistrant : à Vernou-sur-Seine,

M. Hillaire Auguste (Bercy); à Vallerois-

le-Bois, M. Jeannot Emile (Rougemont);

à Pont-de-Vaux-Fleurville, M. Dupressy

Louis (Sénozan); à Marseille-Prado, M.

Villesche Joseph (Saint-Marcel).

Chef de train : à Roanne, M. Rollet Jean.

### MATÉRIEL ET TRACTION

#### MATÉRIEL

**Services régionaux.** — Contremaître de 1<sup>re</sup>

catégorie : à Courbessac, M. Souchon Lu-

ctien.

#### TRACTION

**Services régionaux.** — Eleve-Mécanicien :

à Dijon, M. Eustache Louis.

Mécanicien de manœuvres : à Annemasse,

M. Buchet François.

#### VOIE

**Service Central.** — Inspecteur de 2<sup>e</sup> classe :

à Nevers, M. Détolle Georges (Lyon).

Contrôleur technique principal : à Saint-

Florentin, M. Arnault Gaëtan.

Dessinateur principal : à Paris, M. Billet

André.

Employé : à Paris, MM. Didier Pierre; Guil-  
lot Jean.

Expéditionnaire : à Paris, Mme Durand Jean.

**Services régionaux.** — Chef de Section : à

Tournon, M. Pagnet Georges (Rognac).

Chef de district principal : à Marsaille, M.

Gérente Edouard; à Rognac, M. Chapus

Marius (La Roche-sur-Foron).

Chef de district de 1<sup>re</sup> classe : à Faverges,

M. Moutyade Louis; à Saint-Etienne, M.

Broutinel Emmanuel; à Bourg-Argental,

M. Ollier Samuel.

Sous-Chef de bureau de 2<sup>e</sup> classe : à Paris,

M. Christophe Louis.

Chef de groupe : à Paris, M. Thomassin

Edouard; à Saint-Etienne, M. Frayse

Baptiste.

Attaché (Echelle 10) : à Lyon, M. Geoffroy

Georges.

Dessinateur-projeteur de 2<sup>e</sup> classe : à Clet-

mont-Ferrand, M. Perrit Maurice.

Employé principal : à Nevers, M. Morand

Etienne.

Dessinateur-calqueur : à Paris, M. Lager Gil-

bert; à Lyon, M. Valancony Pierre.

Employé : à Paris, M. Jabally Fernand; à

Tournon, M. Chacornac Marcel; à Lan-

geac, M. Flandin Auguste; à Lyon, M.

Bonnidat Ernest.

Surveillant principal de la voie : à Breil, M.

Boéri Augustin; à Avallon, M. Fourrier

Philippe (Etang).

### RÉSEAU ALGÉRIEN

#### EXPLOITATION

**Service Central.** — Employé principal : à

Alger, M. Paoletti Henri.

#### MATÉRIEL ET TRACTION

**Services régionaux.** — Attaché de trac-

tion : à Alger, M. Cabantous Georges.

# BELLEJARDINIÈRE

RUE DU PONT-NEUF

TOUS LES ACHATS AU-

DESSUS DE 50 FR 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**

7-82