

QUATRIÈME ANNÉE, N° 24

NOVEMBRE 1932

# LE BULLETIN DE PLM

REVUE BIMESTRIELLE

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

Price

# LE BULLETIN LE PLM

## ABONNEMENTS

France, Colonies et Pays } 12 frs  
de Protectorat }  
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.

Après l'accident de Turcotte.  
Les attributions des principales gares de triage du Réseau (suite), par M. Mauris, Inspecteur Général du Mouvement.  
Les nouveaux Ateliers d'Alger, par M. Lavignon, Ingénieur adjoint du Matériel à Alger.  
Les Chemins de fer au service des relations internationales, par M. Holzer, Inspecteur Divisionnaire à la Direction.  
*Revue documentaire* : Trafic du Réseau P. L. M. — Un nouvel organe du Service de l'Exploitation : les bureaux de renseignements-transports-marchandises. — Trains spéciaux à prix réduits à l'occasion des matches de football. — Les voitures-buffets et wagons-restaurants-bars. — Une importante innovation : les transports avec date de livraison garantie. — Les inondations sur le Littoral en septembre dernier. — La première pierre du premier môle oblique de la Joliette a été posée. — Pour combattre les rabattements de fumée sur les locomotives. — Changement de service du 2 octobre. — Concours d'apprentis.

Dans nos cités. — Evitons les accidents. — L'Hygiène, par M. le Docteur Henry Thierry. — Lectures. — Così fan tutti, conte, par M. Faure-Geors.  
*En marge du métier* :

*Arts* : Le 3<sup>e</sup> Salon de l'Artistique à Nîmes; La philharmonique de Clermont-Ferrand; La Corbeille fleurie. — *Sports* : L'activité sportive sur le Réseau. — *Jardinage* : Pour avoir de belles endives. — *Pêche* : La carpe. — *Autour de ma gare* : A Golfe-Juan-Vallauris. — *T. S. F.* : Appareil de tension anodique sur courant alternatif.

*Pour vous, Lectrices* : La Table. — Le Ménage. — La Mode.

Tables des matières parues en 1932.

*Feuilles roses* : Principaux Ordres de Service, Instructions et Circulaires parus. — Médailles d'honneur. — Distinctions honorifiques diverses. — Avancements en grade (Conseils des 23 septembre et 21 octobre 1932). — Table spéciale des matières parues dans les feuilles roses en 1932. — Nos annonceurs en 1932.

## DISTINCTIONS HONORIFIQUES

### Légion d'honneur

*Par décrets des 12 mai, 13 juin, 11 et 20 juillet, 31 août 1932, ont été promus ou nommés dans l'Ordre National de la Légion d'honneur :*

*Officier* : M. LIONS Georges, Employé au dépôt d'Avignon.

*Chevaliers* : MM. BREL Louis, Ouvrier aux ateliers de machines d'Oullins; CASTETS Albert, Homme d'équipe à Alger; CERISIER Auguste, Sous-Chef de gare à Cannes; GIMENEZ Diégo, Employé à Alger; LANNUSSE Victor, Sous-Chef d'études à Nice; SAINT-MARC Eugène, Chef de district principal à Breil; SAUTEL Clément, Inspecteur Divisionnaire à Alger; VERNONIS Eugène, Employé au dépôt de Roanne; BINOT Albert, Employé principal à la 1<sup>re</sup> Circonscription du Matériel à Villeneuve-Saint-Georges.

### Médaille militaire

*Par décrets des 14 juin 1919, 24 août 1931, 3 mars, 13 et 14 juin 1932, la Médaille militaire a été conférée aux Agents dont les noms suivent :*

MM. ANTRESSANGLE Firmin, Facteur enregistreur à Vogüé; AVIAS Abel, Homme d'équipe à Romans - Bourg - de - Péage; BARES Auguste, Cantonnier à la Grand-Combe; BARRY Louis, Aiguilleur à Pier-

relatte; BÉRAUD Antonin, Facteur mixte à Bollène-la-Croisière; BERTHIER Marius, Chef de canton à Lyon-Guillotière; BOISSON Edmond, Sous-Chef de brigade de manoeuvres au poste d'Entretien de Nevers;

BONNARDEAU Edmond, Sous-Chef de maintenance à Agha; BONZON Clément, Cantonnier à Champagnole; BORDET Adolphe, Garçon de bureau à Dijon; BOUSCHET Gilbert, Cantonnier à Grézan; BOYER Gabriel,

Homme d'équipe à Villeneuve-Triage; BOYER Joseph, Mécanicien de route à Nice; BRION Anatole, Brigadier de manutention à Paris; BROUILLARD Joseph, Mécanicien de route à Nice; BRUN Alfred, Mécanicien de route à Avignon; BRUN Joseph, Homme d'équipe à Villeneuve-Triage; CALDIROLA Ernest, Facteur mixte à Villersexel; CAVALIE Gabriel, Homme d'équipe à Cannes-la-Bocca P.V.; CAYOL Alfred, Facteur aux écritures à Marseille-Prado; CHADUTEAU Julien, Receveur aux billets à Grenoble; CHARLEUX Charles, Cantonnier principal au Creusot; CHARRONDIÈRE Simon, Conducteur à Nevers; CLERC Elie, Homme d'équipe à Annemasse; COLIN Pierre, Chef de train à Paray-le-Monial; COTTIN Louis, Manœuvre au poste de Genève-Cornavin; CROZIER Jean, Garde-signaux à Saint-Georges-de-Reneins; DENANS Roger, Commis principal à Grasse; DEPIERRE Marie, Expéditionnaire au dépôt de Besançon; DOUERE Pierre, Facteur de ville à Marseille-Saint-Charles; DUBOIS Claude, Commis à Clermont-Ferrand; DUBOIS Claude, Chef de train à Lyon-Perrache; DUCRET Jean, Cantonnier à Chambéry; DUMAS Numa, Homme d'équipe à Chalon-sur-Saône; FAURE Henri, Conducteur à Livron; FAVIER Pierre, Conducteur à Ambérieu; FERRAND Marcel, Conducteur à la résidence de Veynes; FEYDEL Léonard, Manœuvre

au dépôt de Laroche; FRAISSON Aimé, Aide-Ouvrier aux ateliers de machines d'Oullins; FRANÇOIS Maurice, Brigadier de manutention à Paris; FOUASSIER Désiré, Garde-signaux à Bois-le-Roi; FOYATIER Jean, Chauffeur de route au dépôt de Lyon-Vaise; GALCIN Joseph, manœuvre spécialisé au poste d'Entretien de Lyon-Guillotière; GIRARD Lucien, Contrôleur aux ateliers d'Oullins; GLEIZAL Louis, Brigadier-Chef au Pouzin; GOYARD Emile, Aiguilleur à Ambérieu; GUÉRIN Jean, Facteur mixte à Tracy-Sancerre; HALBEHER Gaston, Homme d'équipe à Paris; HENRY Jean, Facteur aux écritures à Mâcon; JACQUEMOUD François, Brigadier de manutention à Ambérieu; JACQUEROT Alfred, Aiguilleur à Besançon-Viotte; JOURDA Joseph, Conducteur à Ambérieu; LADOUCE Elie, Garde-signaux à Montélimar; LA-GRAVE Louis, Brigadier de manutention à Paris; LAMBERT Joseph, Sous-Chef de canton à Peyraud; LATOURNERIE Marcel, Chauffeur de route à Nîmes; LAURENT Pierre, Conducteur à Nîmes; LEFEBVRE Gaston, Mécanicien de route à Nice; LIOUSSON Gabriel, Facteur enregistrant à Champigny-sur-Yonne; MARTIN Philibert, Cantonnier à Chambéry; MARTINET Albert, Employé principal au dépôt de Dijon-Perrigny; MELISSE Louis, Manœuvre au poste d'Entretien de Lyon-Brotteaux; MERCIER Louis, Facteur enregistrant à Pont-

d'Avignon; MICHEL Etienne, Vagonnier à Nîmes; MONARD Charles, Garde-signaux à Barbantane; MOUGIN Alphonse, Cantonnier à Valence; PERRET Louis, Facteur mixte de Verneuil; PIEDNOIR André, Surveillant de Travaux à Paris; PIERROU Roger, Chauffeur de route à Oran; PILLOIX Benoît, Homme d'équipe à Lyon-Perrache; PIZAY Pierre, Cantonnier au Coteau; PRIEUR Marcel, Aide-Ouvrier au poste d'Entretien de Corbeil; RABEZANA Charles, Brigadier à Nice-Ville; REMOND Jules, Mécanicien de route à l'annexe de Montbéliard; ROBERJOT François, Brigadier à Chalon-sur-Saône; ROLLE Louis, Cantonnier principal à Villeneuve-Saint-Georges-Triage; ROUGETET Louis, Facteur aux écritures à Dijon-Ville; SECOND Claudius, Aiguilleur à Saathonay-Rillieux; SERRE Léon, Aiguilleur à l'Ardoise; SERVAIS Lucien, Aiguilleur à Villeneuve-Saint-Georges; SOUVIGNET Jean, Homme d'équipe à Terrenoire; STELLA Jean-Baptiste, Visiteur au poste de Vintimille; TÊTE Marcel, Garde-signaux à Montbard; THOMASSIN Gaston, Brigadier de manœuvres à Perrigny; TROUPEL Ferdinand, Commis principal à Lunel; UZIARD Pierre, Conducteur à Lyon-Perrache; VACHEZ Claude, Sous-Chef de canton à Tarare; VAILLANT François, Expéditionnaire à Alger; VIDAL Charles, Facteur enregistrant à Solliès-Pont.

## Citations à l'Ordre du Réseau

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

MM. GIRARD Marcel, Sous-Chef de gare de 4<sup>e</sup> classe à Ambérieu et DESCOTTES François, Brigadier de la même résidence.

Le 11 juin 1932, ont fait preuve de sang-froid et de courage en se précipitant au secours d'un voyageur imprudent qui allait être écrasé par un train entrant en gare.

M. DUCRUET Marceau, Cantonnier à Marguerittes.

Le 26 juin 1932, a réussi, dans des conditions particulièrement périlleuses, à sauver une jeune fille qui venait de tomber dans une rivière et allait inmanquablement s'y noyer.

M. RAMOUSSE François, Homme d'équipe à la gare de Roanne.

Le 15 juillet 1932, a fait preuve de beaucoup de courage et de décision, en intervenant promptement et au péril de sa vie, pour sauver un voyageur qui allait se faire écraser.

M. DADDIO Xavier, Garde-signaux à la station de Cap-d'Ail.

Le 16 juillet 1932, a réussi, par sa vigilance et son sang-froid, à sauver la vie d'un voyageur imprudent, descendu à contre-voie d'un train au moment de l'arrivée d'un convoi croiseur.

M. FOL Louis, Vagonnier de la résidence d'Ambérieu.

Le 16 juillet 1932, a montré beaucoup de sang-froid et de dévouement en évitant, au péril de sa vie, un grave accident à un homme d'équipe de Saint-Rambert-en-Bugey.

M. GUILLAND Jules, Facteur enregistrant à la gare de Culoz.

Le 30 juillet 1932, s'est courageusement précipité au secours d'une voyageuse qui, ayant voulu monter dans un train en marche, avait été projetée sur les tampons, entre deux voitures, et allait tomber sous le convoi.

M. AYMARD Gaston, Facteur aux écritures à la gare de Riom.

Le 2 août 1932, a courageusement sauvé une voyageuse au moment où elle allait être happée par un train entrant en gare.

M. GIRAULT Louis, Cantonnier principal à Girolles.

Le 12 août 1932, a réussi, bien que blessé au cours de sa courageuse intervention, à désarmer un dangereux individu qui allait commettre un crime.

M. REY Louis, Cantonnier à Sausset-les-Pins.

Le 15 août 1932, vers 16 h. 30, alors que la mer était démontée, s'est, à deux reprises, jeté à l'eau pour tenter de porter secours à des baigneurs en détresse et a réussi un sauvetage.

MM. GONIER François et GOYOT Louis, Ouvriers au dépôt de Laroche.

Le 18 août 1932, alors qu'ils se baignaient dans l'Yonne, ont fait preuve de courage en sauvant un de leurs collègues qui venait de couler.

M. FAURE Etienne, Visiteur au poste d'entretien de Saint-Germain-des-Fossés.

Le 30 août 1932, a fait preuve d'un grand dévouement en se portant promptement au secours d'une personne qui allait se faire écraser.

M. MAGRINI François, Chauffeur de route au dépôt de Carnoules.

Le 7 septembre 1932, a contribué, par son initiative et son courage, à l'arrestation de deux individus armés qui venaient de descendre en marche du train qu'il accompagnait.

M<sup>me</sup> COUTAZ Française, Journalière assurant les remplacements de garde-barrières à Arc-Senans.

Le 10 septembre 1932, a fait preuve de beaucoup de sang-froid en sauvant une jeune fille qui allait se faire écraser par un express.

## Mentions pour Actes méritoires

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

MM. BENOIT-PEQUIGNET Camille, Sous-Chef d'équipe au chantier de Saulon; DURET Henri, Homme d'équipe à Valence; GIRARD Marcel, Sous-Chef de gare à Ambérieu; NOBILI Anthelme, Homme d'équipe à Ambérieu; RAISIN Fernand, Chef de gare aux Houches; THOMAS Georges, Sous-Chef de brigade de manœuvres à Paris; PÉPIN Charles, Commis de 2<sup>e</sup> classe à Cosne.

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

*Exploitation.* — MM. ALLAIS Marcel, Facteur enregistrant à Peyraud; ALLIOT Jules, Surveillant des trains à Paris; ANDRÉ Georges, Homme d'équipe à Marseille-Saint-Charles; BARTASSOT Joseph, Chef de train à Roanne; BARTHELEMY Philémon, Homme d'équipe à Marseille-Saint-Charles; BEAUCLAIR Henri, Facteur mixte à Fons-Saint-Mamert; BÉRINGUIER Félix, Facteur aux écritures à Nîmes P. V.; BERNARDIN Ernest, Chef de station à Chenevrey; BERTHIER Claude, Chef de gare à Saint-Julien-la-Vêtre (Loire); BIANCO Matthieu, Sous-Facteur à Paris; M<sup>me</sup> BLANC Louise, Receveuse de 2<sup>e</sup> classe aux billets à Annemasse; MM. BOUCHARD Jean, Sous-Facteur à Paris; BOURDIN Henri, Homme d'équipe à Paris; CADOUX François, Facteur-Chef à Albertville; CAILLLOL Joseph, Homme d'équipe à Aubagne; CAPELIER Roger, Homme d'équipe à Nîmes G. V.; CARNUS René, Homme d'équipe à Montpellier; CHANEAC Alphonse, Brigadier-Chef à Tain-l'Hermitage; CHARBONNIER Georges, Homme d'équipe à Paris; CHEVIET Marcel, Gardien à Lyon-Brotteaux; CHEVRIER Jacques, Facteur aux écritures à Saint-Avre-la-Chambre; CHIRAT Pierre, Surveillant des trains à Saint-Etienne-Châteaureux; DALLARD Joseph, Facteur aux écritures à Marseille-Saint-Charles; M<sup>me</sup> DECHAMP Marthe, Factrice aux écritures à Lyon-Brotteaux; MM. DUMAS Pierre, Homme d'équipe à Saint-Etienne-Châteaureux; DURAND Pierre, Homme d'équipe à Saincaize; FABRE Antonin, Homme d'équipe à Paris; FAVIER Henri, Homme d'équipe à Corbeil-Essonnes; FEROLIA Dominique, Homme d'équipe à Paris; FLORENS Marie, Chef de gare à Gevingey; FRENEAT Antoine, Surveillant des trains à Saint-Etienne-Châteaureux; GAIN François, Conducteur à Clamecy; GAULARD Norbert, Facteur aux écritures à Paris; GENESTIER Eugène, Facteur mixte à La Clayette-Baudemont; GIEUSSE Emile, Receveur de 1<sup>re</sup> classe à Nice-Ville; GRANDJEAN André, Facteur aux écritures à Auxerre-Saint-Gervais; GUÉRILLOT Louis, Homme d'équipe à Bletterans; GUILLER

Félix, Facteur aux écritures à Gien; GUYOT Louis, Homme d'équipe à Saincaize; HARTEMBERGER Georges, Commis de 2<sup>e</sup> classe à Bourg; JOLY Eugène, Homme d'équipe à Bourg; JULIEN Marcel, Homme d'équipe à Grenoble; JOUVEAU Paul, Facteur aux écritures à Apt; M<sup>lle</sup> LARDET Louise, Factrice aux écritures à Lyon-Vaise; MM. LARGUIER Emile, Homme d'équipe à Saint-Chaptes; MARCHESI Pierre, Facteur aux écritures à Avignon; MARIAN Charles, Chef de station à Châtillon-d'Azergues; MÈGE Emile, Contrôleur technique principal à Paris; MERCURIN Antoine, Homme d'équipe à Cavailhon; MEUNIER Victor, Brigadier de manutention à Châtillon-sur-Seine; MICNEAU Philippe, Facteur enregistrant à Corbigny; MILLOT Claude, Receveur de 2<sup>e</sup> classe à Paris; MISSONNIER Jean, Homme d'équipe à Clermont-Ferrand; MONIN Ferdinand, Receveur de 1<sup>re</sup> classe à Montpellier; PETIT Ernest, Homme d'équipe à Paris; PIALOUX Louis, Facteur enregistrant à Arles; PIERREGROSSE Joseph, Facteur aux écritures à Ugin; POIRIER Henri, Homme d'équipe à Corbeil-Essonnes; POYET Jean, Homme d'équipe à Roanne; QUEYROCHE Joseph, Homme d'équipe à Saint-Etienne-Pont-de-l'Ane; RACLET Charles, Homme d'équipe à Belleville-sur-Saône; REBOUL Félix, Facteur aux écritures à Arles; REQUIER Emile, Homme d'équipe à Marseille-Saint-Charles; RIOU Henri, Homme d'équipe à La Seyne-Tamaris-sur-Mer; RIVOLLIER François, Chef de manutention principal à Saint-Etienne-Châteaureux; ROCHETTE Léonce, Receveur de 2<sup>e</sup> classe à Paris; ROSSI Louis, Facteur aux écritures à Annemasse; ROUX André, Facteur aux écritures à Châtillon-sur-Seine; SIMONIN Louis, Homme d'équipe à Chantenay-Saint-Imbert; SOURDON Marcel, Facteur aux écritures à Paris; Suppo Delphin, Homme d'équipe à Fontan-Saorge; TAFANELLI Jean, Homme d'équipe à Paris; TARDY Marin, Commis de 2<sup>e</sup> classe à Saint-Gervais-les-Bains-le-Fayet; TEISSIER Denis, Homme d'équipe à Saint-Jean-du-Gard; THIOILLIER Charles, Sous-Chef

de manutention à Paris; URBAIN Louis, Homme d'équipe à Melun; VENTURINI Honoré, Receveur de 2<sup>e</sup> classe à Breil.

*Matériel et Traction.* — MM. ADAM Lucien, Manœuvre à Dijon-Ville; ANDRÉ Pierre, Manœuvre spécialisé à La Blanche-Étienne; BARNIER Symphorien, Elève-Mécanicien à Alès; BEL Pierre, Manœuvre à Lyon-Saint-Paul-Entretien; BÉSSON Pierre, Manœuvre à Autun; M<sup>lle</sup> BONFILS Clotilde, Femme-Manœuvre à Chambéry; MM. BRIET Jean, Manœuvre à Roanne; DRUFFIN Georges, Manœuvre à Melun-Entretien; GIRE Jean, Sous-Chef de brigade de manœuvres à Roanne; GRANDGIRARD Marcel, Manœuvre à Belfort; M<sup>lle</sup> GUÉRIN Alexandrine, Femme-Manœuvre à Clermont; MM. LASNE Henri, Sous-Chef de brigade de manœuvres à Montargis-Entretien; LAVILLAT Léon, Visiteur à Genève; LEBLANC Pierre, Visiteur à Grenoble; LOBJOIS Adrien, Manœuvre à Dijon-Ville; LORATO Démétrius, Visiteur à Saint-Gervais-les-Bains (Entretien); MARCHE Antoine, Manœuvre à Clermont; MAULET Jean, Ouvrier à Oullins-Voitures; MERCIER Auguste, Visiteur à Paris E. V.; MICHAUD-MAILLET Ernest, Visiteur à Saint-Gervais-les-Bains; MOLLIER Joseph, Visiteur à Saint-Gervais-les-Bains; QUINCY Franck, Manœuvre spécialisé à Annemasse; RAOUX Gustave, Aide-Ouvrier à Montargis-Entretien; RIVOIRE Georges, Sous-Chef de brigade de manœuvres à Autun; ROUGIER Antoine, Manœuvre spécialisé à Aix-Entretien; TABERLET François, Manœuvre à Saint-Gervais-les-Bains; TURREL Joseph, Aide-Ouvrier à Saint-Gervais-les-Bains; DORLE Claude, Aide-Ouvrier à Lyon-Vaise.

*Voie.* — BERNARD Paul, Surveillant principal de la Voie à Montereau; COTTA Antoine, Cantonnier à Golfe-Juan-Valauris; PAILLOUX François, Surveillant principal de la Voie à Chalon-sur-Saône; M<sup>me</sup> THEVENIN Emile, Garde-barrières à Chambéry-Challes-les-Eaux.

*Algérie.* — CORNILLE Lucien, Aide-Ouvrier (ferreur) à Sidi-Bel-Abbès.

## APRÈS L'ACCIDENT DE TURENNE

### Un Ordre de Service de la Direction du Réseau Algérien P. L. M.

Alger, le 20 septembre 1932.

Le mercredi, 14 septembre 1932, sur la ligne de Sainte-Barbe-du-Tlélat à Oujda, le train 403, transportant un bataillon du 1<sup>er</sup> Régiment Etranger à destination d'Oujda, a déraillé entre les km. 163+750 et 163+900.

Cet accident qui n'est imputable à aucun agent du Réseau, a fait de nombreuses victimes parmi les militaires transportés et causé la mort de cinq de nos agents.

Le Directeur du Réseau salue avec émotion et cite à l'Ordre du Réseau les Cheminots victimes du devoir :

MM. PASQUIER Charles, Contrôleur adjoint des trains, à Sidi-Bel-Abbès,  
PRIETO Vicenté, Mécanicien de route, de la résidence de Tlemcen,  
BELTRA Joseph, Chef de train, de la résidence de Tlemcen,  
DE CRUZ Jean, Vagonnier, de la résidence de Tlemcen,  
FORSTER Pierre, Homme d'équipe, de la gare de Tlemcen,

tous tombés au Champ d'Honneur du devoir professionnel,

ainsi que MM. RIGAUD Charles, Chauffeur, de la résidence de Tlemcen,  
VALERO André, Conducteur, de la résidence de Tlemcen,  
GARCIA Joseph, Vagonnier, de la résidence de Tlemcen,

**blessés dans l'accomplissement de leur tâche et qui, malgré cela, ont continué à remplir leur devoir professionnel en assurant immédiatement et malgré leurs blessures la couverture du train.**

Il adresse l'expression émue de ses condoléances attristées aux familles accablées par cet immense malheur et souhaite un prompt rétablissement aux blessés.

Tous les cheminots, fiers de leur titre, se sont trouvés atteints par cette douloureuse épreuve.

Le Directeur s'associe à cette affliction, mais il a le devoir de signaler le dévouement, l'abnégation et l'esprit de sacrifice dont tout le personnel a fait preuve dans cette circonstance. Tous ont mis tout leur cœur à hâter la délivrance des blessés et le retrait des morts ensevelis sous les décombres.

La liste de ceux dont il faudrait citer les noms serait la liste de tous ceux qui ont participé aux secours; toutefois une mention particulière doit être faite de :

MM. NAVARRO Joaquin, Chef de brigade d'ouvriers;  
MEDINA Augustin, Sous-Chef de brigade d'ouvriers.

**qui, au péril de leur vie, n'ont pas hésité à passer entre et sous les ferrailles amoncelées, pour extraire les vivants et aussi les morts.**

Cette belle attitude a provoqué des témoignages de sympathie qui démontrent en quelle estime le cheminot est tenu dans l'Algérie tout entière. Dans notre deuil nous sommes particulièrement fiers de la lettre que M. le Gouverneur Général nous a fait l'honneur de nous adresser le 17 courant et qui est portée à la connaissance du Personnel :

LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL  
DE L'ALGÉRIE

Monsieur le Directeur,

*La catastrophe de Turenne a cruellement frappé le personnel de la Compagnie P. L. M. et a mis en deuil de nombreuses familles. En rendant un respectueux hommage à ces victimes du devoir, je vous prie de vouloir bien croire, en cette douloureuse circonstance, à l'expression de mes vives condoléances et transmettre aux familles, si profondément atteintes, l'assurance de mes sentiments d'affectueuse sympathie.*

*L'organisation si prompt des secours et le dévouement inlassable et éclairé des équipes de sauveteurs ont permis d'arracher à de plus longues souffrances les survivants de cette catastrophe et ont montré une fois de plus les qualités d'abnégation et de sacrifice de votre personnel.*

*Veillez agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de ma considération distinguée.*

CARDE.

Le présent Ordre de Service devra être affiché dans tous les établissements du Réseau et il en sera classé un exemplaire dans le dossier de chacun des intéressés.

Le Directeur du Réseau Algérien P. L. M.,  
A. JOURDAIN.

# Les attributions des principales gares de triage du Réseau

par M. Mauris, Inspecteur Général du Mouvement.

Les gares de triage se trouvent à l'origine ou à l'aboutissement des grands courants de trafic : gros centres de production ou de consommation, gares de transit avec les autres Réseaux. Quelques-unes se trouvent, au contraire, loin de l'origine des grands courants, en des points où ces courants ont été grossis d'éléments pris en cours de route ou reçus des lignes affluentes, et qui nécessitent de nouveaux classements.

Nous allons examiner quels sont les grands courants de trafic de notre Réseau et indiquer quelles sont les gares chargées de les trier.

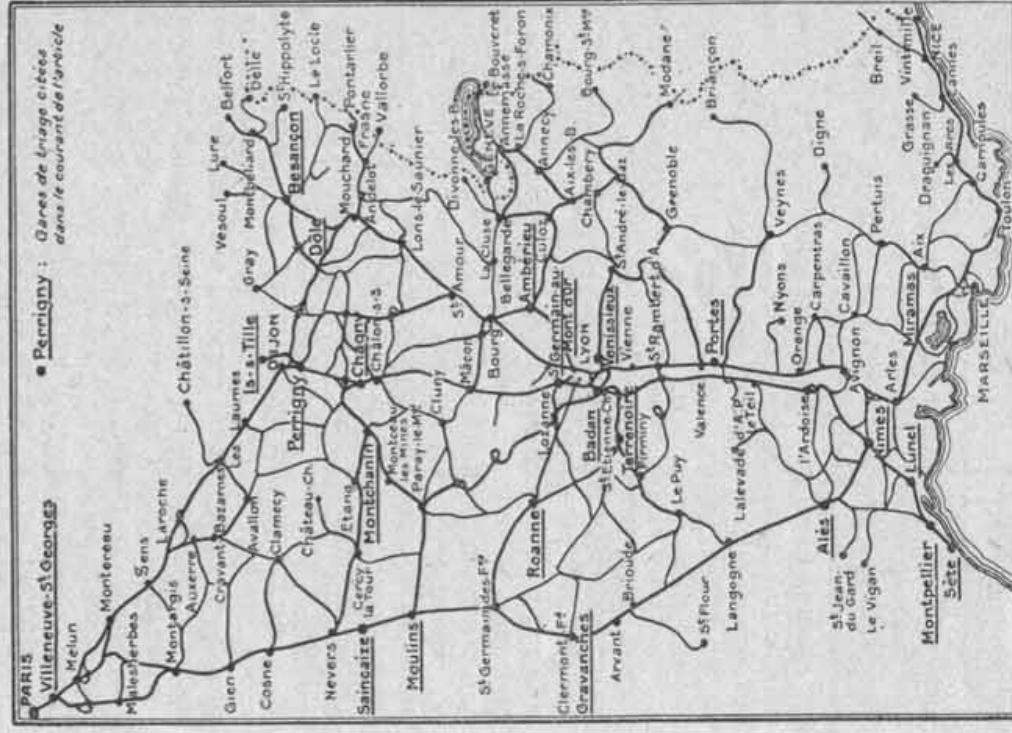
**Villeneuve.** — Villeneuve est notre plus grosse gare de triage. Il y passe deux grands courants de sens contraires, celui qui vient de Paris et des autres Réseaux par les Ceintures, pour tout le territoire que nous desservons, et le courant inverse.

Le courant de Paris comprend les produits fabriqués les plus divers, en provenance des innombrables usines de la région parisienne. Celui des Ceintures comprend surtout les houilles et les produits métallurgiques de la région du Nord et des marchandises importées par tous les ports échelonnés entre Dunkerque et Rouen-Le Havre : houilles, bois du Nord, coton, laine, café, pâtes de bois, nitrates, produits coloniaux divers. Ces courants, fondus et classés à Villeneuve, déferlent sur toutes nos lignes et vont jusqu'à Miramas et Lunel.

En sens inverse, nous recevons à Villeneuve des produits de tout notre Réseau : vins du Midi, savons et huiles de Marseille, bois du Jura et du Morvan, automobiles de Montbéliard, eaux minérales d'Evian, Vichy ou Vals, caoutchoucs de Clermont, etc.

**Is-sur-Tille et Perrigny.** — Un autre grand courant pénètre sur notre Réseau par Is-sur-Tille et se dirige vers le centre, le sud et l'ouest du P. L. M. et sur ses au-delà : Réseau du Midi *via* Sète, Réseau d'Orléans *via* Saincaize, Moulins ou Arvant. Il nous apporte des houilles et des produits métallurgiques des départements du Nord et du Pas-de-Calais, des matières premières importées par Dunkerque, Calais ou Boulogne, des produits métallurgiques de la région Briey-Thionville, des houilles de la Sarre. Il est trié, partie à Is-sur-Tille, partie à Perrigny, où il s'amalgame avec le courant qui descend de toute la région de Villeneuve (exclu) à Dijon.

En sens inverse, nous envoyons surtout à l'Est les vins et les produits agricoles nécessaires au ravitaillement des populations denses de ses régions industrielles; mais nous sommes loin de lui passer autant de wagons chargés que nous en recevons et il faut compenser ce déséquilibre par des remises massives de wagons vides.



**Besançon et Dôle.** — Les gares de Besançon et Dôle trient le courant qui nous vient de l'Alsace *via* Belfort (houilles, potasses), de la région de Montbéliard (automobiles) et du Jura (bois). Les automobiles vont surtout à Paris, les potasses sur le centre de notre Réseau et sur l'Orléans *via* Saincaize. En sens inverse, nous envoyons surtout des produits agricoles.

**Région de Lyon.** — Dans la région de Lyon, nous avons trois gares de triage : Saint-Germain-au-Mont-d'Or, Vénissieux et Badan.

Saint-Germain-au-Mont-d'Or est une gare de triage de sens impair : elle trie les wagons qui viennent du nord (Villeneuve et Perrigny) pour la région lyonnaise, et elle classe en lots, destinés à tout le sud du Réseau, les courants qui lui viennent de Besançon, Gray, Dôle, Saincaize, Moulins, Chagny, Chalon et Mâcon.

Vénissieux est la gare qui est chargée du triage de tout ce qui sort de l'agglomération lyonnaise : Guillotière, Part-Dieu, Saint-Fons, et elle répartit ces éléments dans toutes les directions : Miramas, Le Teil, Roanne, Is-sur-Tille, Grenoble, etc.

Badan est surtout la gare de triage où viennent se concentrer les wagons pour la rive droite du Rhône et les directions du Bourbonnais et de Saint-Etienne. En particulier, la gare de Badan fait un classement très complet des wagons destinés à la région de Saint-Etienne, qu'elle remet à des trains qui, le plus souvent, les mènent directement à destination.

**Ambérieu.** — La gare d'Ambérieu participe au triage général du Réseau puisqu'elle se trouve sur la ligne Dijon-Saint-Amour-Ambérieu-Lyon, qui double la grande ligne, mais elle est surtout la gare de triage de la Savoie. Elle trie tout ce qui vient des régions de Saint-Etienne et de Lyon et de toute la partie de notre Réseau située plus au nord, pour la Savoie et l'Italie *via* Modane. Il y passe des matières premières allant alimenter l'industrie de la Savoie, du charbon, du coke, du bois de chauffage, des ferrailles pour l'Italie *via* Modane. Ambérieu trie aussi tout le courant du sud du Réseau pour Genève, qui comprend des blés importés par Marseille, des vins du Midi ou d'Espagne, des oranges d'Espagne,

En sens inverse, Ambérieu trie les produits venant d'Italie et de la Savoie. Ceux d'Italie sont extrêmement variables suivant les années, abondants à certains moments, inexistant à d'autres : automobiles, vins, fruits. De Savoie, viennent du bois, de l'aluminium, des aciers fins, des carbures. Ces marchandises sont loin de compenser le tonnage des matières premières nécessaires aux usines et celui des matériaux de construction qu'absorbe toute la région. Aussi la gare d'Ambérieu reçoit-elle de Savoie beaucoup de wagons vides, dont une partie est dirigée sur Is-sur-Tille.

**Portes.** — La gare de Portes régularise, dans les deux sens, les courants qui suivent la rive gauche du Rhône. Parmi eux, nous signalerons l'important courant de vins du Midi, celui des charbons du Gard et celui des minerais importés par les ports de la Méditerranée qui se dirigent sur Grenoble et ses au-delà (Dauphiné ou Savoie), pour alimenter les populations et fournir de matières premières les usines électro-métallurgiques. A noter que, dans le sens impair, la gare de Portes est chargée de répartir la plupart des wagons à primeurs vides ou chargés d'emballages qui reviennent des centres de consommation vers les régions productrices de fruits et légumes de la vallée du Rhône.

**Miramas.** — La gare de Miramas est la gare de triage de Marseille et du Littoral. Elle reçoit de tout notre Réseau les marchandises très variées nécessaires au ravitaillement d'une région largement consommatrice et elle en assure l'arrivée à destination. En sens inverse, elle reçoit surtout les produits de l'industrie et du port de Marseille (huiles, savons, farines, tourteaux, céréales d'importation) et elle les répartit sur la France entière ainsi que sur la Suisse *via* Genève.

**Nîmes-Montpellier-Sète-Lunel.** — La région de Nîmes-Montpellier-Sète est une région extrêmement peuplée, caractérisée par des échanges très actifs, parce que de vastes étendues ne produisent que du vin et qu'il est nécessaire de faire venir de loin tout ce qui est nécessaire au ravitaillement des habitants, à la nourriture des animaux et à la marche de la culture. A l'expédition des vins locaux vient s'ajouter l'afflux que nous donne le Réseau du Midi à Sète et les produits qui arrivent par le port de Sète (vins d'Espagne et d'Algérie, brai pour

les mines du Gard). Tout ce qui sort de cette région est trié à Sète, Montpellier ou Nîmes et envoyé sur les points les plus divers de notre Réseau : Villeneuve, Is-sur-Tille, Genève, Saint-Etienne, Marseille, etc.

En sens inverse, Nîmes et Lunel trient les wagons-réservoirs vides en retour et les produits variés nécessaires à la population (objets de consommation, engrais, etc.).

**Alès.** — Alès est surtout la gare de triage du bassin houiller du Gard, qui alimente toute la région du Midi et du Littoral. Il passe aussi à Alès deux courants de sens contraires qui empruntent la ligne des Cévennes; celui des produits marseillais qui vont alimenter le Plateau Central et celui des blés et pommes de terre du centre de la France pour Marseille et le Littoral.

**Saincaize.** — Saincaize est notre plus grosse gare de transit avec le Réseau d'Orléans. Nous y recevons des wagons de ce Réseau qui se répartissent vers l'est, le centre et le sud du P. L. M. Ils transportent surtout des produits agricoles : blés, pommes de terre. Les trains venant du Réseau P. L. M. qui sont triés à Saincaize amènent à la fois des wagons pour le Réseau d'Orléans et des wagons qui continuent sur notre terrain. Ceux qui viennent de l'est (Dôle-Montchanin) n'ont guère que des wagons pour le Réseau d'Orléans (gros courant de potasses d'Alsace au moment des campagnes d'engrais). Ceux qui viennent du sud (Badan) ont à la fois des wagons pour le Réseau d'Orléans et des wagons pour les gares P. L. M. au nord de Saincaize.

**Montchanin-Chagny.** — A Montchanin et Chagny passent deux courants, l'un est-ouest trié à Montchanin, l'autre ouest-est trié à Chagny. Le courant est-ouest vient d'Is-sur-Tille, Belfort, Ambérieu et il se dirige vers Saincaize, le Bourbonnais et les Cévennes. Le courant ouest-est suit des itinéraires inverses et il est, en plus, alimenté par les houilles de Montceau, dont une grande partie se dirige vers nos départements de l'est et la région lyonnaise.

**Moulins.** — La gare de Moulins reçoit des courants extrêmement variés : du nord, de Villeneuve, de l'est, d'Is-sur-Tille et Montchanin, du sud, de Badan, Roanne et Clermont, de l'ouest, du Réseau d'Orléans; elle en expédie de même dans toutes les directions. Cet enchevêtrement de courants en fait une gare difficile à exploiter, avec des échanges nombreux entre ses deux faisceaux.

**Roanne.** — La gare de Roanne trie les courants qui viennent de Paris pour Saint-Etienne, du Bourbonnais pour Saint-Etienne et la vallée du Rhône et les courants de sens inverse.

**Terrenoire.** — Terrenoire est une gare tout à fait particulière, établie entièrement en pente continue très forte, où le triage se fait sans machine, les wagons che-minant seuls, ralentis au frein, d'un bout à l'autre de la gare — parfois sur plus de 2 km. Cette gare trie les wagons originaires du Bourbonnais et de la région de Saint-Etienne qui se dirigent vers la vallée du Rhône. Elle est surtout alimentée par le bassin houiller de Saint-Etienne et les wagons de charbon y sont abondants.

**Clermont-Gravanches.** — Clermont-Gravanches est une gare neuve, mise en service en 1924 à la suite du développement extraordinaire pris par Clermont dans les années qui ont suivi la guerre. La gare de Gravanches trie surtout le trafic qui arrive à Clermont et celui qui en sort.

# Les nouveaux Ateliers d'Alger

par M. Lavignon, Ingénieur adjoint du Matériel à Alger.

**N**OUS voudrions montrer en quelques lignes comment le Réseau Algérien de la Compagnie P. L. M. a réorganisé et modernisé ses Ateliers de réparations de locomotives à Alger; nos camarades métropolitains pourront voir ainsi que nous sommes bien équipés et que l'organisation du travail est bien moderne. Les Ateliers d'Alger sont maintenant dignes de leurs frères aînés d'Oullins ou d'Arles.

## Les anciens ateliers d'Alger.

En 1863, il existait déjà un tout petit atelier de réparation de locomotives à Alger, mais à cette époque, le Réseau Algérien n'avait à entretenir que quelques locomotives. La mise en service de locomotives de plus en plus puissantes a nécessité l'agrandissement progressif des installations de 1863; mais dès 1926, il n'était plus possible de vivre et de travailler convenablement dans cet atelier fait de coins et de recoins et qui était incapable de recevoir en réparation les dernières locomotives 230 C et 140 C. La porte d'entrée des Ateliers était elle-même trop petite

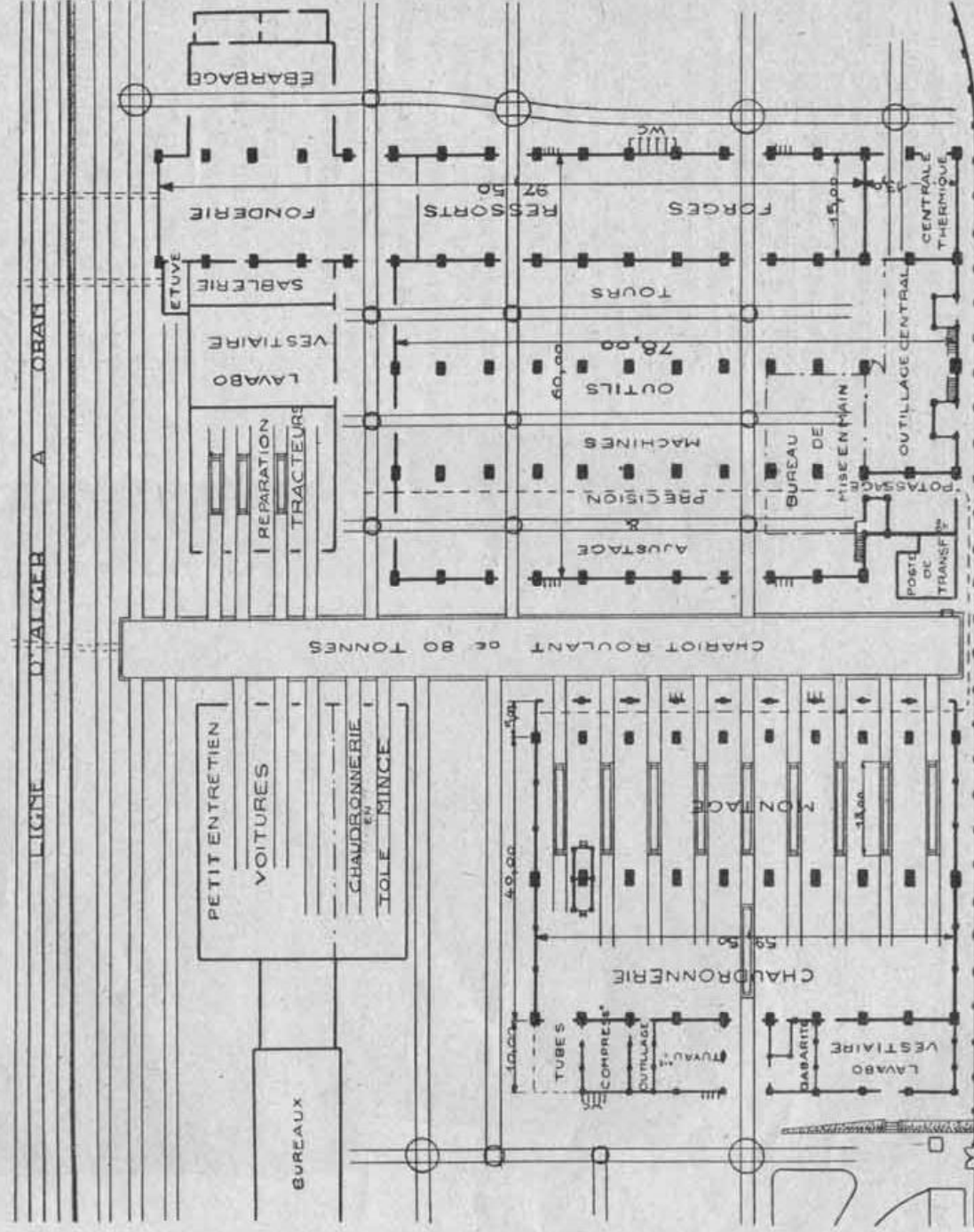
pour ces machines que l'on devait démonter dehors et entrer ensuite morceau par morceau. Les Ateliers du Réseau Algérien étaient alors bien en retard sur ceux du Réseau Métropolitain.

## Réorganisation de 1928 à 1932.

Sous la direction de M. Ducluzeau, Ingénieur en Chef, la réorganisation de tous les ateliers du Réseau Algérien commença en 1928 et, en quatre années seulement, ce travail fort important fut mené à bien.

L'atelier de réparation des voitures d'Alger fut transféré à Sidi-Bel-Abbès, où un atelier unique pour voitures et wagons fut construit de façon toute moderne. Sur les emplacements rendus libres à Alger, s'édifia rapidement le nouvel atelier pour locomotives et tenders.

Le nouvel atelier de machines d'Alger a été construit en deux étapes: la première en 1929-1930 pour l'installation d'un bâtiment « Montage-Chaudronnerie », la deuxième en 1931-1932 pour l'installation d'un autre



Plan schématique des nouveaux Ateliers d'Alger.



groupe de bâtiments « Ajustage, Tours, Machines-Outils, Forges, Ressorts, Roues, Fonderie ». Le transfert de l'outillage et du personnel des anciens aux nouveaux ateliers s'effectua sans perturbations sensibles dans la production.

### Les bâtiments des nouveaux ateliers d'Alger.

Les Ateliers d'Alger sont situés au quartier du Hamma, tout près du réputé et magnifique Jardin d'Essai, entre la route d'Alger à Constantine d'une part, et le rivage de la Méditerranée d'autre part.

Les bâtiments en béton armé sont composés de nefs parallèles entre elles, de 15 ou 20 m de largeur et de direction générale perpendiculaire au rivage de la mer. L'extrémité des bâtiments est actuellement à moins de 100 m de la plage et, en vue d'un agrandissement possible des ateliers, toutes les poutres des bâtiments actuels sont terminées par des amorces qui semblent être de grands bras tendus vers la France (1).

L'éclairage de jour et l'aération sont largement assurés par sheds vitrés avec châssis mobiles, orientés vers le nord-est et par des châssis vitrés à éléments mobiles disposés sur les faces des bâtiments. Un excellent éclairage de nuit est obtenu par des lampes de 1 000 bougies ou de 400 bougies disposées sous les poutres inférieures des sheds.

### Les moyens de production.

Les nouveaux Ateliers d'Alger sont équipés avec des machines-outils neuves, à grand rendement et d'une diversité largement suffisante pour assurer dans d'excellentes conditions la réparation générale des locomotives. Ne pouvant pas compter sur l'industrie privée, peu

(1) Le groupe de bâtiments « Montage-Chaudronnerie » comprend deux grandes nefs accolées, communiquant librement entre elles, de 20 m de largeur chacune et de 58,50 m de longueur et deux petites nefs latérales de même longueur, mais ayant 10 m et 5 m de largeur. Ces bâtiments seront prolongés prochainement et leur longueur totale portée à 110,50 m.

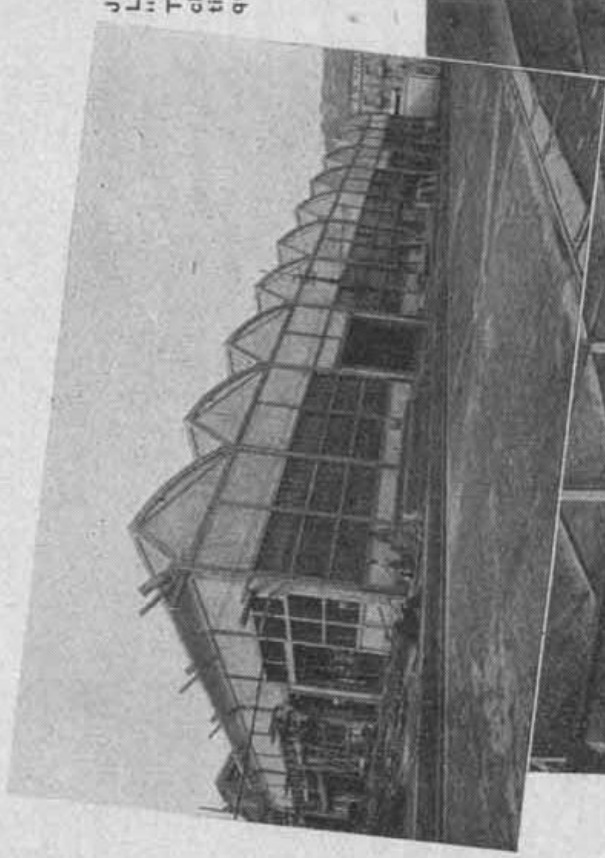
Le groupe de bâtiments « Ajustage, Machines-Outils, Tours, Forges, Fonderie » comprend quatre nefs accolées, communiquant librement entre elles, de 15 m de largeur chacune; trois nefs ont 65 m de longueur, la quatrième est longue de 110,50 m. Un bâtiment secondaire, adossé à une des extrémités des trois premières nefs, abrite le local du potassage et l'atelier de réparation de l'outillage; il a 40 m de longueur et 13 m de largeur.

La hauteur sous entrait est de 12,50 m pour les deux nefs Montage, Chaudronnerie, de 8 m pour les trois nefs Ajustage, Machines-Outils et Tours et de 11,50 m pour la nef Forges-Fonderie.

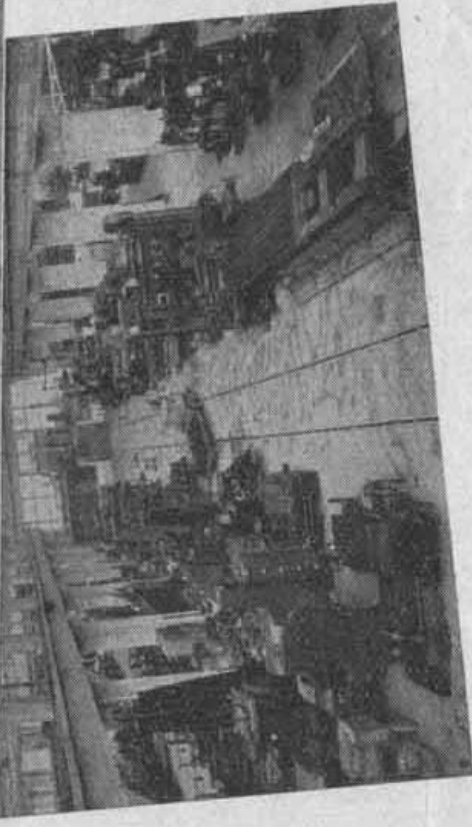
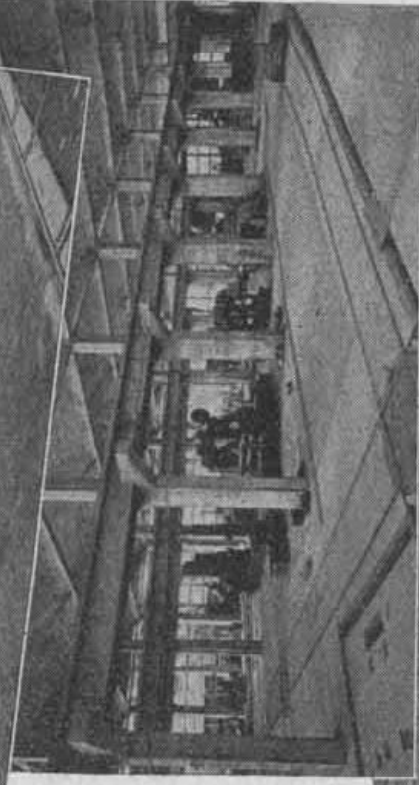
(2) Soudure oxyacétylénique des foyers en cuivre, soudure électrique à l'arc (pour les chaudières, les cylindres et les châssis), par résistance

importante à ce jour en Algérie, les Ateliers d'Alger cherchent à se suffire à eux-mêmes pour la confection de toutes les pièces de machines. Leur outillage a donc été particulièrement soigné et les tout derniers perfectionnements dans les méthodes de travail y sont appliqués (2).

Toutes les machines-outils sont équipées avec moteurs électriques individuels. Le nombre des moteurs est de deux cent soixante; leur puissance totale atteint le chiffre



Août 1931 :  
L'installation  
intérieure des  
ateliers :  
Ajustage,  
Tours, Ma-  
chines - Ou-  
tils est com-  
mencée.



Décembre  
1931 : La nef  
des machi-  
nes-outils. —  
La manuten-  
tion des pièces  
est assurée :  
soit par ponts,  
soit par va-  
gonnets, soit  
par chariots  
à accumulateurs.

(pour les tubes à fumée) et par points (pour les tôles minces), marteaux-pilons électriques autocompresseurs, fours de forge et de fonderie au mazout, machines à rectifier pour tous travaux (surfaces planes, coulisses de distribution, axes, bagues, fusées d'essieux montés, boutons de manivelles et d'accouplement montés sur les essieux), portique pour perçage, taraudage et mise en place des entretoises avec des machines électriques, sablerie automatique, tonneau de dessablage et table tournante à jets de sable pour l'ébarbage des pièces de fonderie, tours à rafraîchir les bandages à grand rendement, etc.

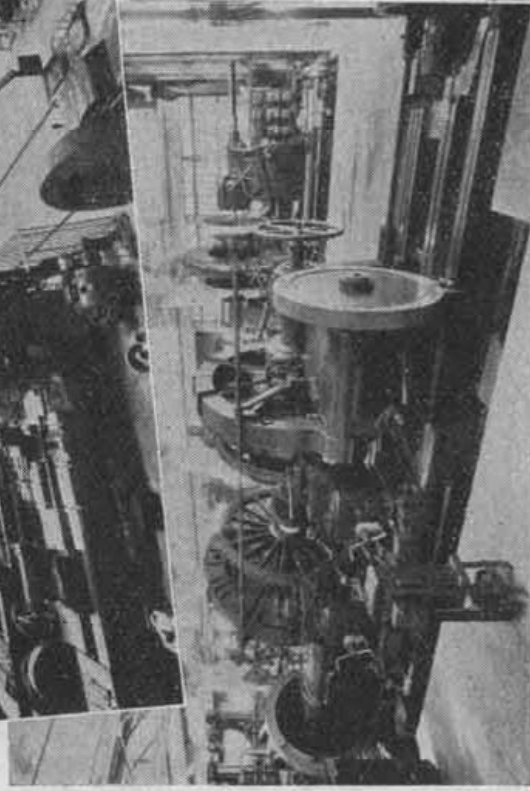
de 2 650 ch, soit près de 7 ch par agent ouvrier. Malgré le nombre important de ces petits moteurs, le facteur de puissance est maintenu très voisin de l'unité pour l'ensemble de l'atelier grâce à des condensateurs statiques et à un compensateur à réglage automatique.

La vapeur pour les marteaux-pilons, le potassage et les essais des appareils divers, est fournie par une chaudière fixe aquatubulaire timbrée à 20 kg/cm<sup>2</sup>, avec grille mécanique, chauffage au charbon ou au mazout.

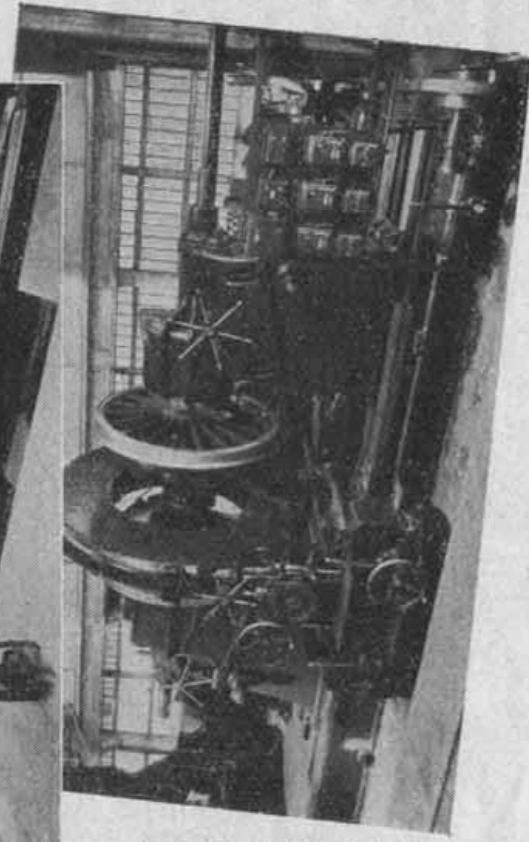
La nef des tours. Chacun possède son moteur individuel. Beau-coup d'ordre, d'air et de lumière.



Deux belles machines-outils : au premier plan, tour à grand rendement pour rafraîchir les bandages des essieux ; au second plan, machine à tourillonner.



Une machine de haute précision pour rectifier à la meule les fusées, les boutons de manivelles et d'accouplement, intérieurs et extérieurs, des essieux montés de locomotives.



une série de vitesses sur une échelle étendue. C'est ainsi que pour les crochets de 35 t, il existe huit vitesses de descente comprises entre 0,25 m et 2 m à la minute. Le courant continu est obtenu par un redresseur de courant à vapeur de mercure.

La circulation des pièces à réparer à l'intérieur de l'atelier est réalisée à l'aide d'engins nombreux, rapides et souples (1).

### L'organisation du travail.

Depuis 1925, le programme de travail des Ateliers d'Alger est basé sur le principe de la réparation générale périodique et complète des locomotives du Réseau. Une locomotive sortant de réparation générale ne doit pas revenir aux ateliers avant huit ou dix ans suivant le type, sauf accident bien entendu. Il appartient aux Dépôts de maintenir leurs machines en bon état pendant ces huit ou dix années. La réparation générale d'une locomotive est poussée au maximum possible de perfection, toutes les pièces de châssis et de mécanisme sont remises au dessin et, en pratique, la chaudière est refaite complètement à neuf. Cette façon de procéder est absolument nécessaire au Réseau Algérien où les éléments de chaudière périssent très rapidement par suite de la mauvaise qualité des eaux d'alimentation.

La moitié environ de l'effectif des Ateliers d'Alger travaille pour les réparations générales de locomotives, l'autre moitié effectue divers travaux tels que : confection de pièces neuves pour les magasins, réparation des pièces de parc pour les Dépôts, entretien des locotracteurs et des drainages, confection et entretien de l'outillage de tous les Etablissements du Service Matériel et Traction (les outils de tous les tours et machines-outils du Réseau sont unifiés et échangés aux Ateliers d'Alger).

Toutes les pièces d'une locomotive à réparer sont visitées par des agents techniques spécialisés appartenant à un bureau des Temps. Tous les bons de travaux, tous les bons de commande de matières au Magasin, tous les devis sont établis par des employés de ce bureau des Temps.

Après visite, les pièces et les bons de travaux sont classés au bureau de mise

### Les moyens de manutention.

Tous les engins de levage sont des ponts transbordeurs électriques disposés à raison de deux ponts pour chacune des six nefs principales, soit au total douze ponts dont la puissance varie de 3 t à 70 t.

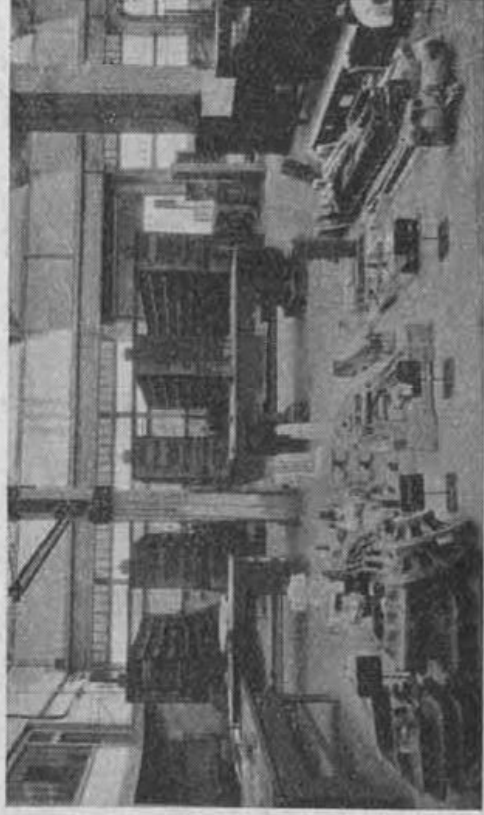
Les quatre ponts du montage et de la chaudronnerie sont alimentés en courant continu qui permet l'emploi de toute

(1) Un chariot transbordeur de 80 t entre les deux groupes de bâtiments ; 2 palans aériens monorails de 5 t et de 1,5 t de puissance (vitesses 40 m et 200 m à la minute) reliant le Montage au Potassage et à l'Ajustage ; 3 chariots passe-partout à accumulateurs électriques, avec plate-forme élévatrice (force 2 000 kg, vitesse 6 à 8 km à l'heure) ; une grue passe-partout de 1 000 kg à accumulateurs électriques ; un chariot électrique sur voie ferrée normale, force 3 t ; 1 chariot passe-partout, à moteur à essence, force 2 t ; chariots divers à main, passe-partout ou sur voie ferrée.

en mains, situé en plein centre de l'atelier. Cet organisme règle et surveille la circulation des pièces à l'intérieur de l'atelier d'après les indications de graphiques de mise en mains établis d'avance. Un seul tableau, pour chaque locomotive, porte les graphiques donnant pour toutes les pièces de la machine l'ordre de circulation dans les diverses sections d'atelier. Après chaque opération d'usinage, toute pièce est vérifiée sur le marbre au bureau central de mise en mains et elle est tracée pour l'opération suivante. Les pièces usinées sont rassemblées par groupes homogènes par le bureau de mise en mains et envoyées à la section d'Ajustage, puis au Montage.

Les avantages de cette méthode de travail sont nombreux :

- 1° Le personnel d'exécution est complètement déchargé de tous travaux d'écritures pour les bulletins de travaux et les bons de matières;
- 2° A tout moment, par l'examen des graphiques de mise en mains, on peut savoir où se trouve dans l'atelier une pièce quelconque en cours de réparation et on peut se rendre compte immédiatement de tout retard anormal;
- 3° A tout moment, on peut déterminer l'importance des travaux non encore mis en mains et cela pour toute



Bureau de mise en mains des Ateliers d'Alger : toutes les pièces à usiner et les bons de travaux correspondants partent de ce bureau central dans un ordre déterminé d'avance; les pièces semi-usinées y reviennent pour vérification et pour traçage de l'opération d'usinage suivante.

opération d'usinage (forage, rabotage, tournage, etc.);

4° Tous les renseignements concernant la réparation d'une locomotive sont groupés sur un document unique, le procès-verbal de visite de l'agent technique du bureau des Temps;

5° Observation rigoureuse des limites d'usure et des règles fixant le rebut des pièces;

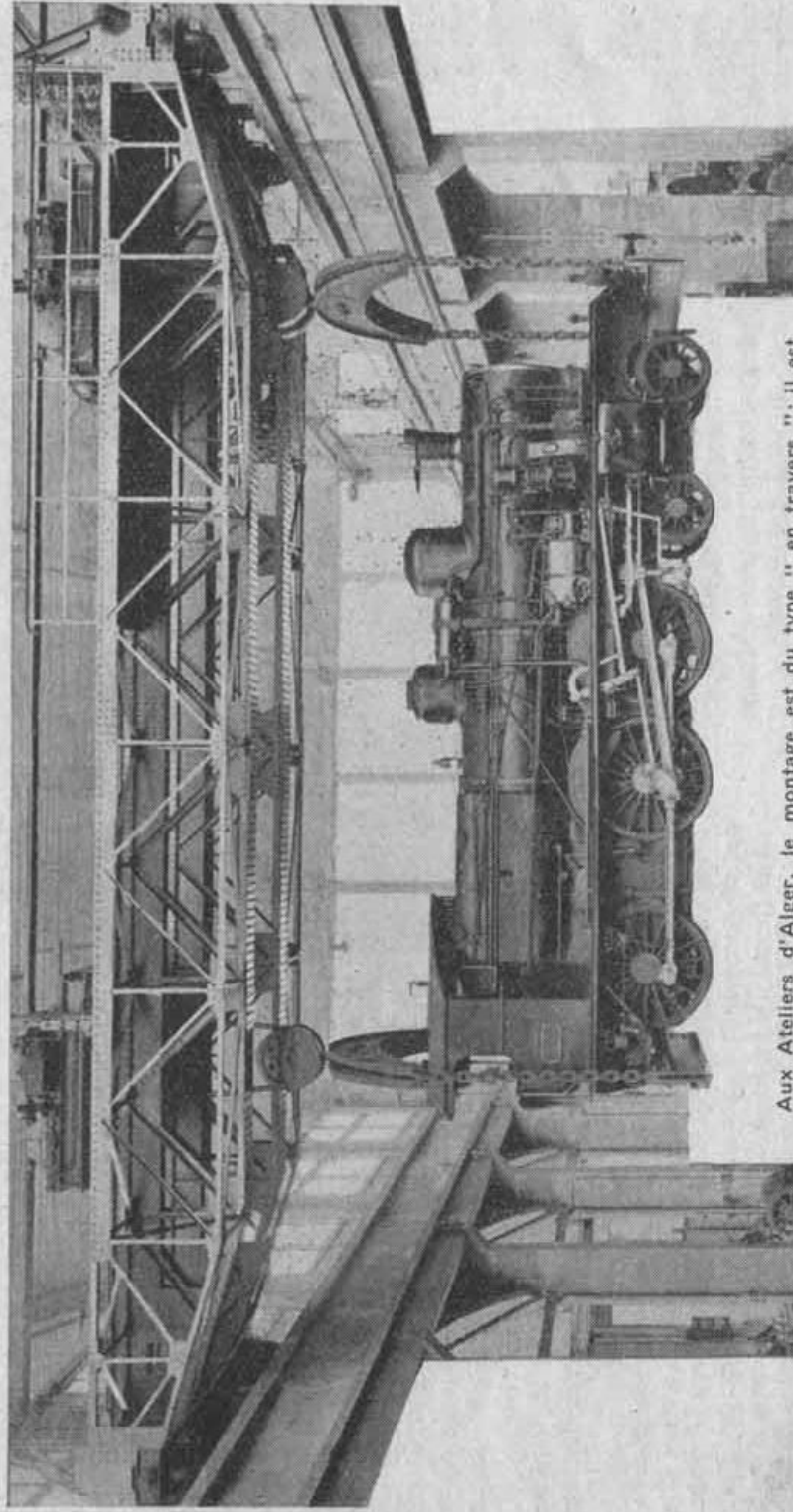
6° Ordre dans l'atelier; il n'y a jamais plus de deux ou trois jours de travail dans chaque section d'atelier;

7° Amélioration du rendement de l'atelier avec fatigue moindre pour le personnel.

Le personnel travaille à la prime de rendement comme au Réseau métropolitain.

#### Conclusion.

Nos collègues de la Métropole peuvent venir nous rendre visite maintenant; à Alger pour les locomotives, à Sidi-Bel-Abbès pour les voitures et wagons, nous pourrions leur montrer, en pleine activité, des ateliers modernes, bien éclairés, bien aérés, outillés de façon remarquable et où les règles les plus récentes de l'organisation du travail sont en vigueur. Le personnel apprécie à leur juste valeur les installations nouvelles: il peut travailler mieux, avec moins d'efforts et dans des conditions d'hygiène excellentes.



Aux Ateliers d'Alger, le montage est du type " en travers "; il est desservi à l'extérieur par un chariot transbordeur de 80 t et à l'intérieur par un pont transbordeur de 70 t (2 treuils de 35 t). Ultérieurement, un second pont transbordeur de 70 t s'accouplera mécaniquement et électriquement avec le premier, afin de permettre le levage des locomotives les plus puissantes, en particulier celles du type Garratt 231-132.

Cl. Erbacher, Alger.

# Les chemins de fer au service des relations internationales

De par leur spécialisation, beaucoup d'agents ne possèdent qu'une connaissance partielle des dispositions qui règlent les rapports des Administrations ferroviaires en matière de trafic international. Le présent article se propose de leur fournir une utile vue d'ensemble sur cette importante question.

## Complexité des transports internationaux.

UN transport international sans transbordement en cours de route est une opération complexe, comme le montre l'analyse des conditions requises.

Deux conditions sont nécessaires et suffisantes pour que les transports internationaux puissent s'effectuer sans transbordement en cours de route, à savoir :

1° Il faut que l'acheminement du véhicule — voiture ou wagon — soit techniquement possible, ce qui suppose, entre tous les Réseaux intéressés, un accord donnant la certitude que le véhicule pourra circuler sans danger sur toutes les parties de voie à emprunter et pourra, également sans danger, être incorporé dans les trains de chaque Administration de transit ou de destination;

2° Il faut que le Réseau qui envoie son véhicule à l'étranger ait la certitude de le voir rentrer et d'être indemnisé pendant la période au cours de laquelle il en sera privé.

La première de ces deux conditions est remplie grâce à l'Unité Technique des chemins de fer.

La seconde est remplie :

- a) Pour les wagons par un « Règlement pour l'emploi réciproque des wagons en trafic international » : R. I. V. ;
- b) Pour les voitures et fourgons par un « Règlement pour l'utilisation réciproque des véhicules en trafic international » : R. I. C.

## L'Unité Technique.

Dès l'origine des chemins de fer, l'écartement de la voie a été, à peu près partout en Europe, fixé à 1,44 m, sur les lignes d'intérêt général (1).

Cette communauté de vues a grandement facilité les travaux entrepris ensuite pour fixer les conditions à remplir par les voies et ouvrages d'art pour recevoir tous les véhicules et par les véhicules eux-mêmes pour la circulation en dehors de leur pays.

(1) L'écartement est de 1,52 m en Russie et de 1,67 m en Espagne.

par M. E. Holzer,  
Inspecteur Divisionnaire à la Direction.

La première conférence en vue de l'établissement de l'Unité Technique s'est réunie à Berne en octobre 1882, sur l'initiative du Gouvernement fédéral suisse. La position géographique de ce pays, qui le conduit à être essentiellement un lieu de transit, explique cette initiative.

Plusieurs autres réunions ont eu lieu depuis et, à l'heure actuelle, la rédaction qui est en vigueur date de 1913. L'Unité Technique n'est pas un accord entre les divers Réseaux de chemins de fer, mais une entente internationale entre les Gouvernements. Elle a, par conséquent, un caractère diplomatique.

Reproduire ses conditions dépasserait le cadre de ce résumé. Rappelons seulement ses objets principaux :

- I. — Conditions d'établissement de la voie (largeur).
- II. — Conditions de construction du matériel roulant :
  - Écartement des essieux;
  - Largeur et épaisseur des bandages;
  - Écartement extérieur et hauteur des boudins;
  - Hauteur, écartement et diamètre des tampons;
  - Espaces libres aux extrémités des véhicules;
  - Dimensions du profil transversal, etc.
- III. — Conditions d'entretien du matériel roulant et défauts permettant le refus aux points de transit.
- IV. — Conditions de chargement des wagons.

## Le R. I. V. et le R. I. C.

Pour réaliser la seconde condition indiquée au début, les principaux Chemins de fer d'Europe — et non les Gouvernements comme dans le cas de l'Unité Technique — se sont associés en deux Unions :

- 1° L'Union Internationale des Wagons, qui a établi le R. I. V.;
  - 2° L'Union pour l'Utilisation des voitures et fourgons en Trafic international, qui a établi le R. I. C.
- Le R. I. V. comprend une partie technique et une partie commerciale.
- La partie technique reproduit les dispositions arrêtées entre Gouvernements dans l'Unité Technique. Toutefois, le R. I. V. est plus détaillé, l'Unité Technique étant limitée aux conditions indispensables pour assurer avec sécurité le trafic international; c'est ainsi qu'elle ne prévoit pas dans tous leurs détails, comme le R. I. V., les règles à suivre pour le chargement des wagons.
- C'est la partie commerciale du R. I. V. qui réalise pour

les wagons la seconde condition nécessaire au trafic international sans transbordement :

*La certitude de voir rentrer un wagon est donnée par les dispositions suivantes :*

Lorsque le déchargement a été effectué, les wagons étrangers doivent être sans délai renvoyés, autant que possible chargés. L'ordre de préférence à observer entre les chargements possibles est le suivant :

a) Chargement pour des gares du Chemin de fer prioritaire;

b) Chargement pour d'autres gares, pourvu qu'une section de ligne du Réseau propriétaire soit parcourue ou que le transport rapproche le wagon de son Réseau.

Un wagon non restitué dans un délai de six mois fait l'objet de recherches spéciales et si, au bout de dix-huit mois, il n'est pas retrouvé, l'Administration tenue à restitution — c'est-à-dire celle qui en a perdu la trace — en paye la valeur à l'Administration propriétaire.

*La certitude pour un réseau d'être indemnisé pendant le temps où il est privé d'un wagon est garantie par des dispositions qui fixent une redevance de location calculée par journée. La redevance est établie en francs-or, de façon à éviter les difficultés provenant des variations dans la valeur des monnaies nationales. Relativement faible pour les premiers jours, la redevance augmente progressivement pour atteindre, à partir du seizième jour, un maximum assez élevé.*

Le R. I. C. résout, pour les voitures et fourgons, un problème analogue, mais avec des données différentes. En effet, pour les wagons, il n'existe pas, sauf circonstances tout à fait spéciales, d'itinéraires déterminés une fois pour toutes. Tel wagon, chargé à Bruxelles pour Rome, reviendra jusqu'à Bâle, de Bâle à Namur d'où il repartira peut-être pour Berlin. Pour les voitures et fourgons au contraire, les véhicules suivent des itinéraires concertés entre Réseaux. Et le principe fondamental du R. I. C. réside en ceci qu'une Administration qui, pendant un certain temps, a reçu, pour être incorporées dans ses trains, des voitures appartenant à une Administration étrangère doit ensuite faire circuler, sur les lignes de cette dernière, ses propres voitures jusqu'à ce que soit réalisé l'équilibre des parcours. Il s'établit ainsi, entre les Réseaux, des comptes dont les débits et les crédits sont exprimés en esieux-kilomètres. C'est le principe de la compensation des parcours.

Le R. I. C. est le résultat d'une initiative italienne et ces trois initiales sont l'abréviation de la dénomination italienne : *Regolamento Internazionale Carrozze* (voitures).

De même que le R. I. V., le R. I. C. prévoit des indemnités — en francs-or — à la charge des Administrations qui ne restituent pas les voitures ou fourgons dans les délais prévus par les roulements concertés.

Le fait que les itinéraires des voitures et fourgons du trafic international sont concertés entre Administrations suppose la réalisation d'ententes.

Ces ententes sont réalisées chaque année au cours de la Conférence Européenne des Voitures directes, qui siège en octobre, avec mission d'établir le tableau européen des voitures directes, fréquemment désigné sous l'abréviation

E. W. P. qui se rapporte aux mots allemands correspondants : *Europäischer Wagenbestellungs Plan*.

### Conférence Européenne des Horaires des trains de voyageurs.

En même temps que la Conférence Européenne des Voitures directes, se tient chaque année une Conférence Européenne des Horaires, chargée de régler les questions générales relatives au service international des trains de voyageurs, de fixer les correspondances internationales par chemins de fer, par voies d'eau et par air selon les besoins du service des voyageurs et de s'efforcer d'obtenir des allègements concernant le service de la douane et le contrôle des passeports aux gares frontières.

### Conférence Européenne des Horaires des trains de marchandises.

Depuis quelques années, il existe également une « Conférence Internationale des Horaires des trains de marchandises » dont le but principal est d'organiser les correspondances internationales utiles au trafic des marchandises.

Cette Conférence était à l'origine limitée aux Réseaux de l'Europe Centrale, qui, par ce moyen, cherchaient à atténuer, dans le domaine des transports de marchandises, les conséquences de l'établissement de frontières politiques entre les divers pays de l'ancien Empire austro-hongrois.

Peu à peu, la plupart des pays d'Europe ont adhéré à la nouvelle Conférence — qui siège deux fois par an — dont l'importance est d'autant plus grande que la tendance actuelle du commerce et de l'industrie est d'obtenir des services aussi rapides que possible.

### Nécessité d'accords Internationaux réglant les rapports entre les Réseaux et le public.

Les accords énumérés ci-dessus — Unité Technique, R. I. V. et R. I. C. — établissent entre les Réseaux des divers pays des rapports qui permettent l'acheminement des voitures et wagons à travers les frontières. Mais, pour que le trafic puisse atteindre un développement satisfaisant, il faut également que s'établissent — notamment pour les marchandises — des liens de droit entre les Réseaux et le public.

Dans l'intérieur de la France, les obligations des Réseaux à l'égard du public sont basées sur le Code de commerce, sur diverses prescriptions législatives et sur les conditions d'application des tarifs approuvées par le Ministre des Travaux publics; ces textes, en vigueur sur l'ensemble du territoire, constituent le droit et, en raison de leur portée générale, ils facilitent les transactions commerciales.

Chaque pays possède, comme la France, son droit intérieur, mais les diverses réglementations offrent entre elles des différences parfois considérables; ces différences sont de nature à gêner le trafic international, qui n'a pu atteindre son plein développement que grâce à l'établissement d'un droit international unifié, réalisé par accord entre les Gouvernements des principaux pays d'Europe.

## La C. I. M. et la C. I. V.

L'accord est réalisé depuis longtemps pour les transports de marchandises, puisque la première « Convention internationale concernant le transport des marchandises » — C. I. M. — souvent appelée Convention de Berne, a été mise en vigueur en 1890. Elle a été remplacée en 1924 par une nouvelle Convention qui est encore en vigueur actuellement.

Le transport international des voyageurs et des bagages fait l'objet d'une Convention internationale — C. I. V. — depuis 1924.

La C. I. M. a pour but essentiel de fixer les obligations des chemins de fer, l'étendue de leur responsabilité et les droits des expéditeurs et des destinataires. Son analyse détaillée entraînerait trop loin. Signalons seulement un des points les plus intéressants pour le public : lorsqu'un transport international a transité à travers un nombre quelconque de pays, si une avarie ou une perte s'est produite en cours de route, le destinataire peut traiter l'affaire contentieuse qui en résulte avec le Réseau destinataire et éventuellement devant les tribunaux de son pays, sans avoir à plaider devant la justice du pays sur le territoire duquel l'avarie ou la perte s'est produite.

## Règlements financiers entre Réseaux de pays différents.

Par le jeu des divers accords internationaux, les Réseaux d'Europe sont constamment créanciers et débiteurs les uns à l'égard des autres. Afin de simplifier les liquidations de comptes, les dettes et les créances sont centralisées dans un « Bureau Central de Compensation » — B. C. C. — géré à Bruxelles par la Société Nationale des Chemins de fer belges.

## Le Bureau Central de Compensation.

Le rôle de ce Bureau sera mis en évidence par un exemple : supposons que les Chemins de fer suisses doivent au P. L. M. une somme de 100 000 f., que ce dernier ait lui-même une dette de 70 000 f. à l'égard des Chemins de fer italiens et qu'enfin les Chemins italiens aient à payer 100 000 f. aux suisses. En l'absence de tout bureau de compensation, la liquidation des trois opérations comportera trois envois de fonds ou de chèques,

alors qu'une seule opération aurait suffi, à savoir : envoi de 30 000 f. des Italiens au P. L. M. Le rôle du B. C. C. est précisément de rapprocher tous les débits et crédits et de liquider les soldes en réduisant les opérations à leur plus simple expression.

Le B. C. C. a été créé, après la guerre, grâce à l'Union Internationale des Chemins de fer — U. I. C. — dont nous allons dire quelques mots pour terminer.

## L'Union Internationale des Chemins de fer.

L'U. I. C. a été constituée à Paris le 1<sup>er</sup> décembre 1922 sur l'initiative des Chemins de fer français, comme suite à un vœu émis dans ce sens par la Conférence diplomatique internationale tenue à Gênes au printemps de la même année.

Le programme de l'U. I. C. est très général. Il a pour objet l'unification et l'amélioration des conditions d'établissement et d'exploitation des chemins de fer, en vue du trafic international.

Tous les grands Réseaux d'Europe, de l'Afrique du Nord et d'une partie de l'Asie en font partie.

L'Union a son siège à Paris et la présidence de son Comité de Gérance est actuellement confiée à la France. Etant donnée l'ampleur du programme de l'U. I. C., les études sont réparties en cinq Commissions :

Commission du trafic-voyageurs;

Commission du trafic-marchandises;

Commission d'échange du matériel roulant;

Commission des décomptes et changes. — C'est cette

Commission qui a mis sur pied l'organisation du B. C. C.

Commission des questions techniques. — Cette Com-

mission étudie notamment les importants problèmes posés

par la traction électrique ainsi que les modifications à

proposer à l'Unité Technique.

## Conclusion.

L'analyse sommaire que nous venons de faire des principaux accords internationaux montre que les transports internationaux constituent bien, comme nous le disions au début, des opérations complexes. Elle montre aussi que les Réseaux de chemins de fer de l'Europe n'ont pas failli à leur mission et qu'ils ont su établir et maintenir entre eux des liens de collaboration étroite.



# REVUE DOCUMENTAIRE

## Trafic du Réseau P. L. M.

Voici quels ont été respectivement la *moyenne journalière des wagons chargés* durant chaque semaine, du 6 août au 29 septembre dernier (*fig. 1*) et la *moyenne journalière des parcours des locomotives* durant chaque décade d'août et de septembre (*fig. 2*).

Les minima observés au cours des périodes correspondantes de 1929 avaient été de 15 155 wagons chargés (33<sup>e</sup> semaine) et de 464 454 km (2<sup>e</sup> décade d'août). Ces minima sont supérieurs de 3 384 wagons et de 47 156 km, aux minima actuellement enregistrés.

## Un nouvel organe de service de l'Exploitation : Les bureaux de Renseignements-Transport-Marchandises

Dans les principales localités desservies par le Réseau, fonctionnent depuis quelques mois, un service qui s'est spécialisé dans la fourniture de Renseignements à la clientèle, sur les prix et conditions du transport par voie ferrée, pour toutes natures de Marchandises.

Ce service nouveau est conçu dans l'esprit même qui a conduit, il y a une trentaine d'années, à créer des bureaux de renseignements pour les voyageurs. Mais, cette fois, on ne se contente pas d'accueillir courtoisement les clients désireux de se documenter; on va les visiter à domicile pour recueillir leurs demandes et leurs suggestions.

L'élément essentiel du bureau de Renseignements-Transport-Marchandises c'est le *Démarcheur*, agent compétent et courtis, qui visite la clientèle sans même qu'on en ait formulé la demande et qui va au devant des désirs des commerçants, des industriels et des agriculteurs: chaque démarcheur opère dans une zone inviolable, afin d'être connu spécialement de ceux qu'il visite.

Le nouvel organe comporte d'une part des agents à demeure qui, dans le bureau, renseignent les visiteurs et reçoivent des demandes par lettre ou communication téléphonique et, d'autre part, des agents mobiles qui effectuent en permanence des démarches auprès de tous ceux qui paraissent susceptibles d'expé- dier ou de recevoir des marchandises en grande ou petite quantité.

Agents de bureau et démarcheurs renseignent sur les prix et conditions d'application des tarifs homologués, indiquent les conditions pratiques d'acheminement des marchandises par wagon complet ou par colis de détail en grande comme en petite vitesse, prennent note des transports recommandés et des malles signa- lées, enregistrent les demandes visant les modifications de tarification et les améliorations d'acheminement.

Les agents du Service Renseignements-Transport-Marchandises, comme on le voit, ne se cantonnent pas dans les questions tarifaires, mais étendent leur action à tous les domaines susceptibles d'intéresser les expéditeurs et destinataires de marchandises. Aussi sont-ils rattachés, directement, à l'Inspection Principale, à qui ils rendent compte chaque jour de tous les éléments recueillis au cours de leur travail. Les bureaux de mouvement et de trafic donnent une suite immédiate à leurs communications.

Chaque semaine, une conférence, présidée par un Inspecteur Principal adjoint, réunit l'Inspecteur Commercial de la Section, les spécialistes des bureaux de mouvement et de trafic ainsi que les démarcheurs. On confronte les renseignements et les demandes reçus depuis la précédente réunion; on décide l'orientation à donner aux affaires un peu délicates; on expose les mesures en préparation et la suite donnée aux questions en cours; on fixe le programme de travail de la semaine suivante. Ces réunions ont pour avantages de permettre un échange de documentation pratique entre agents de bureau et démarcheurs et de faire régner entre tous l'unité de vues indispensable.

La moisson de renseignements variés recueillis dans ces conditions est classée méthodiquement, d'une part en fiches spéciales pour chaque client, d'autre part en dossiers distincts rassemblant les affaires de même nature. Les services commerciaux trouvent là une documentation précieuse.

La clientèle a généralement fait un excellent accueil aux démarcheurs. Sans doute a-t-on présenté parfois, un peu àprement, des demandes systématiques d'abaissement de tarif auxquelles il ne pouvait être donné satisfaction, mais, la plupart du temps, les clients visités ont saisi immédiatement tout le parti qu'ils pouvaient tirer du nouvel organe, en particulier en ce qui concerne les acheminements: aussi les demandes de renseignements et les appels au démarcheur n'ont-ils pas tardé à se multiplier.

Sans doute, de tout temps, agents du Service commercial et chefs de gare ont eu pour directives d'entretenir des relations fréquentes et cordiales avec nos usagers. L'organisation qui vient d'être décrite n'innove donc pas en fait, mais elle met en œuvre des procédés modernes pour confirmer et généraliser cet esprit commercial si nécessaire à tout agent de l'Exploitation.

ESCHALIER

Chef de groupe à Lyon.

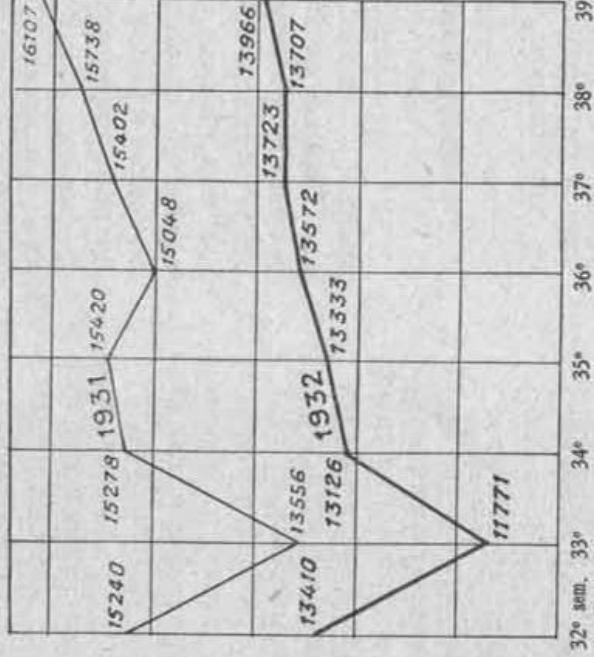


Fig. 1. Moyenne journalière des wagons chargés.

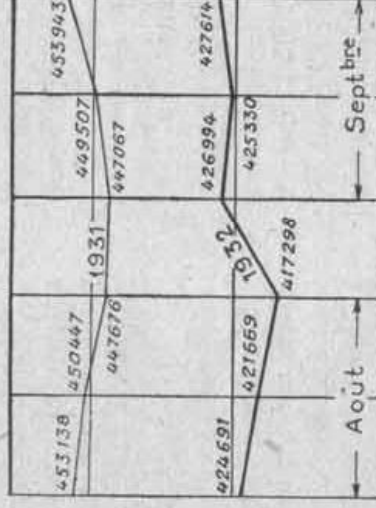


Fig. 2. Moyenne journalière des parcours des locomotives.

## Trains spéciaux à prix réduits à l'occasion de matches de football

A propos des trains d'excursions à prix réduits dont il a parlé dans son numéro de juillet dernier, le *Bulletin* a signalé le succès tout particulier de certains trains spéciaux organisés au début de 1932, lors de manifestations sportives et notamment de matches de football.

En présence de ces succès, qui se sont traduits par d'intéressantes recettes, notre Compagnie a pensé qu'il fallait tirer parti de la faveur dont jouissent, auprès du public, les grandes équipes sportives, pour provoquer le déplacement en masse de leurs «supporters» à l'occasion de matches importants.

Elle a saisi, à cet effet, les diverses Sociétés intéressées ayant leur siège sur le Réseau, en leur faisant savoir que, le cas échéant, elle mettrait en marche des trains spéciaux comportant des réductions de 50 à 60 % suivant la distance, moyennant la garantie d'un minimum de recettes équivalant au produit de 400 billets à prix réduit. Les horaires seraient réglés, compte tenu des desiderata

des intéressés, l'arrivée du train spécial sur le lieu du match étant en principe prévue vers midi et le départ pour le retour vers 18 ou 19 heures.

Il n'est pas douteux que les avantages qui leur sont ainsi offerts incitent à l'avenir les Sociétés intéressées du Réseau à provoquer davantage de déplacements en masse. Bon nombre d'entre elles ont d'ailleurs déjà manifesté leur intention de profiter de ces « trains spéciaux sportifs » à l'occasion de déplacements importants de leurs équipes.

### Les voitures-buffets et les vagon-restaurants-bars

De même que pour ses services de vagon-lits, — qui offrent maintenant deux classes — la Compagnie des Wagons-Lits s'est orientée, pour certains trains, d'accord avec notre Réseau, vers une formule de wagon-restaurant plus accessible au grand public.

On trouvera, ci-après, la description de nos voitures-buffets (fig. 3) qui circulent, depuis le 2 octobre, dans certains trains assurant des relations transversales (Strasbourg-Lyon, Genève-Bordeaux, Bordeaux-Milan), ainsi que des vagon-restaurants-bars, qui ont été introduits, depuis cette même date, dans les

tantiel, pouvant se composer, au choix, de grillades, choucroute, cassoulet, viande froide, etc. avec fromage, fruits, café et une demi-bouteille de vin ou de bière.

La cuisine de cette voiture est dotée de toutes les installations nécessaires pour assurer une préparation rapide et soignée des plats, ainsi que la conservation des denrées et des boissons.

Tous les avantages de la voiture-buffet se retrouvent, sur une plus grande échelle, dans le wagon-restaurant-bar : ce wagon résulte de la transformation du type actuel de wagon-restaurant, dans lequel la salle qui se trouve du côté de la cuisine et de l'office a été démunie de ses tables et pourvue d'un comptoir longitudinal, la seconde salle subsistant sans modification.

### Une importante innovation : Les transports avec date de livraison garantie

De tout temps, le chemin de fer a garanti un délai mais ce délai est un délai maximum, c'est-à-dire que, pour la petite vitesse tout au moins, la marchandise est le plus souvent mise à disposition avant qu'il soit arrivé à expiration.

Il en résulte que les destinataires ne pouvant acquiescer à l'assurance d'arrivages régulièrement échelonnés, doivent constituer des stocks d'une certaine importance et se trouvent dans l'impossibilité d'organiser leurs opérations de déchargement à l'avance.

Dans le but d'adapter leurs conditions d'exploitation aux besoins du commerce et de l'industrie, les Grands Réseaux viennent de mettre en vigueur, le 1<sup>er</sup> octobre 1932, un tarif, dit « tarif pour les transports avec date de livraison garantie », qui remédie à ces inconvénients. Grâce à ce tarif, le chemin de fer offre à sa clientèle, sur les relations les plus importantes, de garantir, moyennant une légère surtaxe, la mise à disposition, un jour déterminé, des vagon complets expédiés en petite vitesse.

Les délais de transport prévus d'une façon ferme dans le nouveau tarif, sont, au surplus, des plus réduits : c'est ainsi que, pour un wagon de petite vitesse expédié de Lyon-Guillotière pour Marseille-Arenc, la mise à disposition du destinataire est garantie, à l'ouverture de la gare d'arrivée, le second jour après le jour de l'expédition ; le délai effectif de transport est donc d'un jour plein ; de même, pour un wagon expédié de Montargis pour la même gare, la mise à disposition à Arenc est garantie le troisième jour, ce qui représente un délai de transport de deux jours pleins.

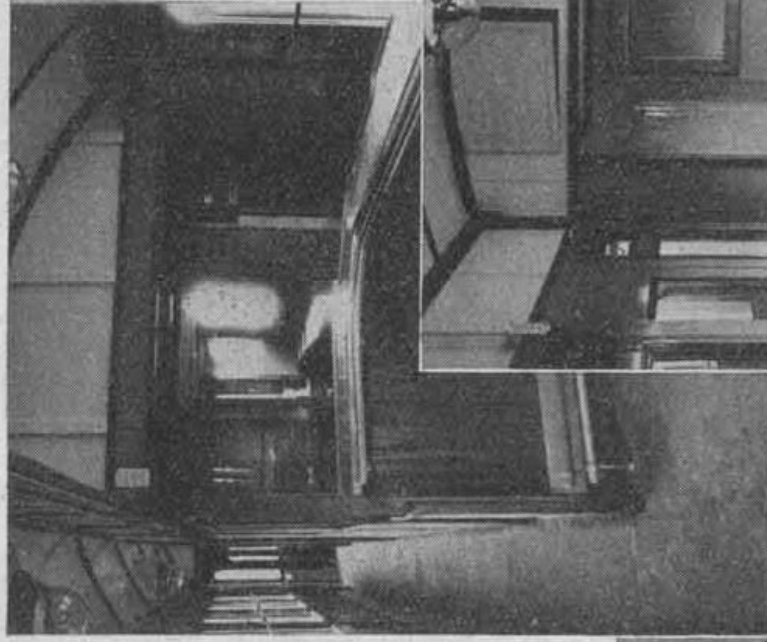


Fig. 3

De haut en bas, le comptoir et la petite salle de restaurant d'une voiture-buffet.

Ci-contre, le comptoir du wagon-restaurant-bar.

trains 23 et 24 entre Avignon et Nice.

Les voitures-buffets résultent de la transformation de voitures P. L. M. de la série C<sup>11</sup> yfi : à la suite des W.-C et de 4 compartiments conservés à une extrémité de la voiture, l'espace correspondant aux 7 compartiments et aux W.-C. de l'autre extrémité a été affecté à une buvette avec comptoir en équerre, suivie d'une cuisine-office, qui donne elle-même sur une petite salle de restaurant offrant 12 ou 14 places assises et située en bout de voiture.

Au comptoir, les voyageurs peuvent se procurer, à toute heure, des consommations chaudes et froides, des paniers-repas, des fruits, sandwiches, etc. A la petite salle de restaurant, ils trouvent une carte de mets variés, vendus à des prix très abordables : pour 12 ou 15 francs, le menu offre les éléments d'un repas subs-



## Les inondations sur le Littoral en septembre dernier

On sait que ce septembre dernier, entre 4 et 7 h, sur la région de Fréjus-Saint-Raphaël et entre 7 et 9 h sur celle de Cannes-Antibes.

Le *Bulletin* apporte à ses lecteurs quelques précisions sur la nature des dégâts qui ont coupé, pour peu de temps, notre ligne (fig. 4 et 5).

Entre les gares de Puget-sur-Argens et Fréjus, à la suite de la rupture d'une digue du torrent Le Rey-ran, une énorme masse d'eau déferla en direction de la route nationale n° 97 qu'elle submergea rapidement, puis, retomba en cascade sur le chemin de fer sur une longueur de 200 m, emportant le ballast et une partie du remblai, laissant les voies suspendues, au-dessus de nombreuses brèches.

Toute circulation étant interrompue sur les deux voies, il fallut d'abord, dès que l'eau fut écoulée, se préoccuper de rétablir une voie dans le moindre délai. Des piles de calage en traverses furent établies dans les brèches pendant qu'on chargeait en toute hâte un train de ballast à la gare des Arcs. Celui-ci arriva sur les lieux vers 16 heures et à 18 heures un pilotage pouvait être établi sur voie 2. L'essentiel était fait et la circulation rétablie.

Le lendemain la voie 1 était à son tour remise en état et la circulation normale rétablie sur les deux voies à 16 h 40.

Entre les gares de Cannes et Golfe-Juan, les deux voies ont été également obstruées : la voie 1 par l'éboulement, sur 40 m de longueur d'un mur de soutènement d'une propriété riveraine, la voie 2 par l'effondrement du remblai en bordure de la mer, sur une profondeur de 6 m et une largeur de 10 m environ.

La voie 1 fut assez rapidement déblayée et à 11 h 40 la circulation pouvait être reprise en pilotage sur cette voie.

Le rétablissement de la voie 2 fut plus long en raison du cube important de matériaux à échouer (250 m<sup>3</sup>) sur une faible

longueur, nécessitant le déchargement, wagon par wagon du ballast amené sur les lieux. Néanmoins la circulation normale sur les deux voies fut rétablie le 30 septembre à 16 h. 30.

En résumé, malgré les graves dommages causés aux voies sur trois points différents, l'interruption de la circulation a été limitée à 10 heures à Fréjus et à 4 heures à Cannes, grâce au dévouement de tous les agents ayant coopéré à la remise en état des voies.

**La première pierre du premier môle oblique de la Joliette a été posée**

Fig. 4.

Cl. Traverso, Cannes.



Cl. Traverso, Cannes.

Chambre de Commerce de Marseille, en présence d'un délégué du Ministre des Travaux publics, et de nombreuses personnalités, a eu lieu, fin septembre, la pose de la première pierre du premier môle oblique du bassin de la Joliette.

Actuellement, dans ce bassin, les paquebots qui assurent les relations avec l'Algérie ne peuvent accoster que par l'arrière.

Pour remédier à cette situation de factieuse et donner satisfaction aux desiderata algériens, la Chambre de Commerce de Marseille, à la suite d'une conférence tenue en janvier dernier, a décidé d'amorcer immédiatement la réalisation de la première étape du projet d'installation de trois môles obliques destinés à permettre aux navires d'accoster « bord à quai ». Cette première étape, en cours de réalisation, permettra l'accostage « bord à quai » d'un paquebot de 125 m.

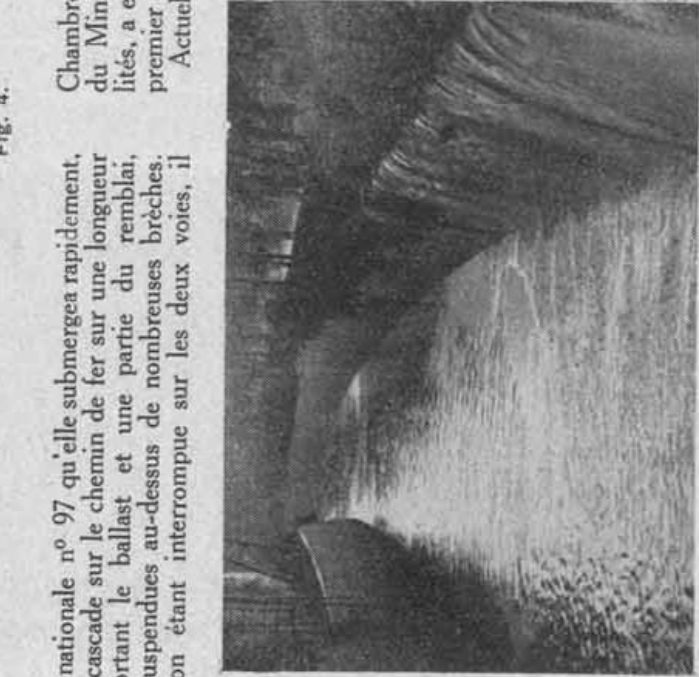
Neuf mois après la décision de la Chambre de Commerce, les travaux étaient assez avancés pour que la première pierre du nouveau quai pût être posée.

La mise en service de l'armoire du môle oblique et du hangar qui le recouvrira doit avoir lieu en mai 1933.

Il s'agit là d'une mesure présentant un gros intérêt pour notre Compagnie, étant donné que la construction de ce môle et l'installation d'une voie dite « Troisième voie du Gravier » permettront à nos rames à voyageurs de venir se ranger le long des paquebots assurant les relations avec Alger.

Fig. 5.

Cl. Traverso, Cannes.



Cl. Traverso, Cannes.

Cl. Traverso, Cannes.

Le lendemain la voie 1 était à son tour remise en état et la circulation normale rétablie sur les deux voies à 16 h 40.

Entre les gares de Cannes et Golfe-Juan, les deux voies ont été également obstruées : la voie 1 par l'éboulement, sur 40 m de longueur d'un mur de soutènement d'une propriété riveraine, la voie 2 par l'effondrement du remblai en bordure de la mer, sur une profondeur de 6 m et une largeur de 10 m environ.

La voie 1 fut assez rapidement déblayée et à 11 h 40 la circulation pouvait être reprise en pilotage sur cette voie.

Le rétablissement de la voie 2 fut plus long en raison du cube important de matériaux à échouer (250 m<sup>3</sup>) sur une faible

Cl. Bianco, Antibes.

Fig. 5.



Cl. Bianco, Antibes.

### Pour combattre le rabattement des fumées sur les locomotives

On a pu remarquer, sur nos locomotives Pacific, la présence de tôles verticales disposées longitudinalement à l'avant de la machine, sur le tablier, de part et d'autre de la boîte à fumée, et l'on a dû se demander plus d'une fois dans quel but ces tôles avaient bien pu être installées là.

Elles sont destinées à combattre les rabattements de fumée qui se produisaient sur ces machines, lorsque les conditions atmosphériques étaient défavorables, et qui se trouvaient être gênants pour l'observation des signaux.

Leur rôle s'explique par la priorité que possèdent de tels écrans de canaliser l'air dans le voisinage du corps cylindrique et de constituer, sous l'influence de la vitesse, deux courants parallèles empêchant la fumée de se rabattre.

Ce dispositif (fig. 6) a été mis au point à la suite d'une série d'essais qui ont permis de constater son efficacité.

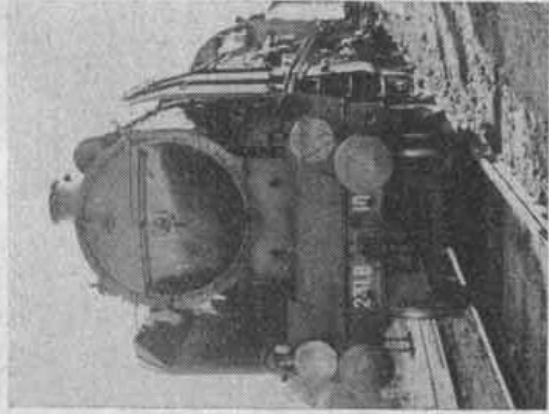


Fig. 6

### L'horaire des trains du 2 octobre

Comme chaque année, le retour à l'heure normale a été marqué par la mise en vigueur des horaires dits du service d'hiver.

Il faut tout d'abord signaler que la Compagnie, poursuivant son effort du service d'été, a encore accéléré la marche de divers trains et notamment celle du « Côte d'Azur », qui mettra 28 minutes de moins qu'en 1913 pour effectuer le trajet Paris-Nice.

Par ailleurs, en raison de la baisse persistante du mouvement des voyageurs et en vue de réduire les dépenses, une nouvelle organisation a été mise sur pied pour la desserte du Littoral. Les trains 3 et 5, 4 et 6 sont respectivement fusionnés entre Paris et Marseille. Cette mesure a été rendue

possible en reportant les vagnons-lits de ces trains sur le Calais - Méditerranée, qui maintenant est mis en marche tous les jours, composé exclusivement de vagnons-lits de 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> classe. Toujours sur la grande ligne,

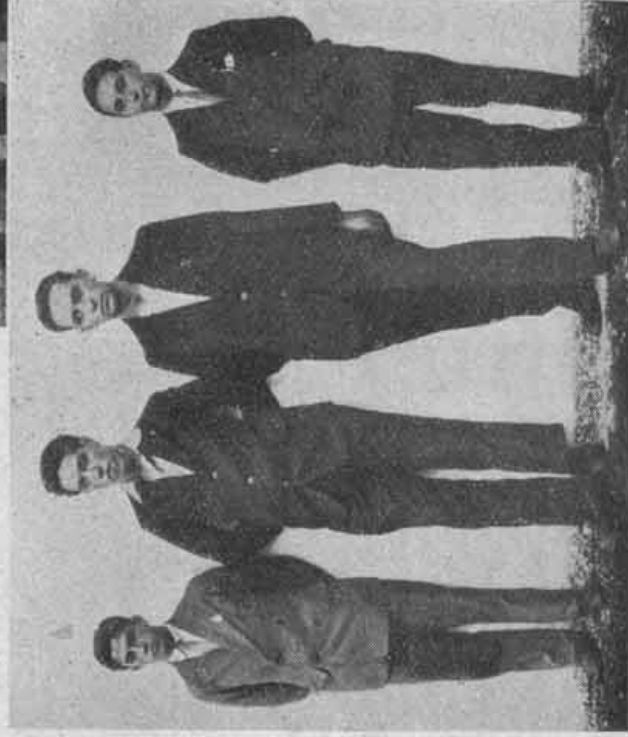


Fig. 8.

Ci-contre, les 4 lauréats du Matériel. De gauche à droite : Regal, Gravier, Bourgin et Robert.

et afin de faciliter la rentrée des voyageurs de Lyon sur Paris, on a avancé la marche de l'express 102 en supprimant à Dijon son garage (pour les trains 610, 514, 654 et 12). Arrivé à Dijon à 16 h 50, il en repart à 17 h 10 pour arriver à Paris à 21 h 45.

La combinaison des trains 182/150 permet d'arriver à Paris à 23 h 58 en partant des Laumes à 19 h 30.

Dans les régions du Dauphiné, afin de maintenir en hiver la relation de jour du Midi sur la Suisse, assurée en été par le rapide MG, le train express d'hiver 2645/2646 « Valence-Culoz » est accéléré et prolongé jusqu'à Genève, où il trouve la correspondance des express sur Berne, Zurich et Bâle.

Enfin la mise en correspondance à Avignon des trains 1530/16 permettra aux voyageurs partant de Barcelone à 15 heures d'être à Paris le lendemain avant midi.

On note également le maintien en circulation de deux trains de chaque sens entre Montroc et Vallorcine pendant les périodes du 3 au 30 novembre et du 1<sup>er</sup> au 30 avril.

### Concours d'apprentis

Le concours annuel d'apprentissage, destiné à récompenser plus spécialement les apprentis les plus méritants de la deuxième année d'apprentissage, a eu lieu, en septembre dernier, au dépôt de Lyon-Mouche pour les apprentis de la Traction et aux ateliers de machines d'Oullins pour ceux du Matériel.

A la suite d'un premier examen éliminatoire, 32 apprentis de la Traction et 6 apprentis du Matériel ont été admis aux épreuves du concours. 9 apprentis de la Traction et 4 apprentis du Matériel, ayant obtenu une moyenne générale au moins égale à 14 (sur 20), sans note inférieure à 10, ont obtenu un diplôme.

Les lauréats (fig. 7 et 8), qui tous ont reçu un diplôme, se classent comme suit :

TRACTION. — 1<sup>er</sup> Borelly Georges, du dépôt de Lyon-



Fig. 7.

Ci-contre, les 9 lauréats de la Traction.

De gauche à droite, debout : Jouve, Peyrard, Denis, Guichard et Matthey.

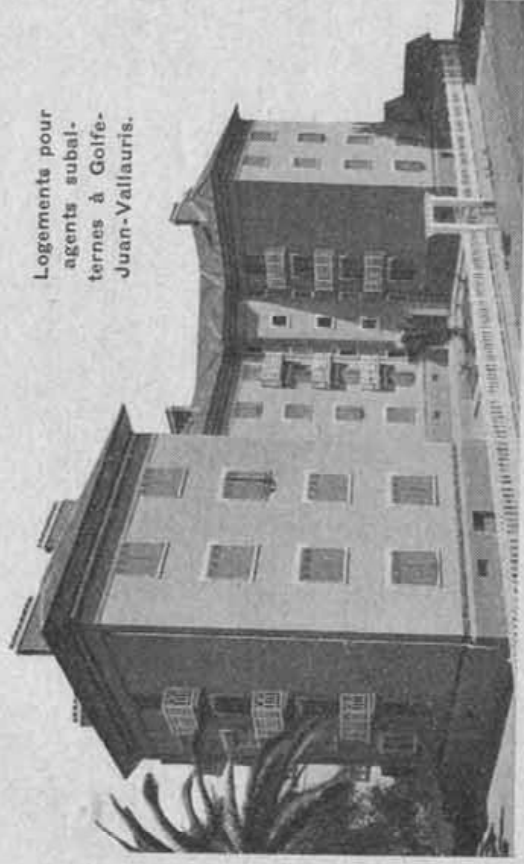
Assis : Servel, Tabardel, Borelly et Bonnefoux.

Mouche (livret de Caisse d'épargne de 200 f) ; 2<sup>e</sup> Tabardel Jean, du dépôt de Portes (livret de Caisse d'épargne de 150 f) ; 3<sup>e</sup> Bonnefoux

Henri, du dépôt de Besançon (livret de Caisse d'épargne de 100 f) ; 4<sup>e</sup> Servel Paul, du dépôt d'Avignon (livret de Caisse d'épargne de 50 f) ; 5<sup>e</sup> Denis Ulysse, du dépôt des Laumes ; 6<sup>e</sup> Guichard Raymond, du dépôt de Villeneuve ; 7<sup>e</sup> Matthey Paul, du dépôt de Nevers ; 8<sup>e</sup> ex-æquo : Peyrard Ernest, du dépôt de Badan et Jouve Louis, du dépôt de Saint-Etienne.

MATÉRIEL : — 1<sup>er</sup> Robert Jean, des ateliers de machines d'Oullins (livret de Caisse d'épargne de 200 f) ; 2<sup>e</sup> Regal René, des ateliers de machines d'Arles (livret de Caisse d'épargne de 100 f) ; 3<sup>e</sup> ex-æquo : Gravier Jean, des ateliers de voitures de Villeneuve ; Bourgin Claudius, des ateliers de machines d'Oullins.

Logements pour agents subalternes à Golfe-Juan-Vallauris.



# Dans nos Cités

**P**RÈS de 180 nouveaux logements viennent d'être mis à la disposition du personnel dans les résidences suivantes, où viennent de s'édifier ou de s'agrandir des cités P. L. M. : Alès, Golfe-Juan-Vallauris, Melun, Saint-Germain-au-Mont-d'Or et Saint-Priest.

A Alès, la cité a été construite sur un coteau dominant la gare, à gauche de nos installations, en face de la gare P. V. Cette cité se compose de 3 maisons offrant au total 28 logements, dont la répartition sons offrant au total 28 logements, dont la répartition

Cl. Giletta, Nice.

est la suivante : 16 pour le Service de l'Exploitation, 7 pour la Traction, 3 pour la Traction. 3 pour la Traction. Elle comprend 2 maisons d'angle accolées, qui offrent ensemble 24 logements de quatre pièces pour agents subalternes — 18 du Service de l'Exploitation et 6 de la Voie.

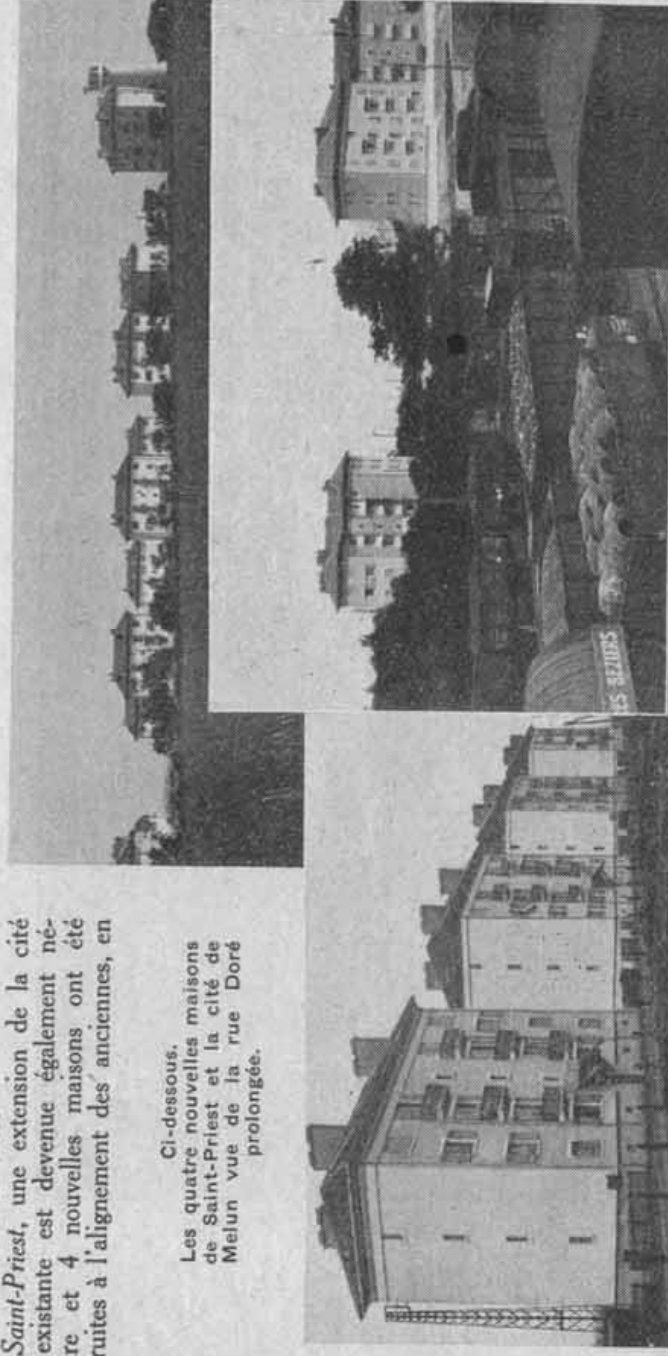
Dans ce même numéro du *Bulletin*, la plume de M. Clergue, Homme d'équipe à Golfe-Juan, nous dira plus loin quelle est la situation privilégiée de cette belle cité.

A Melun, la cité est édifiée au sud-est de la ville, entre les rues Doré et de la Rochette (prolongées), à proximité de la Seine et à 850 m environ de la gare. Le terrain est vaste et permettra plus tard les extensions qui deviendraient nécessaires. Pour l'instant, elle présente un total de 64 logements, répartis dans la proportion de la moitié pour l'Exploitation et du quart pour chacun des deux autres Services.

A Saint-Germain-au-Mont-d'Or, une première étape de 7 maisons avait été déjà réalisée en 1928. Avec les 26 logements des 4 nouvelles maisons, c'est à un total de 75 logements que se montent les ressources de cette cité. Sur les 26 nouveaux logements, 12 ont été affectés à l'Exploitation, 8 au Matériel et Traction et 6 à la Voie.

A Saint-Priest, une extension de la cité déjà existante est devenue également nécessaire et 4 nouvelles maisons ont été construites à l'alignement des anciennes, en

Ci-dessous.  
Les quatre nouvelles maisons de Saint-Priest et la cité de Melun vue de la rue Doré prolongée.



Ci-dessus.  
Vue d'ensemble de la cité de Saint-Germain-au-Mont-d'Or et cité d'Alès, côté gare.

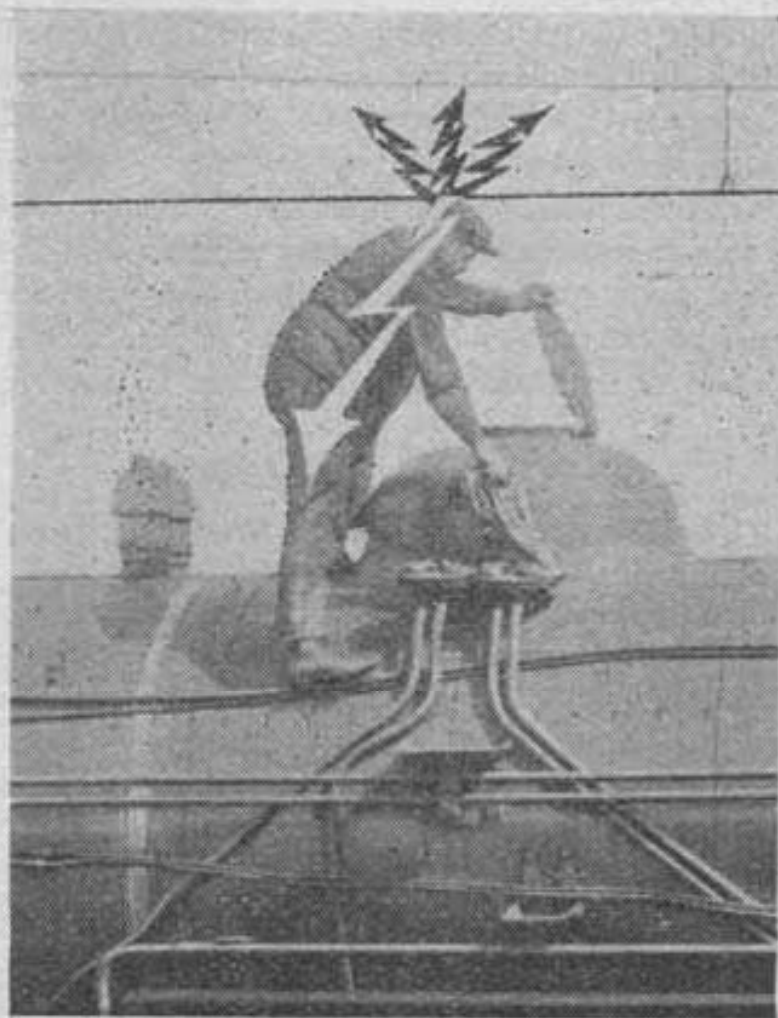
bordure du chemin latéral. Elles offrent 32 nouveaux logements ainsi répartis : 12 pour l'Exploitation et 10 pour chacun des deux autres Services.

Le *Bulletin* ne terminera pas cette petite revue des nouvelles cités sans féliciter à son tour plusieurs agents, locataires de la cité, à la suite de l'inspection des cités, au cours de leur tournée de visites, par leurs lettres de félicitations pour la décoration florale de

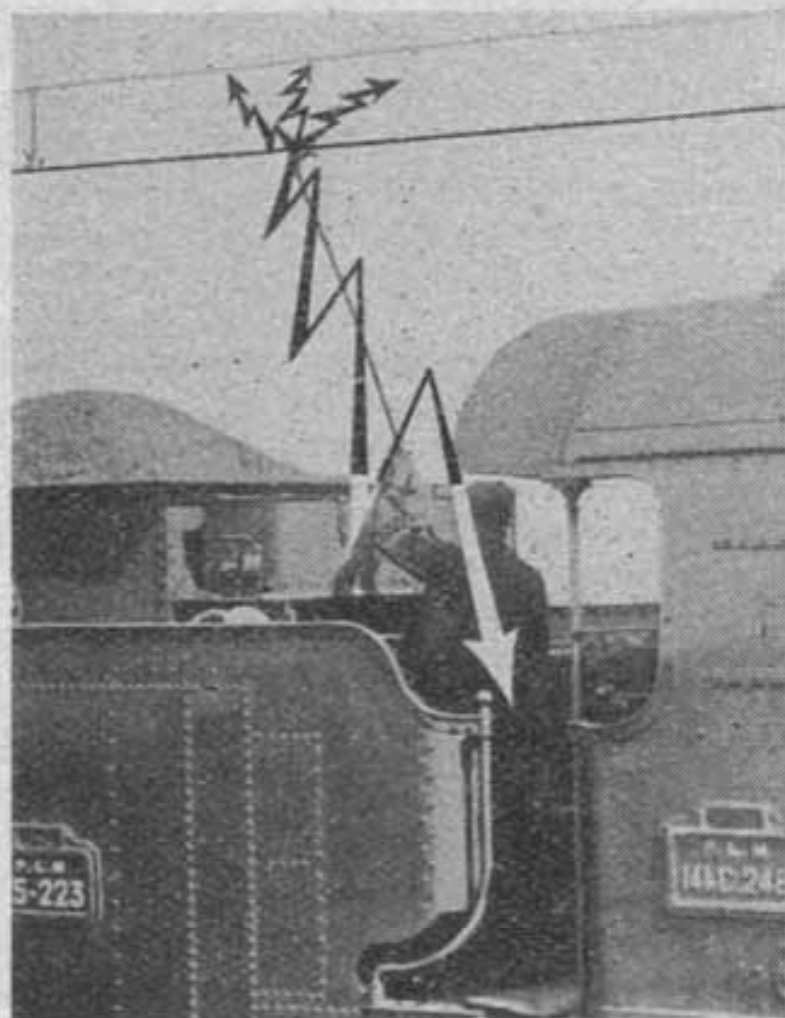
leur balcon. Le nouveau dépôt de Clermont-Ferrand, MM. Laboueyras, Vial et Hébrard qui, à la suite de l'inspection des cités, au cours de leur tournée de visites, par leurs lettres de félicitations pour la décoration florale de

# Évitons les Accidents

Ne perdez jamais de vue...



...Que si vous montez sur les parties élevées d'une machine ou d'un véhicule, lorsqu'il se trouve sous une ligne aérienne sous tension, vous risquez d'être électrocuté.



...Et qu'il vous est interdit de vous servir des outils à feu lorsque votre locomotive circule ou stationne sous une ligne aérienne sous tension car, là encore, vous risquez d'être électrocuté.



EM. PICHAUD



### A l'Association Artistique et Littéraire de Nîmes

Avec le vernissage du 3<sup>e</sup> Salon de l'Association Artistique et Littéraire de Nîmes, le Bulletin est heureux d'enregistrer un nouveau succès à l'actif d'une Société d'agents.

Ce vernissage, qui a eu lieu le dimanche 25 septembre dernier et dont la presse locale a donné, en son temps, un compte rendu détaillé, devient d'année en année une attraction de plus en plus goûtée par la population nîmoise. C'est en effet au milieu d'un public d'élite, comprenant de nombreuses personnalités officielles et notamment les chefs régionaux de nos trois grands Services, que le délégué du Ministre des Beaux-Arts et M. Silhol, Vice-Président de notre Compagnie, ont inauguré ce défilé annuel devant les œuvres de nos artistes P. L. M.

Il faudrait pouvoir reproduire ici le discours prononcé à l'issue de cette visite par M. Mollion, l'actif et dévoué Président de la Société. Il le faudrait certes pour saisir tout l'intérêt d'une manifestation faite à la fois d'art, d'esprit corporatif et d'esprit mutualiste.

N'est-ce pas déjà un singulier privilège, dit M. Mollion, que celui d'être Nîmois, de naissance ou d'adoption ? Est-il vraiment indispensable de connaître la Rome éternelle ou la Grèce antique pour assoupir son génie ou augmenter ses dons naturels, lorsque l'on est citoyen de l'antique Nemausa ?

N'avons-nous pas constamment sous les yeux de nobles ruines romaines et surtout ces trois merveilles que sont la Maison Carrée, la Fontaine avec ses jardins, in source, ses Thérmes, son Temple de Diane et l'imposante Tour Magne qui les domine, et les Arènes massives et majestueuses qui retiennent tout à l'heure comme jadis des clameurs d'une foule enthousiaste avec ses impatiences et ses frémissements de joie ou de colère. Nîmes, éternelle préface de l'Italie...

C'est en ces termes choisis que M. Mollion explique le réel tempérament artistique dont témoignaient les quelque 250 œuvres figurant au Salon.

Quant à l'esprit corporatif, il en souligne aussi les bienfaits et remercie, à cet égard, les dirigeants de la Compagnie : « Notre Association, dit-il, n'a eu qu'à se féliciter d'une collaboration qui a permis de rapprocher chefs et subordonnés pour le plus grand bien de tous. »

Comme les années précédentes, la Société Artistique et Littéraire de Nîmes n'avait eu garde d'oublier ses fins mutualistes. S'ils sont à féliciter pour leur talent et leurs progrès, ses 50 artistes exposants ont encore droit à des remerciements, puisque, comme l'a dit leur Président, ils ont permis « d'organiser ce 3<sup>e</sup> Salon, dont le profit était destiné à nos orphelins et à nos malades ».

### La Philharmonique de Clermont-Ferrand

L'ouverture au trafic, le 25 août dernier, de la ligne de La Ferté-Hauterive à Gannat a offert à la Philharmonique P. L. M. de Clermont-Ferrand l'occasion de participer aux fêtes organisées par la Municipalité de



### La Philharmonique de Clermont-Ferrand.

Saint-Pourçain-sur-Sioule, le dimanche 28. La population, heureuse d'avoir enfin sa ligne, depuis longtemps attendue, a réservé le plus cordial accueil à cette Société d'agents P. L. M. fort appréciée en Auvergne et bien connue sur le Réseau.

Son ancienneté remonte en effet à 1902, année qui la vit débiter grâce à l'initiative de deux anciens du Réseau, MM. Drouhin, Chef d'équipe au Petit Entretien et Coutin, Visiteur aux Ateliers de Clermont. De cette époque à 1914, elle affronta le jury de différents concours : au Puy, à Briare, à Clermont-Ferrand ; elle vit ses efforts couronnés de succès, en 1909, au concours du Puy où elle fut classée en deuxième division.

Après le ralentissement causé par la guerre et ses suites, la Philharmonique de Clermont a pu reprendre, à partir de 1927, un essor de plus en plus rapide, grâce aux efforts conjugués des dirigeants et des exécutants.

La compétence de son chef de musique, le dévouement et la bonne volonté de tous ses musiciens font qu'elle compte parmi les meilleures Sociétés de la ville. Elle se compose de 90 exécutants dont 30 tambours et clairons, appartenant aux différents services de notre Compagnie. Ses cours de solfège sont suivis assidûment par les fils d'agents désireux d'apprendre la musique.

Elle ne s'est pas bornée à prendre une large part à la vie musicale de la capitale de l'Auvergne. Elle a exécuté aussi, à diverses reprises, des programmes de choix à l'intention de la clientèle des stations thermales voisines. En toutes circonstances, elle offre son concours gratuit aux œuvres de bienfaisance.

Au cours de l'été, elle donne, au jardin de la ville, des concerts qui font le régal des amateurs de bonne musique.

Ajoutons que pour remercier les personnalités qui lui témoignent leur bienveillance et resserrer les liens de camaraderie qui unissent tous ses membres, chaque année, à l'occasion de la Sainte Cécile, patronne des musiciens, elle organise des manifestations et des réjouissances, clôturées par un banquet qui ne réunit pas moins de 150 convives.

Autant de bonne volonté et d'ardeur réunies dans une Société d'amateurs permettent de bien augurer de l'avenir de notre chère Philharmonique de Clermont.

J. THEVENET  
Inspecteur Commercial  
à Clermont-Ferrand,  
Président de la Philharmonique.

### La Corbeille fleurie

M. Louis Reynard, notre correspondant poétique bien connu, qui signe ses vers « Aide-Ouvrier en Avignon » n'avait pas depuis quelque temps, adressé d'envoi au Bulletin.

Avait-il suivi l'exemple de certains de ses collègues qui, à l'instar de M. Emile Meunier, Mécanicien, aujourd'hui retraité (1), consacrent exclusivement leurs loisirs à leurs chères études techniques ?

Non, M. Reynard ne nous laisse pas oublier qu'il est « lou felibre de Fontcouvert », membre de l'Escolo don flourège ». Voici sa « Corbeille fleurie », l'un des derniers sonnets qu'il nous a adressés et que le Bulletin publie bien volontiers, en pieux hommage de Toussaint aux Agents P. L. M. morts en service, sans oublier les récentes victimes de l'accident de Turenne :

On peut la contempler de la route déserte  
Où compose à loisir votre humble serviteur,  
Elle est près du bureau du sous-chef visiteur,  
Sous un riant soleil, gare de Fontcouvert.  
Et de ces lieux voisins d'une campagne verte  
Où pousse au grand air les fleurs du Créateur  
Qui savent émouvoir le poète amateur,  
Souvent à notre épouse une rose est offerte.

Mais avec ses atours, chrysanthèmes pieux,  
La corbeille nous donne un bouquet merveilleux  
Qu'ensemble nous faisons lorsque la feuille tombe...  
Chaque agent le possède, et rêve de pouvoir  
Le jour de la Toussaint le porter sur la tombe  
D'un brave cheminot, victime du devoir.

(1) M. Meunier a publié, en collaboration avec M. Davallon, un ouvrage intitulé *Locomotives modernes à vapeur et électriques*, en vente au prix de 30 francs à la Société anonyme de l'imprimerie Rey, 4, rue Gentil, à Lyon.



## L'activité sportive sur le Réseau

**Challenge de football-association.** — Les 15 clubs suivants sont engagés pour la saison 1932-1933 dans le challenge organisé par l'A. S. C. P. L. M. :

Paris, Marseille, Montargis, Langeac, Oullins, Carnoules, Le Teil, Sète, La Seyne-Tamaris, Miramas, Montpellier, Saint-Denis-en-Bugey, Arles, Nîmes et Nice.

Le premier tour, qui doit se disputer prochainement, mettra aux prises les clubs de :

Nîmes contre Sète;  
Arles contre Montpellier;  
Nice contre Miramas;  
Montargis contre Saint-Denis-en-Bugey;  
Le Teil contre Langeac.

Par suite des forfaits de La Seyne-Tamaris et d'Oullins, Carnoules et Paris ne joueront qu'à partir du deuxième tour.

Il n'est pas douteux que cette intéressante compétition obtiendra son succès habituel et l'intérêt en sera d'autant plus grand, cette année, que de nouveaux clubs, récemment affiliés, vont certainement trouver l'occasion de s'y distinguer.

Dans les différents clubs locaux, on peut noter :

**A PARIS.** — **Association.** — La saison officielle est commencée. Pour la première journée des championnats, l'équipe 1<sup>re</sup>, opposée aux Primavères, fit match nul, 1 à 1. Rencontrant ensuite sur le terrain de Villeneuve, l'A.S.F. qu'elle avait battue l'an dernier, elle dut s'incliner cette fois par 1 à 0 après avoir cependant dominé la plupart du temps.

L'équipe 2<sup>e</sup>, par contre, triompha des Jeunes de l'A.S.F. par 6 buts à 0. D'autre part, les équipes Réserve — 1<sup>re</sup> B et 3<sup>e</sup> — n'ont pas été favorisées pour leurs débuts.

En résumé, comme à tout début de saison, une mise au point des équipes est nécessaire et on peut espérer néanmoins que nos Parisiens feront bonne contenance dans le groupe supérieur auquel ils viennent d'accéder à la suite de leurs brillants succès de la saison dernière.

**Basket-ball.** — En raison de nombreuses rentrées, la section a été modifiée et divisée en deux sous-sections : Paris et Villeneuve-Saint-Georges. 3 équipes sont engagées en championnat de Paris (2<sup>e</sup> série) et une en championnat de France; 2 autres équipes sont engagées dans diverses coupes et challenges.

On peut noter dès maintenant des résultats les plus prometteurs contre des équipes parisiennes de tout premier plan. Des succès sont à enregistrer sur les équipes de l'A.S. Bon Conseil, A.S.A., S.C.P.O., S.C.U.F. et les rencontres qui opposaient l'U.S.P.L.M. à la Saint-Charles d'Alfortville (champion de France de Division d'honneur) et au Métro, en se terminant respectivement par 35-28 et 26-25, sont des plus encourageantes.

**MONTPELLIER.** — **Association.** — Pour leur entrée en scène, les cheminots montpelliérains ont rencontré l'équipe 1<sup>re</sup> de l'A.S. Roujan (équipe de Division d'honneur). Bien que privée du concours de trois de ses titulaires, l'équipe 1<sup>re</sup> des cheminots s'est montrée très dangereuse et n'a succombé que par 1 but.

Dans un autre match les opposant à



Longe Côte (alt. 3 108 m) ; Le Scolette (alt. 3 500 m).

**En Rugby,** l'équipe des cheminots d'Oullins a remporté pour son premier match de la saison, une victoire de 6 à 3 contre l'Amicale Rugby 1<sup>re</sup> de Lyon. Dans une seconde rencontre, privée d'un de ses principaux éléments, elle succomba par 6 à 0 devant la Pédales Vélavienne (R.).

**En Association.** — On enregistre, avec regret, le forfait de l'équipe lyonnaise.

**LE TEIL.** — L'équipe d'association de l'U.S.P.L.M. Vigilante formée à la suite de la fusion des 2 clubs, U.S.P.L.M. et la Vigilante, se présente sous les meilleurs auspices si l'on en juge par le résultat obtenu contre l'U.S. Aubenas qu'elle battit successivement par 4 à 1 et 5 à 3.

**SAINT-DENIS-EN-BUGEY.** — Pour ses débuts en football-association, l'équipe 1<sup>re</sup> de ce groupement enregistre une victoire par 5 à 0 sur le club sportif de Lagnieu.

Les clubs affiliés de Marseille, Montargis, Langeac, Grenoble, Carnoules, Sète, Nice, Portes-en-Valence, Bourg, Nîmes, Aix-en-Provence, Arles se préparent activement en vue de la pratique des sports hivernaux.

E. CAMUS

Président

de l'A. S. C. P. L. M.



La quadrette du Teil, gagnante du challenge bouliste 1932

Au-dessus, la quadrette de Saint-Etienne gagnante en 1931.

l'équipe 1<sup>re</sup> de Ruoms (équipe de Division d'honneur, tête de groupe du Lyonnais) nos cheminots s'assurèrent la victoire par 4 buts à 3.

**MIRAMAS.** — La S.S.P.L.M. de Miramas vient de créer un court de tennis merveilleusement aménagé ainsi qu'un jeu de basket-ball. Les nombreux cheminots de cette localité vont pouvoir désormais pratiquer ces deux sports des plus intéressants.

**OULLINS.** — La section de montagne des cheminots d'Oullins s'est montrée particulièrement active au cours de la saison d'été — de nombreuses excursions ont pu être effectuées sans aucun accident, faisant ressortir le soin tout particulier avec lequel est menée cette intéressante section.

Les principales ascensions ont été les suivantes : Le Moucherotte (alt. 1 906 m) ; La Dent de Croiles (alt. 2 066 m) ; Le Parmelan (alt. 1 835 m) ; La Tournette (alt. 2 357 m) ; Le Rocher d'Argentier (alt. 3 143 m) ; Le Grand Arc (alt. 2 843 m) ;



L'endive, c'est ainsi que l'on désigne — improprement, il est vrai — les « pommes » allongées et blanches, de 10 à 15 cm de longueur, que produit par forçage et étioilage, une variété de chicorée dont le nom véritable est chicorée « de Bruxelles à grosses racines » ou chicorée « de Witloof ».

C'est un légume tendre, aussi sain qu'agréable, particulièrement apprécié, non seulement cuit au jus, mais encore en salade. Sa culture simple, facile, est très recommandable, surtout pour la consommation familiale.

Pour obtenir les racines destinées à la production de l'endive, le semis se fait mai ou juin, suivant l'état de fertilité du sol, en rayons profonds de 2 cm et distants de 25 à 30 cm, à raison de 2 ou 3 g de semence par mètre carré.

En cours de végétation, mais avant un trop grand développement des feuilles, il est nécessaire de donner deux, quelquefois trois binages, suivant l'état de propreté du terrain. Ces opérations sont extrêmement utiles à l'aération du sol et, partant, au développement des racines.



# TABLES DES MATIÈRES PARUES EN 1932



## PREMIÈRE TABLE

### Récapitulation des articles par ordre d'insertion

Ne sont pas reprises, dans la Table ci-dessous, certaines rubriques permanentes telles que : Distinctions honorifiques, Évitements les Accidents, L'Hygiène, Lectures.

#### JANVIER

Au Personnel.

Un beau sauvetage à l'actif d'un navire P. L. M.

La réparation d'une Mountain aux ateliers d'Oullins, par M. Etaix, Inspecteur Divisionnaire aux ateliers de machines d'Oullins.

Consolidation d'une culée de viaduc fondée en terrain instable, par M. Fonlupt, Ingénieur, Chef du 7<sup>e</sup> Arrondissement de la Voie.

Le chauffage à la vapeur des longs trains, par M. Reure, Ingénieur au Service Central du Matériel.

Chemins de fer et automobiles, par M. E. Holzer, Inspecteur Divisionnaire à la Direction.

Trafic du Réseau P. L. M.

*Revue documentaire* : Les colis-express. — Un mode de réchauffage de l'eau d'alimentation. — Dans nos cités. — Nouveaux pavillons de notre Compagnie à Evian-les-Bains et à Mégève. — Congrès annuel de la Société « La Santé de la Famille ». — Concours des gares fleuries 1931.

Edison.

Le Secret d'Albertine, conte.

*En marge du métier* :

*Arts* : Parmi les richesses artistiques du Réseau (*suite*); Flamme de bûche.

*Sports* : L'activité sportive sur le Réseau P. L. M.

*Jardinage* : Carottes nouvelles pour le printemps; L'arboriculture fruitière (*suite*). — *Excursions*. — *Autour de ma gare* : Saint-Cyr-sur-Mer-la-Cadière. — *Pêche*. — *Chasse*. — *T.S.F.* : Quelques conseils aux sans-filistes (*suite*).

*Pour vous, Lectrices* : La Table. — La Mode.

#### MARS

La locomotive 241-B-1 à très haute pression de la Compagnie P. L. M., par M. Parmantier, Ingénieur en Chef adjoint du Matériel.

Une belle œuvre sur le Réseau Algérien P. L. M. « Le Petit Cheminot P. L. M. à la Montagne », par M. Léon Adoue, Chef de bureau en retraite.

Trafic du Réseau P. L. M.

*Revue documentaire* : Acquisition d'autorails par notre Réseau. — Solidité des voitures métalliques. — Restrictions apportées à l'emploi du sifflet des locomotives. — A propos de l'acquisition de locomotives articulées pour notre Réseau Algérien. — La nouvelle trompe de chantier. — Dans nos cités. — La Maison de France.

Les belles familles P. L. M.

La Chèvre d'or, conte.

La gare fleurie, concours de 1931.

Petite gare fleurie, par M. de Francqueville.

*En marge du métier :*

*Arts :* Parmi les richesses artistiques du Réseau (*suite*). — Poètes et enlumineurs du rail. — *Sports :* L'activité sportive sur le Réseau P. L. M. — *Jardinage :* Quelques mots sur le melon; L'arboriculture fruitière (*suite*). — *Autour de ma gare :* Le Tricastin; Cien. — *Chasse, — Pêche.* — T. S. F. : Quelques conseils aux sans-filistes (*suite*).

*Pour vous, Lectrices :* La Table. — La Mode.

## MAI

*Au Personnel.* — Lettre de M. le Président à M. le Directeur Général.

Les résultats de notre exercice 1931, par M. Louis Geoffroy, Contrôleur des Services Centraux à la Direction.

Causerie sur l'évolution de la locomotive à vapeur.

Trafic du Réseau P. L. M.

*Revue documentaire :* Le changement de service du 22 mai 1932. — Une Instruction du Service de la Voie à propos de la circulation routière. — Belles marches de trains P. L. M. — Pour conserver aux fruits et primeurs français la place qu'ils méritent. — Dans nos cités.

Les belles familles P. L. M.

Sur le passé de notre banlieue.

*En marge du métier :*

Concours de photographie et dessin.

*Arts :* Résultats du concours d'impressions de vacances; Le 22<sup>e</sup> Salon de « l'Artistique »; — *Sports :* Notre activité sportive.

*Jardinage :* La culture du haricot au potager. — *Pêche :* La pêche du chevesne à la mouche. — *Excursions :* La Chartreuse de la Verne; Excursions et photographie. — *Autour de ma gare :* Charlieu.

T. S. F. : Le Général Ferrié; Quelques conseils aux sans-filistes (*suite*).

*Pour vous, Lectrices :* La Table. — La Mode.

## JUILLET

M. Albert Lebrun, Président de la République.

Les transports et entrepôts frigorifiques sur le P. L. M., par M. Paul Faralicq, Directeur Général de la Société française de Transports et Entrepôts frigorifiques.

Le nouveau dépôt de machines de Nevers, par M. Junilhon, Ingénieur de la 4<sup>e</sup> Section de Traction.

Trafic du Réseau P. L. M.

*Revue documentaire :* Trains d'excursions à prix réduits. — Envoi et réception des télégrammes privés dans certains trains. — Prochaine ouverture d'une ligne P. L. M. — Amélioration de la gare de Tarascon et de ses abords. — Le poste 2 électrodynamique de Dijon-Ville.

Figures d'Agents.

Dans nos cités.

Les belles familles P. L. M.

*En marge du métier :*

*Mutualité :* A l'Orphelinat; Chez « Les Enfants des Chemins de fer français », — *Arts :* Résultats du concours d'impressions de vacances (*suite*); Concours de photographie et dessin; Le 22<sup>e</sup> Salon de la Société Artistique et Littéraire; 2<sup>e</sup> Salon des Agents P. L. M. d'Oranée. — *Sports :* L'activité sportive sur notre Réseau. — *Jardinage :* Un bon légume de culture facile; le navet. — *Pêche :* La

pêche du chevesne à la mouche (*suite*). — *Excursions.* — De Beaufort-sur-Doron à Paris.

*Pour vous, Lectrices :* Le Ménage. — La Table. — La Mode.

## SEPTEMBRE

La nouvelle ligne de La Ferté-Hauterive à Gannat, par M. Manguin, 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 adjoind à la Direction.

*Revue documentaire :* Trafic du Réseau P. L. M. — Nos transports de primeurs en 1932. — A la Section des chemins de fer à l'Ecole Spéciale des Travaux Publics. — Un nouveau wagon-atelier.

Dans nos cités.

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...; Télé...féérique. — T. S. F. : Construction d'un diffuseur.

*Pour vous, Lectrices :* La Table. — Le Ménage. — La Mode.

## NOVEMBRE

Après l'accident de Turenne.

Les attributions des principales gares de triage de notre Réseau (*suite*), par M. Mauris, Inspecteur Général du Mouvement.

Les nouveaux Ateliers d'Alger, par M. Lavignon, Ingénieur adjoind du Matériel à Alger.

Les Chemins de fer au service des relations internationales, par M. Holzer, Inspecteur Divisionnaire à la Direction.

*Revue documentaire :* Trafic du Réseau P. L. M. — Un nouvel organe du Service de l'Exploitation : les bureaux de renseignements-transports-marchandises. — Trains spéciaux à prix réduits à l'occasion des matches de football. — Les voitures-buffets et wagons-restaurants-bars. — Une importante innovation : les transports avec date de livraison garantie. — Les inondations sur le Littoral en septembre dernier. — La première pierre du premier môle oblique de la Joliette a été posée. — Pour combattre les rabattements de fumée sur les locomotives. — Changement de service du 2 octobre. — Concours d'apprentis.

Dans nos cités.

Così fan tutti, conte, par M. Faure-Geors.

*En marge du métier :*

*Arts :* Le 3<sup>e</sup> Salon de l'Artistique à Nîmes. — La philharmonique de Clermont-Ferrand. — La Corbeille fleurie. — *Sports :* L'activité sportive sur le Réseau. — *Jardinage :* Pour avoir de belles endives. — *Pêche :* La carpe. — *Autour de ma gare :* A Golfe-Juan-Vallauris. — T. S. F. : Appareil de tension anodique sur courant alternatif.

*Pour vous, Lectrices :* La Table. — Le Ménage. — La Mode.

Tables des matières parues en 1932.



## DEUXIÈME TABLE

### Répertoire analytique et alphabétique des matières

- A**
- ACCIDENTS. Évitements les accidents, pp. 16, 45, 83, 113, 143, 175.
- La nouvelle trompe de chantier, p. 44.
- ADOUE. Voir Auteurs.
- AGENCES. Nouveaux pavillons de notre Compagnie à Evian-les-Bains et à Mégevè, p. 14.
- La Maison de France, p. 44.
- AGENTS. Figures d'Agents, pp. 16, 113.
- Voir Familles.
- ALGÉRIE. Une belle œuvre sur le Réseau Algérien P. L. M. « Le Petit Cheminot P. L. M. à la Montagne », par M. Léon Adoue, Chef de bureau en retraite, p. 39.
- A propos de l'acquisition de locomotives articulées pour notre Réseau Algérien, p. 43.
- Après l'accident de Turenne (publication de l'Ordre de Service de la Direction du Réseau P. L. M. Algérien), p. 160.
- Les nouveaux Ateliers d'Alger, par M. Lavignon, Ingénieur adjoint du Matériel à Alger, p. 163.
- APPRENTIS. Concours d'apprentis, p. 173.
- ARBORICULTURE. L'arboriculture fruitière, pp. 25, 59.
- ARTS. Parmi les richesses artistiques du Réseau, pp. 21, 55.
- Résultats du Concours d'impressions de vacances, pp. 89, 119, 148.
- Concours de photographie et dessin, p. 120.
- La philharmonique de Clermont-Ferrand, p. 179.
- Voir poésies.
- ASSEMBLÉES. Congrès annuel de la Société « La Santé de la Famille », p. 15.
- Le 22<sup>e</sup> Salon de l'Artistique, pp. 90, 120.
- A l'Orphelinat, p. 119.
- Chez les Enfants des Chemins de fer français, p. 119.
- 2<sup>e</sup> Salon des Agents P. L. M. d'Oranie, p. 122.
- 44<sup>e</sup> Congrès de la Fédération des Cooperatives, p. 149.
- Assemblée générale de la Protection mutuelle, p. 150.
- Le Sanatorium des Cheminots ouvre un centre hospitalier, p. 150.
- Congrès de l'Association fraternelle des Chemins de fer français, p. 150.
- Le 3<sup>e</sup> Salon de l'Artistique à Nîmes, p. 179.
- ATELIERS. La réparation d'une Mountain aux Ateliers d'Oullins, par M. Etaix, Inspecteur Divisionnaire aux Ateliers de machines d'Oullins, p. 4.
- Un nouveau wagon-atelier, p. 141.
- Les nouveaux Ateliers d'Alger, par M. Lavignon, Inspecteur Divisionnaire du Matériel à Alger, p. 163.
- AUTEURS. Adoue, p. 39. — Bascou, p. 22. — Besson, p. 94. — Bourquin, pp. 43, 138. — Burnand (Robert), p. 146. — Camus, pp. 22, 57, 90, 123, 151, 180. — Conso (H.), pp. 30, 64, 96, 128, 156, 184. — Dambies, p. 19.
- B**
- BASCOU. Voir Auteurs.
- BESSON. Voir Auteurs.
- BOURQUIN. Voir Auteurs.
- BURNAND (Robert). Voir Auteurs.
- C**
- CAMUS. Voir Auteurs.
- CHAUFFAGE. Voir Trains.
- CHASSE, pp. 28, 61, 152.
- CITÉS. Lyon-Croix-Rousse, p. 13. — Les Laumes-Alésia, Nevers, p. 44. — Cannes-la-Bocca, p. 83. — Villeneuve-Saint-Georges, Pont-de-Dore, Chambéry, p. 114. — Nice-Riquier, Chagny, Lyon-Perrache, Oullins, p. 142. — Alès, Golfe-Juan, Melun, Saint-Germain-au-Mont-d'Or, Saint-Priest, p. 174.
- COLIS EXPRESS. — Les colis express, p. 13.
- CONFERENCE. Pour conserver aux fruits et primeurs français la place qu'ils méritent, p. 82.
- CONCOURS. Concours des gares fleuries 1931, pp. 15, 51.
- Concours de photographie et dessin, pp. 89, 120, 148.
- Résultats du Concours d'impressions de vacances, pp. 89, 119, 148.
- Excursions et photographie, p. 93.
- CONSO. Voir Auteurs.
- CONTES. Le Secret d'Albertine (Charles Dambies), p. 19.
- Flamme de bûche (René Bascou), p. 22.
- La Chèvre d'or (Ch. Torquet), p. 49.
- Petite gare fleurie (de Franqueville), p. 54.
- D**
- DAMBIES. Voir Auteurs.
- DÉPOT. Le nouveau dépôt de machines de Nevers, par M. Junilhon, Ingénieur de la 4<sup>e</sup> Section de Traction, p. 105.
- DISTINCTIONS HONORIFIQUES. Légion d'honneur. — Médaille militaire. — Citations à l'Ordre du Réseau. — Récompenses honorifiques pour actes de courage et de dévouement. — Mentions pour actes méritoires, pp. 2, 33, 65, 97, 129, 157.
- DUPUY. Voir Auteurs.
- E**
- ECOLE. A la Section des Chemins de fer de l'Ecole Spéciale des Travaux publics, p. 141.
- EDISON, p. 16.
- EN MARGE DU MÉTIER. Voir : Arboriculture. — Arts. — Autour de ma gare. — Chasse. — Concours. — Excursions. — Jardinage. — Ménage. — Mode. — Mutualité. — Pêche. — Poésies. — Sports. — Table. — T. S. F.
- ENTREPOTS FRIGORIFIQUES. Les transports et entrepôts frigorifiques sur le P. L. M., par M. Paul Faralico, Directeur Général de la Société française de Transports et Entrepôts frigorifiques (S. T. E. F.), p. 101.
- ETAIX. Voir Auteurs.
- EXCURSIONS. Excursions et photographie, p. 93.
- La Chartreuse de la Verne, p. 93.
- De Beaufort-sur-Doron à Paris, p. 125.
- Vu de la ligne..., p. 152.
- Télé...féerie, p. 153.
- EXERCICE 1931. Les résultats de notre exercice 1931, par M. Louis Geoffroy, Contrôleur des Services Centraux à la Direction, p. 69.
- F**
- FAMILLE. Les belles familles P. L. M., pp. 46, 84, 116.
- FARALICO. Voir Auteurs.
- FAURE-GEORS. Voir Auteurs.
- FERISE. Voir Figures d'Agents.
- FERRIÉ. Voir T. S. F.
- FONLUPT. Voir Auteurs.
- FRANQUEVILLE (de). Voir Auteurs.
- G**
- GARES. Concours des gares fleuries 1931, p. 15.
- La gare fleurie, concours de 1931 (J. Maguin), p. 51.
- D**
- Sur le passé de notre banlieue (Henri Mourot), p. 87.
- Souvenirs (Faure-Geors), p. 89.
- Languedoc (Robert Burnand), p. 146.
- Così fan tutti (Faure-Geors), p. 178.

- *Autour de ma gare* : Sur le passé de Saint-Cyr-sur-Mer, p. 27. — *Le Tricastin*, p. 60.  
- *Gien*, p. 61. — *Charlieu*, p. 94. — *Golfe-Juan-Vallauris*, p. 181.  
- Amélioration de la gare de Tarascon et de ses abords, p. 111.

- Les gares de triage de notre Réseau, par M. Mauris, Inspecteur Général du Mouvement, pp. 134, 161.

GEOFFROY (L.). Voir Auteurs.

GRAS. Voir Auteurs.

GUENOT. Voir Auteurs.

## H

HOLZER. Voir Auteurs.

HORAÏRES. Le changement de service du 22 mai 1932, p. 81.

- Changement de service du 2 octobre, p. 173.

HYGIÈNE. L'hygiène, par le Docteur Thiery, Médecin-Hygiéniste Consultant de la Compagnie, pp. 17, 46, 84, 116, 143, 175.

## I

INONDATIONS. Les inondations sur le Littoral en septembre dernier, p. 172.

## J

JARDINAGE, pp. 24, 59, 92, 124, 151, 180.

JOUGLAS. Voir Auteurs.

JUNILHON. Voir Auteurs.

## L

LAVIGNON. Voir Auteurs.

LEBRUN. M. Albert Lebrun, Président de la République, p. 100.

LECTURES, pp. 17, 47, 85, 117, 144, 176.

LIGER. Voir Auteurs.

LIVRAISON. Une importante innovation : les transports avec date de livraison garantie, p. 36.

LOCOMOTIVES. Un mode de réchauffage de l'eau d'alimentation, p. 13.

- La locomotive 241-B-1 à très haute pression de la Compagnie P. L. M., par M. Parman-tier, Ingénieur en Chef adjoint du Matériel, p. 36.

- A propos de l'acquisition de locomotives articulées pour notre Réseau Algérien, p. 43.

- Causerie sur l'évolution de la locomotive à vapeur (M. Renevey), p. 74.

- Coup d'œil sur le passé, à propos de notre nouvelle locomotive à marchandises, par M. Bourquin, Contrôleur technique adjoint à la Direction, p. 138.

- Pour combattre les rabattements de fumée sur les locomotives, p. 173.

- Voir Ateliers.

LUUYT, p. 99.

## M

MAGNIN. Voir Auteurs.

MAUGUIN. Voir Auteurs.

MAURIS. Voir Auteurs.

MÉNAGE. Pour vous, Lectrices, pp. 127, 155, 183.

MODE. Pour vous, Lectrices, pp. 30, 64, 96, 128, 156, 184.

MOUROT. Voir Auteurs.

MOULINOT. Voir Auteurs.

MUTUALITÉ. Voir Assemblées.

MUSIQUE. La philharmonique de Clermont-Ferrand, p. 179.

## N

NOURRY. Voir Auteurs.

## O

ŒUVRES. Une belle œuvre sur le Réseau Algérien P. L. M. « Le Petit Cheminot P. L. M. à la Montagne », par M. Léon Adoue, Chef de bureau en retraite, p. 39.

- Pour nos lecteurs du Maroc, p. 150.

OUVERTURE DE LIGNE. Prochaine ouverture d'une ligne P. L. M., p. 111.

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, p. 131.

## P

PARMANTIER. Voir Auteurs.

PASSAGE A NIVEAU. Une instruction du Service de la Voie à propos de la circulation routière, p. 81.

PÊCHE, pp. 27, 62, 92, 125, 181.

PHOTOGRAPHIE. Voir Concours.

PIGNAL. Voir Auteurs.

POÉSIES. Aquarelle, p. 26.

- Poètes et enlumineurs du rail, p. 55.

- Monte-Carlo, p. 56.

- Résultats du concours d'impressions de vacances, pp. 89, 119.

- Excursions et photographie, p. 93.

- Télé...féerie, p. 153.

- La Corbeille fleurie, p. 179.

PORT. La première pierre du premier môle oblique de la Joliette a été posée, p. 172.

PRIMEURS. Pour conserver aux fruits et primeurs français la place qu'ils méritent, p. 82.

- Nos transports de primeurs en 1932, p. 140.

PUGIBET. Voir Auteurs.

## R

RAGU. Voir Auteurs.

RÉCHAUFFAGE. Un mode de réchauffage de l'eau d'alimentation, p. 13.

RELATIONS INTERNATIONALES. Les Chemins de fer au service des relations internationales, par M. Holzer, Inspecteur Divisionnaire à la Direction, p. 167.

RENSEIGNEMENTS. Nouveaux pavillons de notre Compagnie à Evian-les-Bains et à Mégeve, p. 14.

- Un nouvel organe du Service de l'Exploita-

tion : les bureaux de renseignements-transports-marchandises, p. 170.

REURE. Voir Auteurs.

ROBERT-ROBERT. Voir Auteurs.

## S

SAINT-ANTONIN. Voir Auteurs.

SAINT-HUBERT P. L. M. Voir Auteurs.

SALONS. Voir Assemblées.

SAUVETAGE. Un beau sauvetage à l'actif d'un navire P. L. M., p. 3.

SIFFLET. Restrictions apportées à l'emploi du sifflet des locomotives, p. 42.

SIGNALISATION. Le poste 2 électrodynamique de Dijon-Ville, p. 112.

SPORTS. L'activité sportive sur le Réseau, pp. 22, 57, 90, 123, 151, 180.

## T

TABLE. Pour vous, Lectrices, pp. 29, 63, 95, 127, 154, 185.

TELEGRAMMES. Envoi et réception des télégrammes privés dans certains trains, p. 111.

THIERRY (Dr Henry). Voir Auteurs.

TORQUET. Voir Auteurs.

TRAFIC. Courbes des wagons chargés et parcours des locomotives, pp. 12, 41, 80, 110, 140, 170.

TRAINS INTERNATIONAL. Voir Relations.

TRAINS. Le chauffage à la vapeur des longs trains, par M. Reure, Ingénieur au Service Central du Matériel, p. 10.

- Restrictions apportées à l'emploi du sifflet des locomotives, p. 42.

- Trains d'excursions à prix réduits, p. 110.

- Envoi et réception des télégrammes privés dans certains trains, p. 111.

- Trains spéciaux à prix réduits à l'occasion de matches de football, page 170.

TRANSPORTS FRIGORIFIQUES. Les transports et entrepôts frigorifiques sur le P. L. M., par M. Paul Faralac, Directeur Général de la Société française de Transports et Entrepôts frigorifiques (S. T. E. F.), p. 101.

TRIAGE. Voir Gares.

TRIEULE. Voir Auteurs.

TROMPE. La nouvelle trompe de chantier, p. 44.

T. S. F. Quelques conseils aux sans-filistes, pp. 28, 62, 94, 154, 183.  
- Le Général Ferré, p. 94.

## V

VAGONS. Un nouveau wagon-atelier, p. 141.  
Les voitures-buffets et wagons-restaurants-bars, p. 171.

VERLANT, p. 66.

VIADUC. Consolidation d'une culée de viaduc fondée en terrain instable, par M. Fonlupt, Ingénieur, Chef du 7<sup>e</sup> Arrondissement de la Voie, p. 8.

VILLERET. Voir Auteurs.

VITESSE DES TRAINS. Belles marches de trains P. L. M., p. 82.

VOITURES. Solidité des voitures métalliques, p. 42.

- Les voitures-buffets et wagons-restaurants-bars, p. 171.



**vous offre gratuitement**

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

Grandes facilités de paiement au per-  
sonnel des chemins de fer.  
Ecrivez sans enga-  
gement aux établis-  
sements SARDA, à  
Besançon.



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

### DOCUMENTS EMANANT DE LA DIRECTION

25 juillet 1932 | *Instruction*..... | Application du régime des assurances sociales aux salariés ne faisant pas partie du cadre permanent.  
10 août 1932 | *Instruction*..... | Application de l'article 49 de la loi sur les assurances sociales aux agents du cadre permanent.  
27 août 1932 | *Ordre de Service*. | Représentation du personnel auprès de la Conférence des Directeurs et dans les Commissions de Réforme et des Retraites.

### DOCUMENTS COMMUNS A PLUSIEURS SERVICES

15 juin 1932 | *Inst. n° 3282 du T. C. de la Voie*..... | Entretien des installations de block absolu avec circuits de voie.  
(*Inst. techn. n° 73 de l'Expl. (Services techniques)*)  
29 juillet 1932 | *Inst. n° 321 (nouvelle série) du MT*..... | Emploi des wagons SL à tarer les bascules.  
(*Cir. n° 4 (1932) de l'Expl. (Gares et trains)*)  
2 août 1932 | *Inst. n° 140 (nouvelle série) du MT*..... | Sécurité du personnel. — Prescriptions générales concernant les agents et  
(*Cir. n° 2 (1930) de l'Expl. (Gares et trains)*) ouvriers assurant du service sur les lignes à voie normale, à traction  
(*N° 3289 du T. C. de la Voie*.....) électrique.  
2 août 1932 | *Inst. N° 141 (nouvelle série) du MT*..... | Soins à donner aux électrocutés et aux asphyxiés.  
(*Cir. n° 5 (1932) de l'Expl. (Gares et trains)*)  
(*N° 3341 du T. C. de la Voie*.....) { *O. S.* { *n° 19 (1932) de l'Expl. n° 1489 du MT*, } Accompagnement des trains sur la ligne de Saint-  
8 août 1932 | { *n° 3345 du T. C. de la Voie*..... } Gervais-les-Bains-Le Fayet à Vallorcaine.  
9 août 1932 | { *n° 19 (1932) de l'Expl. n° 1470 du* } Limitations spéciales de vitesses à observer par diverses séries  
2 septembre 1932 | { *Rectif. nos 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17* } *MT, n° 3324 du T. C. de la Voie.* } de machines au passage de certains ouvrages.  
22 septembre 1932 | { *MT, n° 3324 du T. C. de la Voie.* }  
5 octobre 1932 | { *MT, n° 3324 du T. C. de la Voie.* }  
7 octobre 1932 | { *MT, n° 3324 du T. C. de la Voie.* }

## ABONNEMENT AU BULLETIN PLM POUR 1933

### A NOS LECTEURS

Nos lecteurs feront œuvre utile en favorisant la diffusion du Bulletin P. L. M. autour d'eux, soit parmi les ex-Agents, soit même parmi le public de nos usagers, intéressé lui aussi à la marche de notre industrie ferroviaire et aux améliorations incessantes qui y sont apportées.

Ci-contre la formule d'abonnement ou réabonnement pour 1933, pouvant servir indifféremment au public (mention 1<sup>o</sup>) ou aux retraités ayant fait leur carrière au P. L. M. et bénéficiant de ce fait du demi-tarif (mention 2<sup>o</sup>).

N.-B. — Les abonnements partent exclusivement du 1<sup>er</sup> janvier et sont donc tous renouvelables dès maintenant. Les renouvellements tardifs, adressés après le 15 décembre, ou au cours de l'année prochaine, ne pourront être pris en considération que dans les limites de notre tirage.

Veillez servir en 1933 un abonnement au Bulletin P. L. M. à

M \_\_\_\_\_ qualité \_\_\_\_\_ (Pour les retraités PLM, indiquer également le numéro de pension.)  
demeurant rue \_\_\_\_\_ n° \_\_\_\_\_  
à \_\_\_\_\_ par \_\_\_\_\_ Dépt \_\_\_\_\_

Biffer la { 1<sup>o</sup> Ci-joint à cet effet un mandat-poste de douze francs (12 francs)\*.  
mention inutile { 2<sup>o</sup> Ci-joint à cet effet un mandat-poste de six francs (6 francs)\*.

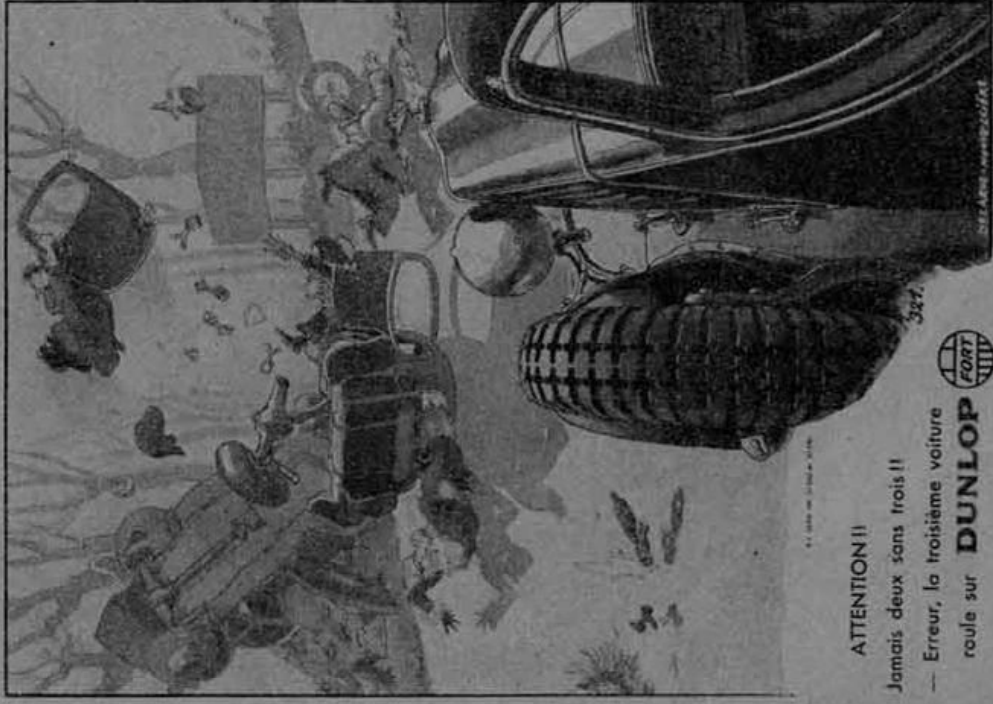
\* Pour les abonnés résidant à l'étranger, cette somme est à majorer de 2 f (Union postale) ou de 4 f (Autres pays).

Signature : \_\_\_\_\_

N.-B. — La présente formule est à détacher et à retourner complétée, à l'appui du mandat-poste, sous enveloppe portant très exactement l'adresse suivante :

Direction de la Compagnie P.L.M. Service du Bulletin  
88 rue Saint-Lazare, Paris (9<sup>e</sup>).

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 V. etc.... }	Appareils-avertisseurs-enregistreurs de signaux.
19 août 1932		2 <sup>e</sup> Annexe à	{ l'Inst. n° 488 (nouvelle série) du MT... } { la Cir. n° 12 (1927) de l'Expl. (Gares et trains) }	Emploi des freins continus et de l'intercommunication pneumatique sur la ligne de Saint-Gervais-les-Bains-Le Fayet à Vallorcine.
25 août 1932		6 <sup>e</sup> Annexe à	{ l'O. S. n° 17 (1925) de l'Expl. } { n° 1344 du MT (édit. 1929)... }	Dispositions spéciales aux lignes à fortes pentes au point de vue de la composition du freinage et de la limitation de la vitesse des trains.
25 août 1932		1 <sup>re</sup> Annexe à	{ l'O. S. n° 26 (1924) de l'Expl. } { n° 1331 du MT (éd. 1932)... }	Freinage à main des trains.
3 septembre 1932	{	Inst. n° 527 (nouvelle série) du MT	.....	Formation et circulation des trains réversibles.
	{	Cir. n° 7 (1932) de l'Expl. (Gares et trains)	.....	
10 septembre 1932	{	Inst. n° 402 (nouvelle série) du MT	.....	Mise en service de la cloche du tender.
	{	Cir. n° 9 (1931) de l'Expl. (Gares et trains)	.....	
19 septembre 1932	{	O. S. n° 1492 du MT	.....	Publication d'une 5 <sup>e</sup> Annexe au Règlement général d'Exploitation (Edition de 1905. Tirage de 1928).
	{	Cir. n° 8 (1932) de l'Expl. (Gares et trains)	.....	
6 octobre 1932	{	O. S. n° 25 (1932) de l'Expl.	.....	Mesures à prendre pour la circulation des trains impairs dans les souterrains du Prieuré, du Coul, des Jacquons, de l'Encombrouse, des Celses, des Abrie et de Saint-Hippolyte (ligne de Livron à Briançon) et en cas d'arrêt accidentel de ces trains dans ces souterrains.
	{	O. S. n° 1488 du MT	.....	
31 mai 1932	{	27 <sup>e</sup> Annexe au Règlement du Transport par chemin de fer des matières dangereuses (explosibles, inflammables, vénéneuses, etc.) et des matières infectes.	.....	<b>DOCUMENTS ÉMANANT DU SERVICE DE L'EXPLOITATION</b>
	{	12 nov. 1897 (éd. 1913)	.....	
1 <sup>er</sup> août 1932	{	3 <sup>e</sup> Ann. à la Cir. n° 2 (1899) (Gares et trains) (éd. 1930)	.....	Instructions relatives au service des signaux et des aiguilles.
	{	Note	.....	
1 <sup>er</sup> août 1932	{	Note	.....	Consignes relatives au non-fonctionnement des signaux ou de leurs appareils de contrôle. Directives sur l'organisation et le fonctionnement des triages à la gravité.
	{	Note	.....	
5 août 1932	{	Note	.....	Circulation de wagons-viviers néerlandais.
	{	Cir. n° 67 (1932) (Tarifs)	.....	
17 août 1932	{	O. S. n° 20 (1932)	.....	Voyageurs. — Tarif V. n° 6/106. Titre I. Chapitre I <sup>er</sup> . BILLETS D'ALLER ET RETOUR DE FAMILLE. Ouverture de la chasse en 1932.
	{	O. S. n° 20 (1932)	.....	
19 août 1932	{	Note	.....	P. V. — Suppression des chaînes-prolonges des wagons plats à ranchers P.L.M. (Ryw, Rly, Rlyf et RRLy).



ATTENTION !!

Jamais deux sans trois !!

— Erreur, la troisième voiture roule sur **DUNLOP**



## DANS LES COOPÉRATIVES P. L. M.

### PETITS POIS

VALADE, LE HENAFF, SAUPIQUET, CASSEGRAIN

### THONS

BOUVAIS-FLON, BALESTRIÉ, SAUPIQUET

### SARDINES

AMIEUX, BOUVAIS-FLON, 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

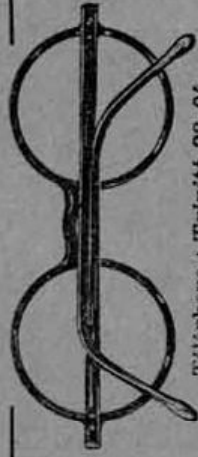
MEMBRES ARTIFICIELS "CLARKE"

BAS POUR VARICES

BANDAGES HERNIAIRES

OHAUSSURES ORTHOPÉDIQUES

FURNISSEURS DE LA COMPAGNIE P. L. M.



# L'OPTICIEN LECOEUR

12, Passage du Havre (en face de la Gare St-Lazare)

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

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

Téléphone : Trinité 28-04

- 19 août 1932 { 3<sup>e</sup> Ann. à la Cir. n° 3 (1899) | Application des articles 22 et 49 de l'Ordre Général n° 3.
- { (Gares et trains) (éd. 1930) |
- 29 août 1932 { 13<sup>e</sup> An. à la Cir. n° 10 (1913) | Application du Règlement du 12 novembre 1897 (édition de 1913) pour le transport par
- { (Gares et trains) | chemin de fer des matières dangereuses et des matières infectes.
- 5 septembre 1932 Note | P. V. — Perception des frais de stationnement des wagons à destination d'un embranchement.
- 7 septembre 1932 4<sup>e</sup> Annexe | Instruction générale à l'usage des aiguilleurs et bloqueurs (édition de 1930).
- 21 septembre 1932 O. S. n° 23 (1932) | Dérégularisations et régularisations des trains (messageries, marchandises et machines isolées).
- 22 septembre 1932 Cir. n° 77 (1932) (Tarifs) | P. V. — Mise en vigueur d'un tarif spécial pour les transports avec date de livraison garantie.
- 27 septembre 1932 Cir. n° 79 (1932) (Tarifs) | Grande et Petite Vitesse. — Mise en vigueur d'une nouvelle réglementation des délais
- 28 septembre 1932 Cir. n° 80 (1932) (Tarifs) | de transport G. V. et P. V.
- 2 octobre 1932 { An. B à la Cir. n° 12 (1899) | Voyagers et bagages. — Suppression des compartiments de 2<sup>e</sup> classe sur certaines lignes.
- { (Gares et trains) | Instructions relatives aux transports de Petite Vitesse. — Tableau général des lots.

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

- 20 août 1932 | O. S. n° 1490 | Frais généraux de la Division des Magasins.
- 22 août 1932 { Modif. à l'Inst. n° 51 (nou- | Organisation des magasins de matières et rapports de ces magasins avec les autres établis-
- { velle série) | sements ou services du Matériel et de la Traction et avec les étrangers à la Cie.
- septembre 1932 { Rectificatif n° 9 à l'O. S. | Prix à appliquer aux vieilles matières rendues aux Magasins.
- { n° 1475 du 13 mai 1931. |
- 3 septembre 1932 | Inst. n° 420 (nouvelle série) | Conduite des trains réversibles.
- 5 septembre 1932 | O. S. n° 1491 | Addition de l'indice f<sup>2</sup> dans la classification et le numérotage général des voitures et wagons.
- 13 septembre 1932 { Tableaux des appareils de | Modifications à apporter aux tableaux des appareils de levage par suite de l'ouverture de la
- { levage. | ligne de la Ferté-Hauterive à Gannat.
- 30 juillet 1932 | Note n° 3346 du T. C. | DOCUMENTS ÉMANANT DU SERVICE DE LA VOIE
- 1<sup>er</sup> août 1932 | Note n° 3344 du T. C. | Dépassements sur crédits d'établissement.
- 16 août 1932 | 1<sup>re</sup> An. à l'Inst. T. C. 3213 | Mesures d'application de l'Ordre de Service n° 27 (Direction) du 29 novembre 1929 relatif à
- | l'attribution aux agents d'allocations d'aide d'études pour l'instruction de leurs enfants.
- | Appareil à pédales talonnable système Rabier et Le Roy.

## MÉDAILLE D'HONNEUR DES CHEMINS DE FER

La Médaille d'honneur en vermeil des Chemins de fer a été décernée, par arrêté du 6 septembre 1932 aux agents et ex-agents dont les noms suivent :

**BOUCHES-DU-RHONE.** — M. ARNAUD Antoine, ex-Chef de groupe à Marseille.

**COTE-D'OR.** — M. COTTENET Albert, ex-Inspecteur de 1<sup>re</sup> classe à Dijon.

**LOIRE.** — M. CALLEY Pierre, ex-Inspecteur divisionnaire de 2<sup>e</sup> classe à Montbrison.

**SEINE.** — M. FOUCHÈRE Charles, Sous-Chef de l'Exploitation à Paris. M. GAOS Auguste, Chef de bureau principal de 2<sup>e</sup> classe à Paris. M. VIOLET Louis, ex-Ingénieur à Paris.

**SEINE-ET-OISE.** — M. REBIÈRE, Inspecteur principal à Enghien-les-Bains.

(Suite de la publication des Médailles d'honneur en argent décernées par arrêté ministériel du 17 août 1932.)

**DOUBS.** — BENOIT Claude, Chef de gare à Montferland-Thoraise; BERNIÈRE Georges, Mécanicien de route à Besançon; BOLE Léon, Commis à Besançon; BOURCET Victor, Mécanicien de route à Montbéliard; BOURDERON Jules, Chef de gare à Audincourt; BUCHHOLTZ Charles, Aiguilleur

à Béthencourt; CHIARTIER Adonis, Mécanicien de route à Montbéliard; CLOUTOT Jean, Cantonnier à Bigny; GIRARD Léon, Chef de canton à Arc-Senans; GIROD Hippolyte, Mécanicien de route à Besançon; M<sup>me</sup> GRESSOT Emile, Carte-barrières à Geneuille; JACQUOT Joseph, Chef de train à Montbéliard; LANCE Félicien, Facteur enregistrant à Byans; LANIER Antoine, Chef de train à Morteau; MARION Emile, Mécanicien de route à Besançon; MARTIN François, Cantonnier principal à Grosbois; MAURAGE Jules, Facteur aux écritures à Besançon; MURGIER Francisque, Mécanicien de route à Besançon; NOEL Paul, Chef de train à Montlebon; OLIVIER Louis, Chef de train à Montbéliard; RENAUD François, Mécanicien de route à Besançon; SEGUIN Jacques, Chef de train à Montlebon; SESTER Louis, Mécanicien de route à Besançon; TABOURNAT Jules, Manœuvre à Besançon; VAUTIER Gustave, Chef de train à Besançon; VERDIER Armand, Mécanicien de route à Pontarlier.

**DROME.** — ANCELIN Emile, Garçon de bureau à Valence; BERNARD Albert, Chef aiguilleur à Valence; BOURDIER Jean, Contrôleur à Valence; MARGIER Auguste, Cantonnier à Valence; MONNERON Jules, Chef de train à Valence; MOULIN Camille, Mécanicien de route à Portes-les-Valence; PÉLISSÉ Jean, Commis principal à Valence; ROUX Félix, Sous-Chef de manutention à Livron; SALARD Marius, Sous-Chef de gare à Valence; SARRAZIN Ferdinand, Sous-Chef de manutention à Romans; SAUZÉ Léon, Brigadier Chef à Saint-Rambert-d'Albon; CANOVA Elie, ex-Sous-Ingénieur à Valence; DELÉGUE Joseph, ex-Préposé à la manutention à Pierrelatte; MARTEL Jules, ex-Mécanicien à Nyons; PÉRET Léopold, ex-Visiteur à Beaumont-les-Valence; ABRAM Jules, ex-Agent à Crest; OLAGNIER Henri, ex-Mécanicien à Valence.

**GARD.** — ANDRÉ Jean, Commis à Nîmes; ANDRÉ Louis, Chef de train à Alès; ARIFONT Adrien, Chef de train à Alès; AUBERT Fernand, Chef de train à Nîmes; AURENSAN Jean, Chef de train à Nîmes; AUIZÉRY Etienne, Mécanicien à Nîmes; BALDIT Auguste, Surveillant principal à Alès; BALEZ Jean-Baptiste, Homme d'équipe à Nîmes; BALEZ Joseph, Sous-Chef de manœuvres à Alès; BARANDON Jules, Commis à Nîmes; BARANDON Louis, Facteur mixte à Jonquières-Saint-Vincent; BARBUT Louis, Chef de train à Alès; BARTHÉLÉMY Louis, Commis principal à Nîmes; BERNARD Emile, Chef de gare à Berris; BERNARD Fernand, Chef de gare à Meynes-Montfrin; BERTRAND Prosper, Chef de canton à Alès; BLANC Noël, Conducteur à Nîmes; BOISSIÈRE Henri, Conducteur au Vigan; BROUSSE Fernand, Homme d'équipe à Nîmes; BRUGUIER Paul, Chef de train à Nîmes; BUISSON Jules, Gardien à Alès; CANONGE Emile, Mécanicien de route à Alès; CASTAN Louis, Cantonnier à Nîmes; CASTILLON Alphonse, Facteur aux écritures à Nîmes; CHAMBON Jean-Baptiste, Chef de train à Nîmes; M<sup>me</sup> CHAMPEAU Auguste, Garde-barrières à Vauvert; M<sup>lle</sup> CHAPTAL Marthe, Employée principale à Nîmes; CHASSEFIÈRE Paul, Brigadier de manutention à Alès; CHIRON Henri, Contrôleur de résidence à Caissargues; COURET Auguste, Caissier à Nîmes; COURTIEUR Frédéric, Chef aiguilleur à Alès; DAUZALS Louis, Mécanicien de route à Nîmes; DAYON Jacques, Ouvrier à Nîmes; DELAS Basile, Employé principal à Nîmes; M<sup>me</sup> DELON Anna, Expéditionnaire à Nîmes; DELON Jean, Mécanicien de manœuvres à Nîmes; DESPRÉS Antoine, Chef de gare à Aubais; DISSET François, Facteur aux écritures à Nîmes; DROME Alfred, Facteur aux écritures à Nîmes; DUMAS Henri, Chef de gare à la Valette; DURANTIS William, Chef de gare à Foissac-Baron; ESTRI-VIER Emile, Commis à Nîmes; EYBERT Jules, Commis à Nîmes; FABRE Paul, Chef de gare à Lézan; FARRAGUT Joseph, Chef de manutention à Nîmes; FOLCHER Jules, Chef de train à Alès; FOULGON Jean, Homme d'équipe au Saut-du-Loup; FRAY Léon, Chef de gare à Fontanès-Lecques; FREYDIER Théodore, Chef de manutention principal à Nîmes; FRICOT Etienne, Chef de train à Nîmes; GAUCHERAND Ernest, Chef de train à Nîmes; GROSPAS Antoine, Mécanicien de route à Nîmes; GUERRIER Clodomir, Brigadier de manutention à Nîmes; HUBAC Edmond, Sous-Chef de manœuvres à Nîmes; ISSARTEL Henri, Ouvrier à Nîmes; JACQUES Paul, Chef de bureau à Nîmes; JACQUES Marcel, Mécanicien de route à Nîmes; JORI Louis, Contrôleur adjoint des trains à Alès; JOUVE Emile, Chef de gare à Pont-d'Avignon; LABIE Jean, Chef de canton à Villevielle; LAHONDÉS Cyrrien, Mécanicien de route à Alès; LANDRIN Pierre, Sous-Chef de manutention à Nîmes; LAPIERRE Auguste, Sous-Chef de bureau à Alès; LAPEYRE Louis, Chef de train au Vigan; LAS-SALLE Gabriel, Sous-Chef de gare à Nîmes; LÉGER Henri, Chef lampiste principal à Nîmes; MALANDRAN Alfred, Chef de train à Villeneuve-Avignon; MALOSSE Jean, Mécanicien de route à Nîmes; MARIE Octave, Elève-Mécanicien à Alès; MASSEGUIN Jean, Mécanicien de route à Alès; MAURIN Auguste, Chef de train à Nîmes; MAURIN Cyrrien, Aiguilleur à Alès; MAZENS Emile, Mécanicien de route à Nîmes; MERCIER Paul, Sous-Chef de manutention à Alès; MÉRIC Horace, Mécanicien de manœuvres à Nîmes; MICHEL Albert, Mécanicien de route à Nîmes; MICHEL Louis, Chef de manutention à Nîmes; MICHEL Pierre, Manœuvre spécialisé à Alès; MOUNARD Joseph, Chef de train à Nîmes; MOURIER Léon, Mécanicien de manœuvres à Nîmes; MOURRE Louis, Brigadier Chef à Beaucaire; PÉROLDLO Eloi, Mécanicien de route à Nîmes; PERDRO Louis, Mécanicien de route à Nîmes; PERNAT François, Chef de gare à Quissac; PONS Laurent, Chef de gare à Saint-Gilles; PRAD Justin, Aiguilleur au Cailar; PROSPÉR Antoine, Chef lampiste à Nîmes; RIVIÈRE Louis, Sous-Chef de gare à Nîmes; ROURE Louis, Visiteur à Nîmes; ROUSSEL Pierre, Conducteur à Alès; RULLIÈRE Paul, Chef de train à Alès; SALLIER André, Chef de train à Aigues-Vives; TOURNAYRE Casimir, Chef de canton à Nîmes; VALLET-MARCORET Henri, Contrôleur des trains à Nîmes; VIALA Claude, Mécanicien de manœuvres à Alès; VILLABRET Charles, Mécanicien de route à Alès; VINCENT Arthur, Mécanicien de route à Alès; VINCENT Louis, Cantonnier à Pont-Saint-Espirit; VOLÉON Joseph, Cantonnier principal à Montaren-Saint-Médiers; YOT Louis, Mécanicien de manœuvres à Nîmes; BOUTCOIRAN Augustin, ex-Manœuvre à Nîmes; CLÉMENT Félix, ex-Mécanicien de route à Nîmes; FOLCHER Joseph, ex-Chef de gare à Nîmes; FOURNIER Henri, ex-Chef de gare à Nîmes; GINIAC Emile, ex-Brigadier de manutention à Saint-Jean-du-Pin; MARTELLI François, ex-Surveillant de dépôt à Nîmes; PRADIER Marius, ex-Brigadier de manutention à Salindres; TERRUS Jean, ex-Mécanicien de route à Nîmes; ACHILLI Dominique, ex-Aiguilleur à Nîmes; AURAN Joseph, ex-Homme d'équipe à Meynes; AUVERGNE Louis, ex-Chef de train à Nîmes; BONNEFOI Jules, ex-Conducteur Chef à Saint-Christol-

les-Alès; DESPLAN Léonce, ex-Mécanicien de route à Nîmes; DUMAS Henri, ex-Chef de manœuvres à Alès; DUSSUEL Joseph, ex-Cantonnier à Nîmes; GARRIC-FAVIER André, ex-Conducteur à Nîmes; MALAVAS Jules, ex-Brigadier à Aubessas; ROUVIÈRE Ernest, ex-Gardien à Alès; VALETTE Joseph, ex-Chef de gare à Villeneuve-les-Avignon; BALME Alphonse, ex-Chef aiguilleur à Nîmes; LIZON Félicien, ex-Gardien à Villeneuve-les-Avignon; LUBERT André, ex-Commis à Alès; MARTIN Pierre, ex-Ouvrier à Nîmes; PONGE Henri, ex-Chef aiguilleur à Nîmes; ROCHER Auguste, ex-Conducteur à Alès; ROUSSILLON Albert, ex-Sous-Chef de brigade de manœuvres à Nîmes.

**HAUTES-ALPES.** — MOUREAUD Georges, Mécanicien de route à Veynes; QUEYREL Auguste, Mécanicien de route à Veynes.

**HAUTE-GARONNE.** — ICART Jean, ex-Chef de gare à Toulouse.

**HAUTE-LOIRE.** — BOUET Jean, Chef de train à Langeac; CHARLES Claude, Chef de gare à Bas-Monistrol; M<sup>me</sup> CORTIER Marie, Chef de station à La Souchère-les-Bains; DELAIR Antoine, Mécanicien de route à Langeac; GAUTHIER Félix, Conducteur à Brioude; LÉON Alexis, Chef-Mécanicien à Langeac; LIOTARD Philippe, Mécanicien de route au Puy.

**HAUTE-SAONE.** — GUICHARD Pierre, Chef de train à Arc-les-Gray; PAHIN Jean, Chef de train à Arc-les-Gray; PERON Eugène, ex-Chef de gare à Dampierre-sur-Lainotte; BOBILLIER Emile, ex-Chef de train à Arc-les-Gray.

**HAUTE-SAVOIE.** — CHAUSSARD Auguste, Mécanicien de route à Ville-la-Grand; DURET Honoré, Brigadier de manutention à Annemasse; FLORET Jean, Mécanicien de route à Annemasse; FRÉCHET Joseph, Cantonnier principal à Ville-la-Grand; FUMEX Henri, Mécanicien de route à Ville-la-Grand; M<sup>me</sup> GUSTIN Léon, Garde-barrières à Thoiry; PERRAUD Henri, Employé à Saint-Cervais-les-Bains; REVIL Jérôme, Chef de train à Annecy; DONAT-MAGNIN Louis, ex-Mécanicien de route à Annecy; BROISIN Jean-Marie, ex-Aiguilleur à Ayze.

**HÉRAULT.** — ABRIC Edmond, Commis à Montpellier; BOISSIN Firmin, Brigadier de manutention à Montpellier; BOUCHET Henri, Sous-Chef de manutention à Sète; BOURG Antoine, Chef lampiste à Sète; BOUSQUET Henri, Brigadier de manœuvres à Montpellier; BRUN François, Brigadier de manutention à Sète; CANARD Jean-Baptiste, Mécanicien de manœuvres à Sète; CAVALIER Alexandre, Sous-Chef de manutention à Montpellier; DEMESSIEUX Etienne, Contrôleur technique à Montpellier; DEMINJON Emile, Mécanicien de route à Montpellier; FABRE Louis, Sous-Chef de manutention à Montpellier; FAGES Paul, Sous-Chef de gare à Montpellier; FINIELS Junior, Sous-Chef de manutention à Montpellier; GRANIER Charles, Commis principal à Sète; GUIGON Louis, Chef de gare à Frontignan; M<sup>lle</sup> LAFABRIER Emma, Receveuse à Montpellier; LÉGAL Elie, Commis à Montpellier; MELAY Eugène, Chef de train à Lunel; PÉLÉSIER Julien, Mécanicien de route à Lunel; PICEYRE Armand, Aiguilleur à Montpellier; POUCEY Marius, Sous-Chef de manutention à Sète; GUFÈ Michel, Chef de gare à Castries; RAILLON Louis, Chef de gare à Ganges; ROQUE Louis, Chef de manutention principal à Sète; ROUQUETTE Gabriel, Homme d'équipe à Montpellier; SALIES Louis, Chef de station à Saint-Aunès; TERRIER Esprit, Chef de train à Lunel; VALENTIN Hippolyte, Mécanicien de route à Lunel; BONNEFOUS Pierre, ex-Sous-Chef de manutention à Lunel; LANGE Louis, ex-Chef de train à Lunel; CAMPET Pierre, ex-Chef de manutention à Montpellier; CORNU Louis, ex-Commis à Sète; PACÈS Charles, ex-Chef de canton à Castelnaud-le-Lès; COUDERC Jacques, ex-Sous-Chef de manutention à Montpellier; FROMENTY Lucien, ex-Brigadier de manutention à Montpellier; YSSARNI Joannin, ex-Chef de train à Sète.

**ISÈRE.** — BARBIER Henri, Mécanicien de route à Saint-André-le-Gaz; BELLOT Pierre, Chef de train à Grenoble; BERNARD Pierre, Mécanicien de route à Fontaine; CADOUX François, Chef de gare à Beaurepaire; CLERC Eugène, Mécanicien de route à Grenoble; CURTELIN Charles, Sous-Chef de bureau à Grenoble; DULAC Séraphin, Sous-Chef de canton à Domarin; FAMV Victor, Surveillant de travaux à Saint-Martin-le-Vinoux; FAURE Emile, Chef de canton à Pontcharra; FRISON Jean, Chef aiguilleur à Chasse; GELAS-SAUVAIRE Marie, Chef de gare à Saint-Lattier; JACQUET Julien, Conducteur à Grenoble; MOLINARD Pierre, Mécanicien de route à Grenoble; M<sup>me</sup> SCHWEITZER Francis, Garde-barrières à Grenoble; SUFFET Joseph, Aiguilleur à Saint-Martin-le-Vinoux; TINÉ Jean, Mécanicien de manœuvres à Grenoble; VIAL Jules, Chef de canton à Ctelles.

**JURA.** — AMYET Louis, Mécanicien de route à Dôle; BERNARD Jean, Chef de station à Chatillon; BERTHOZ Marie, Mécanicien de route

à Dôle; BERTHOZAT Marie, Sous-Chef de manutention à Lons-le-Saunier; BESTE Pierre, Mécanicien de route à Dôle; BONJOUR Léon, Chef de train à Champagnole; CHARLIER Léon, Inspecteur à Lons-le-Saunier; CHOUARD Claude, Cantonnier à Villeveux; COITROUX François, Mécanicien de route à Dôle; CORDIER Louis, Mécanicien de route à Dôle; CUSEY Emile, Chef de train à Dôle; DORÉE Louis, Chef de train à Dôle; DUMONT Marie, Aiguilleur à Lons-le-Saunier; DUVOIS Elie, Mécanicien de route à Dôle; FIGUET Alfred, Chef de gare à Roche; GRAND Jean, Chef de gare à Morez; JACQUIN Georges, Chef de train à Dôle; MILLEREAU Louis, Mécanicien de route à Dôle; REGARD Joseph, Chef de gare à Saint-Aubin; TRUCHOT François, Chef de train à Dôle; VARECHON Hippolyte, Mécanicien de route à Morez; PERRET Charles, ex-Chef de gare à Thissey; RIVIÈRE Jean, ex-Aide-Ouvrier au Villey par Chaumergy.

**LOIRE.** — ALLIOT Philippe, Mécanicien de manoeuvres à Saint-Etienne; BERILLE Léopold, Chef de gare à Villars; BRESSEY Jean, Chef de train à Saint-Etienne; BOUSSARD Octave, Homme d'équipe à Roanne; BRUGIROUX Antoine, Facteur enregistrant au Chambon-Feugerolles; CHABAT Pierre, Chef de gare à Sail-sur-Couzan; CHAPELON Charles, Mécanicien de manoeuvres à Saint-Etienne; CHAPELON Mathieu, Mécanicien de manoeuvres à Saint-Etienne; CHARBONNIÈRE Benoît, Conducteur à Roanne; CHOURGNOZ Pierre, Mécanicien de route à Moinet; CLEUSET François, Chef de gare à La Ricamarie; CONSOLIN Aimé, Chef de gare à Saint-Victor-Thizy; CORNET Jean, Mécanicien de route à Saint-Etienne; SDESVERCHÈRE François, Ouvrier de la voie à Roanne; DONNET Emile, Homme d'équipe à Saint-Etienne; DUMAS Mathieu, Sous-Chef de manutention à Saint-Etienne; DUMOUX Jean, Chef de gare à Saint-Marcellin; DURAND Joseph, Mécanicien de route à Roanne; FAURE Charles, Manoeuvre à Saint-Etienne; GARNIER Louis, Inspecteur des Services actifs à Saint-Etienne; GAYET Jean, Mécanicien de route à Saint-Etienne; CAULTIER Louis, Chef de train à Saint-Etienne; GENTIS Jean, Mécanicien de manoeuvres à Saint-Etienne; GONNET Joseph, Chef de canton à Roanne; GONNET Joseph, Manoeuvre spécialisé à Roanne; GRAVERON Henri, Garde à Roanne; GUILLIOT Anselme, Chauffeur de manoeuvres à Saint-Etienne; GUYOT Claude, Chef de train à Saint-Etienne; JULLIEN Jean, Sous-Chef de gare à Saint-Etienne-Pont-de-l'An; MAGNOULOUX André, Cantonnier principal à Terrenoire; MASSARDIER Jean-Baptiste, Chef de gare à Balbigny; MILLON Pierre, Mécanicien de route à Riorges; MOULARD Pierre, Mécanicien de route à Saint-Etienne; MURARD Claude, Mécanicien de route à Roanne; NICOLAS Alexandre, Mécanicien de route à Saint-Etienne; PAQUERAUD Marius, Mécanicien de manoeuvres à Roanne; PARÈS Georges, Sous-Chef de dépôt à Riorges; RABILLOUX François, Planton à Roanne; RÉVELLÉ Jean, Chauffeur de manoeuvres à Saint-Etienne; REVEL Joseph, Mécanicien de route à Rive-de-Gier; ROUDIL Pierre, Employé principal à Saint-Etienne; ROUSSIER Antoine, Mécanicien de route, à Saint-Etienne; RUEL Firmin, Mécanicien de route à Saint-Etienne; TRENEAUX François, Mécanicien de route à Firminy; VERGNAUD Claudius, Mécanicien de manoeuvres à Roanne; VILLE Henri, Contrôleur adjoint des trains à Saint-Etienne; RAFFIER Joseph, ex-Chef de gare à Saint-Rambert-sur-Loire; HARTMANN Jean, ex-Chef de train à Saint-Etienne; HEURTIER Antoine, ex-Mécanicien de route à Saint-Etienne; CHAMBON Jean, ex-Vagonnier à Saint-Etienne; CUDON Jean, ex-Cantonnier à Riorges; DOTISPI Paulin, ex-Commis à Saint-Etienne; GEMEHL Camille, ex-Chef mécanicien à Roanne; PAUT Antoine, ex-Chef de manoeuvres à Saint-Etienne.

**LOIRET.** — BOBLIN Léonor, Mécanicien de route à Chalette; BOUVRY Ernest, Mécanicien de manoeuvres à Chalette; COLLET Marcel, Mécanicien de route à Montargis; DÉMONTÉ Henri, Homme d'équipe à Amilly; DUMAND Paul, Cantonnier à Courtenay; GUITON Théophile, Sous-Chef de canton à Ousson; LEPATRE Gustave, Mécanicien de route à Chalette; MANNEVY Léon, Mécanicien de route à Montargis; MÉNÉTRIER Pierre, Sous-Chef de manutention à Montargis; PONSOT Antoine, Chef de gare à Triguères; ROUSSEAU Auguste, Chef de train à Montargis; SIMONET

Louis, Chef de canton à Ouzouer-sur-Trézée; SOULE Auguste, Chef de gare à La Brosse; THIERRY Georges, Mécanicien de route à Chalette.

**LOZÈRE** — DEBY Jean, Chef de gare à La Bastide-Saint-Laurent-les-Bains; FRÈS Louis, Mécanicien de manoeuvres à Langogne; LAYNAUD Bernard, Mécanicien de manoeuvres à Langogne.

**NIÈVRE.** — BILLARD Louis, Sous-Chef de canton à Magny-Cours; BOISSEAU Théodore, Chef de groupe à Nevers; BONHEUR Antoine, Mécanicien de route à Nevers; BONNET Léon, Mécanicien de route à Nevers; BORNET Jacques, Mécanicien de route à Nevers; CARATÉ François, Chef de canton à Saint-Eloi; CHAUVÉ Henri, Manoeuvre à Nevers; COUSIN Pierre, Chef de train à Clamecy; DROUILLOZ Jean, Sous-Chef de bureau à Nevers; GALLICE Jules, Chef de gare à Tamnay-Châtillon; GENTY Eugène, Mécanicien de route à Nevers; GUITTON Jean, Chef de gare à Pouilly-sur-Loire; GUY Albert, Sous-Inspecteur du Service Electrique à Nevers; INCONNU Gilbert, Commis à Sautcaize; JAULT Léonard, Sous-Chef de manoeuvres à Cercy-la-Tour; LANGLOIS René, Mécanicien de route à Nevers; LEYVOUX Jean, Mécanicien de manoeuvres à Nevers; MÈGE Henri, Mécanicien de manoeuvres à Nevers; MIRAILLET Claude, Mécanicien de route à Nevers; POUILLAT Georges, Chef de district principal à Cercy-la-Tour; ROUDIER Adrien, Mécanicien de route à Nevers; TESSARGE Antoine, Mécanicien de manoeuvres à Cosne; TOURET Henri, Mécanicien de manoeuvres à Nevers; VELHAN Louis, ex-Chef de brigade d'ouvriers à Montchehnot; DELIN Félix, ex-Mécanicien à Nevers; CLÉMENT Pierre, ex-Mécanicien à Nevers; DONDON François, ex-Mécanicien à Nevers; JOB Pierre, ex-Mécanicien de route à Nevers.

**PUY-DE-DOME.** — BESSON Louis, Mécanicien de manoeuvres à Clermont-Ferrand; BLACHE Henri, Mécanicien de route à Clermont-Ferrand; BLAND Louis, Sous-Chef de manutention à Clermont-Ferrand; CHARLES Antoine, Chef de canton au Broc; CHARVET Antoine, Surveillant principal à Thiers; CIRGODOUX Pierre, Mécanicien de manoeuvres à Clermont-Ferrand; CLAIR Pierre, Cantonnier à Puy-Guillaume; COMBE Jean-Baptiste, Chef de manoeuvres à Clermont-Ferrand; CORNET Antoine, Facteur enregistrant à Puy-Guillaume; DESÈRES Louis, Mécanicien de route à Clermont-Ferrand; DESGEORGES Jean, Chef de bureau de gare principal à Clermont-Ferrand; EBRARD Antoine, Receveur-Chef aux billets à Clermont-Ferrand; FAYET Antoine, Chef de manoeuvres principal à Clermont-Ferrand; GOUYARD Gilbert, Cantonnier principal à Mariol; GROBST Frédéric, Chef de train à Clermont-Ferrand; LABOURDUX Jean, Cantonnier à Montferand; MALLARET Jean, Mécanicien de route à Clermont-Ferrand; MÉRY Hippolyte, Inspecteur principal à Clermont-Ferrand; MICOUIN Albert, Homme d'équipe à Clermont-Ferrand; PLANCHÉ Michel, Chef de canton à Puy-Guillaume; ROUBILLE Jean, Mécanicien de route à Clermont-Ferrand; TESSARGE Jean-Baptiste, Brigadier de manutention à Clermont-Ferrand; FOURNIER Eugène, ex-Mécanicien de route à Gerzat.

**RHONE.** — ARDET Camille, Sous-Chef de manutention à Lyon; ARGOT Louis, Mécanicien de route à Lyon; ARMAND Alfred, Chauffeur de manoeuvres à Lyon; AUGAGNEUR Victor, Chef de train à Lyon; Mlle BANGEL Louise, Commise à Lyon; BARIOZ Humbert, Chef aiguilleur principal à Lyon; BAYLE Pierre, Chef de gare à Couzon-au-Mont-d'Or; BEL Eugène, Mécanicien de manoeuvres à Lyon; BERNARD Maurice, Sous-Chef de manutention à Lyon; Mlle BERNARDY Jeanne, Employée principale à Lyon; BERTHELIER Jean, Ouvrier à Lyon; BERTRAND Auguste, Contrôleur de gare à Lyon; BERTRAND Etienne, Receveur à Lyon; BESSON Pierre, Manoeuvre à Givors; BOMÉAT Camille, Mécanicien de route à Lyon; BONNET Louis, Brigadier à Lyon; BOURGET Ernest, Inspecteur Divisionnaire à Lyon; BOUVAT Louis, Mécanicien de route à Lyon; BRISON Joseph, Ouvrier à Pierre-Bénite; BRIVET François, Commis à Oullins; BRUNET Euchariste, Facteur aux écritures à Lyon; BRY Jean, Chef de train à Lyon; BUATIER Edouard, Mécanicien de route à Vénissieux; CARRÉT François, Mécanicien de route à Lyon; CARRUGE Jean, Chef de train

# CAP CORSE

Apéritif Tonique

L.-N. MATTEI  
(Bastia)

**Les difficultés de l'heure présente**

*diminuent le nombre de vos lectures.*

**La rapidité des communications**

*et l'interdépendance chaque année plus étroite des événements étendent le champ de votre curiosité.*

**ASSUREZ-VOUS**

*le service régulier de la*

REVUE D'INFORMATIONS INTERNATIONALES

# LE MOIS

Synthèse de l'activité mondiale

qui, tous les trente jours, publie un résumé clair, précis et rigoureusement impartial des événements de tous ordres survenus dans le monde entier.

Chaque volume (320 pages illustrées pour 15 francs) comprend six parties : *la Politique, l'Economie, la Vie sociale, les Lettres et le Théâtre, les Arts, les Sciences.*

**CONDITIONS SPÉCIALES**

*aux lecteurs du Bulletin P. L. M.*

Abonnement d'un an payable mensuellement à raison de

**12 fr. 50**

en utilisant le chèque postal encarté dans chaque volume.

Écrire à **MAULDE & RENOU**, imprimeurs-éditeurs,  
144, rue de Rivoli, PARIS-1<sup>er</sup>

*Envoi d'un spécimen contre 5 francs en timbres-poste.*

à Lyon; CHARBOUILLOT Joseph, Commis à Lyon; CHARLES Francis, Sous-Chef de dépôt à Vénissieux; CHARNAY Benoît, Chef de train à Lyon; CHARVET Jean, Brigadier de manutention à Villefranche-sur-Saône; CHOLLET Pierre, Chef de manutention à Lyon; COCRY Camille, Contremaître adjoint à Oullins; COGNET Joanny, Sous-Chef de manutention à Lyon; COLOMBAN François, Ouvrier à Grigny; COTE Pierre, Aiguilleur à Saint-Romain-en-Gal; CRONIMUND Jean, Ouvrier à Oullins; CRONIMUND Jean-Louis, Ouvrier à Lyon; CROZIER Jean, Chef de gare à Ampuis; DARDELET Ernest, Mécanicien de route à Lyon; PORTE Claude, Commis à Vernaison; DUFOUR Antoine, Ouvrier à Oullins; DUMAS Auguste, Mécanicien de route à Grigny; DUMOULIN Paul, Mécanicien de manœuvres à Grigny; DUREAU Charles, Inspecteur à Lyon; DUTEL Jean, Sous-Chef de manutention à Villefranche-sur-Saône; ECIER Louis, Inspecteur Divisionnaire à la Mulatière; EVÈQUE Etienne, Chef de train à Lyon; EYRAUD Jules, Commis à Lyon; FAURE Alfred, Chef de train à Lyon; FAVIER Jean, Commis à Lyon; FAVRE-BULLY Jean, Chef de train à Lyon; FAYARD Joannès, Chef de train à Lyon; FAYOLLE Albert, Sous-Chef de manutention à Collonges au Mont-d'Or; FONTMORIN Paul, Employé à Lyon; FORAT Pierre, Chef de manœuvres à Lyon; FOUGÈRE Jean-Baptiste, Mécanicien de route à Lyon; GIRÉ Henri, Sous-Chef de manutention à Lyon; GIRAULT André, Garde à Givors; GUERRE Pierre, Mécanicien de route à Vénissieux; HAUTEVELLE Louis, Sous-Chef de manutention à Lyon; ISNARD Joseph, Ouvrier à Lyon; JACQUET Joanni, Brigadier de manutention à Lyon; JACQUET Paul, Ouvrier à Oullins; JAMART Louis, Chef de district principal à Lyon; LACOSTE Emile, Chef de brigade de manœuvres à Lyon; LAGOUTTE Jacques, Homme d'équipe à Ampuis; LAGROST Jean, Sous-Chef de gare à Lyon; LAMOULINE Jean, Chef aiguilleur à Saint-Fons; LANNIER Alfred, Chef de gare à Lozanne; LAURENT Pascal, Employé principal à Oullins; M<sup>me</sup> LAUVERJON Annette, Chef de station à Claveissoles; LAVILLE André, Mécanicien de manœuvres à Lyon; LÉGER Jean, Chef de manœuvres à Lyon; LESCOT Pierre, Chef aiguilleur à Villeurbanne; LIOTARD Louis, Mécanicien de route à Grigny; LOBOT Maurice, Mécanicien de route à Lyon; MARCHAND Clair, Sous-Chef de brigade d'aides-ouvriers à Lyon; MAURANT François, Commis principal à Lyon; MAZET Claude, Contremaître principal à Oullins;



FORNUS ET FILS DE

TOUT CE  
QUI CONCERNE  
LES  
APPLICATIONS  
INDUSTRIELLES  
DE  
L'ÉLECTRICITÉ

et en particulier :

MOTEURS ELECTRIQUES DE TOUTS GENRES & TOUTS USAGES  
Eclairages, foyers, pompes, élévateurs, etc.  
Elevateurs, pompes à incendie, etc.  
Turbines, pompes, ventilateurs, etc.  
Elevateurs, pompes à incendie, etc.

AGENCE A LYON  
10, COURBONNET  
AGENCE A MARSEILLE  
17, COURBONNET

AGENCE A ALGER  
10, RUE RAS-CHAHOT  
AGENCE A TUNIS  
10, RUE MESSIDOR

4000 OUVRIERS  
1000 EMPLOYES

CONSTRUCTIONS ELECTRIQUES DE  
DIRECTION GENERALE A JEUMONT (NORD)  
75, BOULEVARD HAUSSMANN, PARIS (8<sup>e</sup>)

MICHON Prosper, Planton à Villeurbanne; MONIER Emile, Sous-Chef de manutention à Lyon; NAVISÉ Louis, Mécanicien de route à Vénissieux; NOVEL Alfred, Chef de train à Lyon; NOVEL César, Cantonnier principal à Lyon; OVRÉ Edmond, Surveillant principal à Lyon; PALLUD Claudius, Mécanicien de manœuvres à Lyon; PASCAL François, Chef de manutention à Lyon; PASCAL François, Surveillant à Lyon; PATTON Victor, Manœuvre à Villeurbanne; M<sup>lle</sup> PÉCHILLOT Marie-Louise, Commise à Lyon; PEILLET Denis, Mécanicien de manœuvres à Lyon; PERRIOLLAT Ferdinand, Commis principal à Lyon; PETIT Lucien, Aiguilleur à Lyon; PLOMBEAUD Claude, Commis principal à Lyon; M<sup>lle</sup> POITEVIN Rose, Employée principale à Lyon; QUERLIOZ Jean, Mécanicien de manœuvres à Givors; RAMEL Georges, Mécanicien de route à Ecullly; RAUD Louis, Sous-Chef de manutention à Lyon; SAGE Marius, Chef de manutention principal à Lyon; SEC Jean, Mécanicien de route à Tarare; SIGOLET Pierre, Dessinateur à Lyon; SQUARCONI Pierre, Chef-Mécanicien à Lyon; TAVANT Jean, Sous-Chef de bureau à Oullins; THIZY Benoît, Mécanicien de route à Grigny; M<sup>lle</sup> TURREL Marguerite, Receveuse à Lyon; VALETTE Gabriel, Aide-Ouvrier à Lyon; VIAL Claudius, Sous-Chef de manœuvres à Lyon; VIALLET Auguste, Brigadier de manutention à Lyon; VIEUX Louis, Ouvrier à Oullins; VIGUIER Antonin, Ouvrier à Oullins; VILLATELE Marie, Chef de train à Lyon; VINCENT Jean, Brigadier de manutention à Lyon; VINCENT Louis, Chef-Mécanicien à Lyon; CROZET Benoît, ex-Ouvrier à Lyon; DESSEYER Claude, ex-Sous-Chef de manutention à Lyon; MARÉCHAL Joseph, ex-Commis à Lyon; BORDESSOULE Maurice, ex-Conducteur de machines-outils à la Mulatière; BRESSON Prosper, ex-Commis à Villefranche-sur-Saône; CRIGNAY Jean, ex-Chef de train à Lozanne; GAZAGNE Jean, ex-Cantonnier à Lozanne; JEANGROS Mathieu, ex-Cantonnier à Neuville-sur-Saône; MAZARD Jean, ex-Préposé à la manutention à Lyon.

**SAONE-ET-LOIRE** — BARON Jean, Brigadier de manutention à Chalons-sur-Saône; BEAULIEU Louis, Chef de gare à Dracy-Saint-Loup; BOUGEROL Pierre, Mécanicien de manœuvres à Montchanin; BRESSAND Gabriel, Mécanicien de route à Chagny; CHEVALIER Léon, Mécanicien de route à Montchanin; CLOUPEAU Jean, Facteur enregistreur à Chagny;



COSTE Léon, Employé principal à Chagny; DEBARNOT Etienne, Chef de train à Montchanin; DELORME Justin, Mécanicien de route à Chagny; DUBY Etienne, Brigadier-Chef à Mâcon; FÈVRE Joseph, Conducteur à Chagny; FIOUET Edmond, Chef de gare à Gibles; GAGNARD Antoine, Cantonnier à Saint-Pantaléon; GAUCHER Louis, Ouvrier à Chagny; GAULTIER Claude, Mécanicien de route à Paray-le-Monial; GOURDOT Henri, Sous-Chef de gare à Montchanin; JARROT François, Commis à Lux; LABOUTHIERE Jean, Contrôleur adjoint des trains à Montchanin; LAFORCE Jean, Mécanicien de route à Chagny; LAMOUR Jean, Homme d'équipe à Mâcon; LEBRUN Henri, Commis à Mâcon; MALLARD François, Mécanicien de manoeuvres à Paray-le-Monial; MARGUERITE Jules, Chef de gare à Clunay; MAROUBY Jean, Chef de canton à Sennecey-le-Grand; MENNEVEAU Joseph, Chef de manoeuvres à Chagny; MERCIER Jules, Chef de gare à Saint-Agnan; MERLE Antoine, Homme d'équipe à Chalons-sur-Saône; M<sup>me</sup> MICHAUDET Gabrielle, Gardie-barrières à La Racineuse; MICHEL Charles, Chef de train à Montceau-les-Mines; NUZILLAT Claude, Facteur enregistrant à Verzet; OUDOT Pierre, Chef de gare à Simandre-les-Ormes; SANVERT Etienne, Homme d'équipe à Mâcon; VACHON Eugène, Commis à Mâcon; CAMBEX Claude, ex-Surveillant de route à Montcony; MALFONDET Pierre, ex-Commis à Busey; DECOURT Augustin, ex-Cantonnier à Saint-Gengoux-le-National.

(Publication des départements suivants au numéro prochain.)

## DISTINCTIONS HONORIFIQUES DIVERSES

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

### PALMES ACADÉMIQUES

A été nommé *Officier d'Académie* : M. GUYON-VEUILLET Félixien, Chef de manutention principal à Modane.

### MÉRITE AGRICOLE

Ont été nommés ou promus :

Au grade de *Chevalier* : MM. BUISSON Jules, Gardien de route à Alès et PRADON Martin, Commis principal à Clermont-Ferrand.

### MUTUALITÉ

A reçu la *Médaille d'Argent* : M. BÉNARD Gaston, Chef de groupe à Paris.

Ont reçu la *Médaille de bronze* : MM. MORA Antoine, Employé principal à Paris; de RAFFIN-DOURNY Charles, Employé principal à Paris.

### SOCIÉTÉ NATIONALE DE L'ENCOURAGEMENT AU MÉRITE EN 1931

A reçu le *Diplôme d'honneur de la Médaille de bronze* : M. ARLES Charles, Employé principal à Lyon.

### MÉDAILLE POLONAISE COMMÉMORATIVE DE LA GUERRE 1918-1921

M. BURLE Charles, Gardes-signaux à l'Estaque.

## RELIURE DU BULLETIN P. L. M.

En vue d'une conservation pratique de la collection du BULLETIN P. L. M., un modèle de reliure solide et élégant vient d'être établi. Coussin au fil de lin, couverture toile vélin bleu clair, ornée d'une impression au fer très artistique, cette reliure sera livrée aux prix suivants :

9 francs : une année en 1 volume

11 fr. 50 : deux années en 1 volume

21 francs : quatre années en 2 volumes

Port en plus : 2 francs un an; 3 fr. 20 deux ans; 5 fr. 80 quatre ans

Le travail devant être exécuté en une seule fois afin de permettre l'application de prix réduits, les fascicules (avec indication du nom et de l'adresse particulière de l'agent) devront être expédiés, avec le montant du travail et du port ci-dessus, avant le 31 décembre 1932, dernier délai, à l'adresse suivante :

**E.-J. CAUDRON, Papeterie-Reliure**

Télép. : Trinité 57-94 28, Rue St-Lazare, Paris-9<sup>e</sup> Ch. post. Paris 946-76

**NOTA.** — Dans chaque établissement ou résidence, les agents sont engagés à se grouper pour expédier ou APPORTER au relieur leurs fascicules et se décharger ainsi des frais de port. Pour tous renseignements, écrire au relieur.

## Les Trois Amis de la Maison

POUR VOTRE CUISINE la "Végétaline"

POUR VOTRE TABLE l'huile "Dulcine"

POUR VOTRE LINGE le savon "La Tour"

## AVANCEMENTS EN GRADE (1)

Par décision du Conseil d'administration, en date du 23 septembre 1932, ont été nommés ou promus :

### DIRECTION

Inspecteur Principal attaché à la Direction, — Economie sociale — : M. Nérot Frédéric.

### SECRETARIAT DE LA COMPAGNIE

Brigadier-Chef des garçons de bureau : M. Perrin Louis.

### SERVICES FINANCIERS (2)

Chef de Division : M. Cottreau Marie.  
Sous-Chef de Division : M. Guyon Paul.  
Chef de bureau principal de 1<sup>re</sup> classe : M. Lamy Paul.  
Chef de bureau principal de 2<sup>e</sup> classe : M. Mansard René.

Chef de bureau de 1<sup>re</sup> classe : MM. Doniol Edouard; Krzywkowski Frédéric.  
Chef de bureau de 2<sup>e</sup> classe : MM. Savigny René; Bouchacourt Amédée.  
Sous-Chef de bureau de 1<sup>re</sup> classe : MM. Noizet Paul; Quimé Paul; Lesueur Emile.  
Contrôleur technique principal : M. Landry Eugène.  
Caisier : à Lyon, M. Eyguesie Georges.  
Chef de groupe : M. Boulet Louis.

Contrôleur technique : M. Chaussivert Jean.

Employé principal : MM. Maitrot Jules; Meyer François; Schmitt Gustave; Tarrrier Jean; Hébert Georges.

Employé : MM. Deguier Henri; Duru Denis.

### CONTENTIEUX

Inspecteur de 1<sup>re</sup> classe : M. de Caqueray Frédéric.

Inspecteur de 2<sup>e</sup> classe : M. Dutrey Léopold.

Sous-Chef de bureau de 1<sup>re</sup> classe : M. Laplace Henri.

Contrôleur des Services Centraux : M. Pellissier Jacques.

Sous-Chef de bureau de 2<sup>e</sup> classe : M. Taulelle Jean.

Rédacteur principal : M. Roselli Gabriel.

### EXPLOITATION

Service Central. — Sous-Chef de Division : à Paris, M. Baillet Aimé.

Chef de bureau principal de 2<sup>e</sup> classe : à Paris, M. Marchadier Jean.

Inspecteur de 1<sup>re</sup> classe : à Paris, M. Poutzadoux Emmanuel; à Grenoble, M. Quinquet Louis (Paris).

Sous-Inspecteur : à Paris, M. Souabrier Philip.

Sous-Chef de bureau de 1<sup>re</sup> classe : à Paris, MM. Allary Louis; Labaline Marius.

Contrôleur du Service Central de l'Exploitation : à Paris, M. Rometan Fernand.

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

Contrôleur technique principal : à Paris, M. Gonnat Louis.

Chef de groupe : à Paris, MM. Barruel Roger; Fournel André; Roger Adrien;

Divol Adrien; Debeauve Henri; Michel Marius; Perdriz Jean.

Rédacteur principal : à Paris, MM. Clayette Joseph; Alric Ferdinand (détaché à la

Compagnie Franco-Espagnole du Chemin de fer de Tanger à Fez); Deboichet René.

Employé principal : à Paris, MM. Chabal Robert; Gueltmann Antonin; Jolibois Lucien; Gaulton Pierre; Avet Jean; Comblour Jean; Gimet Jean; Langlade Jean-Baptiste; Besançon Marie; David Ange; Ollier Emilien.

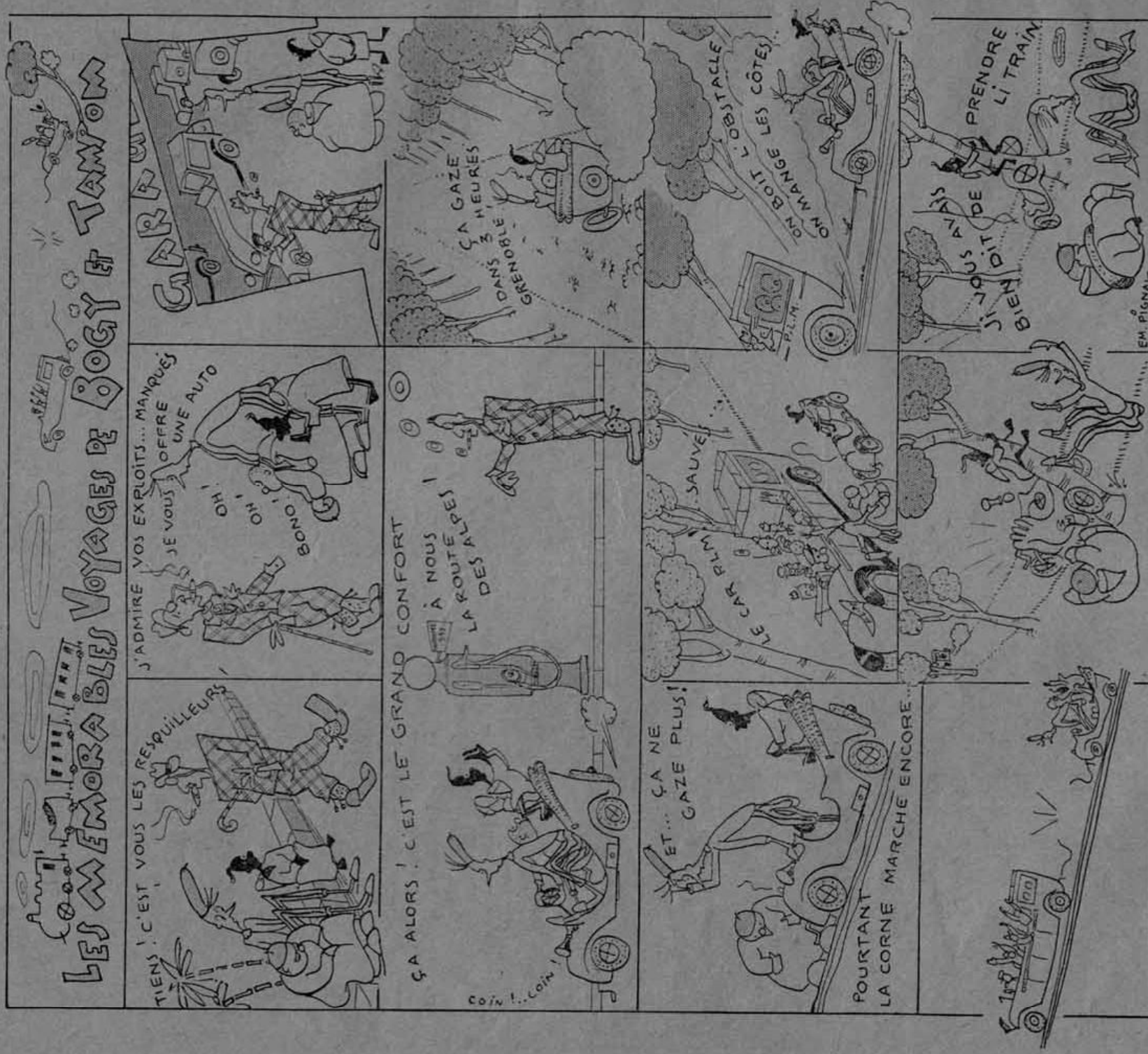
Employé : à Paris, MM. Hubac Etienne; Desmoulin Joseph; Compin René (Bercy);

Moulin Emile; Dayre Georges (Bollenc-Croisnière); Henry Georges; Queyral Marcel.

(Suite page LIX.)

(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.

(2) Le Service des Titres est rattaché au Service de la Comptabilité Générale et des Finances dont il devient une Division. En raison de l'extension de ses attributions, le Service de la Comptabilité Générale et des Finances prend la dénomination de Services Financiers.



**MANUFACTURE de CONFECTIONS pour ENFANTS**

**M. BOUYSSOU**

6, RUE MERCEUR, PARIS (XI<sup>e</sup>) Téléphone : Roquette 12-69

Remise de 15 % sur les prix de gros aux Agents de la Compagnie

Magasin ouvert de 9 h. à 12 h. et de 14 h. à 18 h., sauf le Samedi

**SAVONNERIE DE TOURSAINTE**

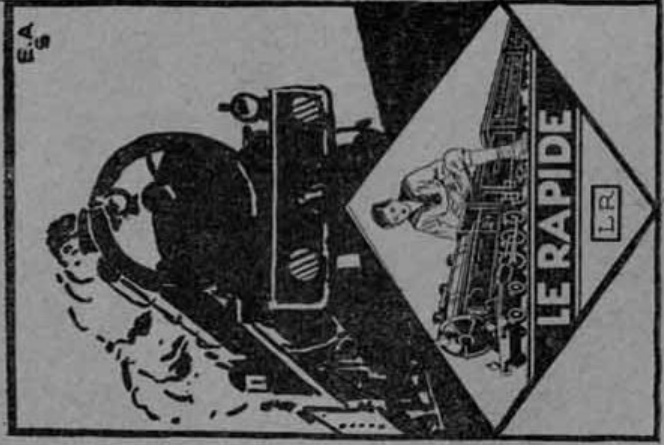
CAPELETTE MARSEILLE

SAVON 72 % — Morceaux de 1 kg ou 500 gr.

Prix spéciaux pour Cheminots, par caisse de 50 kg  
 Paiement à soixante jours

FAITES SÉCHER VOTRE SAVON, VOUS EN USEREZ MOINS

Sur demande, un prix franco votre gare sera établi



# LE RAPIDE L. R.

Le train marchant le plus vite  
dans le monde des jouets

## TRAINS MÉCANIQUES ET ÉLECTRIQUES

Types tout Acier

10 modèles de trains, de 89 à 975 francs

60 modèles de wagons de 10 à 95 francs

Aiguilles, Croisements, Signaux, etc.

Le Rapide L. R. détient tous les records :

RAPIDITÉ, SOLIDITÉ, DURÉE,  
PUISSANCE DE TRACTION,  
MONTÉE DANS LES RAMPES

FABRICATION FRANÇAISE — MOTEURS GARANTIS UNE ANNÉE

Catalogue 1933 franco sur demande, 4, Rue Yvon-Villarceau, PARIS-16<sup>e</sup>

Demandez LE RAPIDE L. R. dans tous les Magasins, Maisons de jouets, Coopératives

Employée : à Paris, M<sup>lles</sup> Rousseau Madeleine;  
François Marcelle.

Expéditionnaire : à Paris, MM. Goudard  
Charles (Langeac); Vidal Elie (Corbeil-  
Essonnes).

**Services régionaux.** — Inspecteur Prin-  
cipal : à Chambéry, M. Long Henri (Lyon).  
Inspecteur Principal adjoint : à Paris, M.  
Girard Pierre.

Inspecteur Divisionnaire de 1<sup>re</sup> classe : à  
Dijon, M. Viguiet Marius (Ambérieu).  
Inspecteur Divisionnaire de 2<sup>e</sup> classe : à  
Chalon-sur-Saône, M. Tanton Georges  
(Gap); à Ambérieu, M. Sergent Louis  
(Marseille).

Chef de bureau principal de 2<sup>e</sup> classe : à  
Paris-Centre, M. Guerrier Benoît (Saint-  
Etienne-Centre)

Inspecteur de 1<sup>re</sup> classe : à Nîmes, M. Avenal  
Charles (Pontarlier); à Gap, M. Deleau  
François (Saint-Etienne).

Chef de bureau de 1<sup>re</sup> classe : à Saint-  
Etienne-Centre, M. Solomieu Marius  
(Grenoble-Centre).

Chef de gare principal de 2<sup>e</sup> classe : à Nevers,  
M. Party Léon (Chambéry-Challes-les-  
Eaux).

Inspecteur de 2<sup>e</sup> classe : à Pontarlier, M.  
Péghaire Henri (Dijon); à Saint-Etienne,  
M. Collet Félix (Paris-Centre); à Mar-  
seille, M. Chatelein Gustave.

Chef de bureau de 2<sup>e</sup> classe : à Grenoble-  
Centre, M. Dubreuil François (Nîmes-  
Centre).

Chef de gare de 1<sup>re</sup> classe : à Lunel, M. Astier  
Jean (Arvant); à Chambéry-Challes-les-  
Eaux, M. Portail Joseph (Clermont-Fer-  
rand); à Bellegarde (Ain), M. Blanc Fran-  
çois (Saint-Etienne-Châteaureux).

Sous-Inspecteur : à Dijon, M. Volpellièr  
Léon (Nîmes G. V.); à Valence (Service  
des trains), M. Mourlat Lucien (Roanne).  
Sous-Chef de bureau de 1<sup>re</sup> classe : à Paris-  
Centre, M. Gagin Henri (Nevers-Centre);

à Nîmes-Centre, M. Cadet Edmond.  
Chef de gare de 2<sup>e</sup> classe : au Creusot, M.  
Collin René (Saint-Etienne-Centre); à  
Arvant, M. Emery Jean (Paris); à Givors,  
M. Prost Joseph (Saint-Fons-Rhône); à  
Annecy, M. Reynaud Paul (Albertville).

Sous-Chef de gare principal : à Paris, M.  
Frayret François (Lyon-Perrache); à Ne-  
vers, M. Gof Emile (Chambéry-Challes-  
les-Eaux); à Clermont-Ferrand, M. Bon-  
doux Claude (Besançon-Viotte); à Saint-  
Etienne-Châteaureux, M. Bardonnnet Jean;

à Miramas, M. Delhomme Eugène (Badan-  
Triage).

Contrôleur technique principal : à Nîmes-  
Centre, M. Roset Marius.

### CHOCOLAT LANVIN

Le bon chocolat français

Ses images, ses cadeaux

Le réclamer dans les  
Coopératives P. L. M.

Chef de gare de 3<sup>e</sup> classe : à Morteau, M.  
Goujon François (Vigneux-sur-Seine); à  
Saint-Fons (Rhône); M. Lathuilière Jean  
(Lyon-Brotteaux); à Cluny, M. Favre  
Marie (Bourg); à La Palisse-Saint-Prix,  
M. Larmaneat François (Sembadel); à  
Vogüé, M. Finiels Maurice (Montpellier);  
à Saint-Raphaël-Valescure, M. Boudon  
Louis (Valence); à Jarne-Vizille, M. Gielly  
Paul (Grenoble).

Chef de groupe : à Lyon-Centre, M. Melin  
Camille.

Rédacteur principal : à Dijon-Centre, M.  
Pétellat Joannès.

Caissier de 1<sup>re</sup> classe : à Paris, M. Pollet  
Joseph (Grenoble).

Sous-Chef de gare de 1<sup>re</sup> classe : à Laroche-  
Migennes, M. Defer Louis (Nevers); à  
Besançon-Viotte, M. Lamy Alphonse; à  
Saint-Etienne-Châteaureux, M. Favard  
François; à Montpellier, M. Diennet Jean  
(Lyon-Perrache); à Chambéry-Challes-les-  
Eaux, M. Gaitiaz Jean.

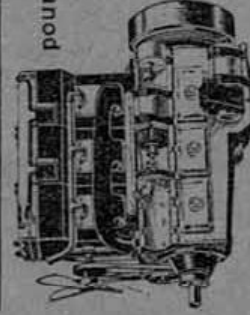
Chef de bureau de gare de 2<sup>e</sup> classe : à Bercy,  
M. Simonet Pierre (Paris).

Caissier de 2<sup>e</sup> classe : à Nice-Ville, M. David  
Pierre (Modane).

Sous-Chef de gare de 2<sup>e</sup> classe : à Nevers,  
M. Baudin Benoît; à Dijon-Ville, MM.

Pauly Marcel (Annemasse); Mantoux  
François (Saïncez); à Lyon-Brotteaux,  
M. Gauthier Jules; à Moulins, M. Coquelin  
Gilbert (Montereau); à Saint-Etienne-  
Châteaureux, M. Fombonne Charles (Cler-

# LE MOTEUR DIESEL A HUILE LOURDE



## pour ADAPTATIONS sur AUTORAIL et VÉHICULES INDUSTRIELS

**COMPAGNIE LILLOISE DE MOTEURS**  
71, rue Marius-Aufan LEVALLOIS (Seine)

mont-Ferrand); à Portes-Triage, M. *Aurbonnet* Pierre. (Villefranche-sur-Saône); à Lunel, M. *Girard* Clément; à Modane, M. *Lecot* Henri (Arvant).

Sous-Chef de gare de 2<sup>e</sup> classe (Dispatcher) : à Laroche-Migennes, M. *Deponge* Laurent (Saint-Etienne-Châteaureux).

Chef de gare de 4<sup>e</sup> classe : à Vigneux-sur-Seine, M. *Boyer* Gustave (Montigny-sur-Loing); à Darsac, M. *Beaussier* Edmond (Aix-en-Provence); à Sembadel, M. *Vincenc* Marius (Collonges-Côte-d'Or); à Saint-Gilles, M. *Muzuy* Charles (Feyzin). Employé principal : à Dijon-Centre, M. *Maurice* Henri; à Lyon-Centre, M. *Merit Jean*; à Clermont-Ferrand-Centre, MM. *Béraud* Barthélemy; *Tacher* Louis (Nevers-Centre).

Sous-Chef de bureau de gare : à Paris, M. *Trimaillé* Félix (Dijon-Porte-Neuve); au bureau de ville de Lyon-Bourse, M. *Cambon* Jean (Lyon-Perrache); à Bellegarde (Ain), M. *Turrel* Marie (Aix-les-Bains).

Contrôleur adjoint du Service Electrique : à Paris, M. *Falot* Pierre; à Laroche-Migennes, M. *Vincent* Ebeune (Paris); à Saint-Jean-de-Maurienne, M. *Rouzaud* Achille (Valence).

Sous-Chef de gare de 3<sup>e</sup> classe : à Montereau, M. *Denis* Adrien (Montceau-les-Mines); à Saincaize, M. *Ramillon* Eugène (Etang); à Besançon-Viotte, M. *Laporte* Norbert (Morteau); à Lyon-Vaise, M. *Dumas* Jean (La Fouillouse); à Arvant, M. *Combey* Louis (La Roche-sur-Foron); à Givors, M. *Just* Jules (Rive-de-Gier); à Lunel, M. *Dameron* Marcel (Châtillon-sur-Seine); à Grenoble, M. *Gutchar* Auguste.

Sous-Chef de gare de 3<sup>e</sup> classe (Dispatcher) : à Nevers, M. *Saint-Giron* Adrien (Montceau-les-Mines); à Clermont-Ferrand, M. *Tiple* Pierre.

Employé : à Dijon-Centre, M. *Lalire* Louis; à Clermont-Ferrand-Centre, M. *Sahut* Paul; à Grenoble-Centre, M. *Valette* Marius (Lyon-Centre).

Facteur-Chef : à Besançon-Viotte, M. *Dulhu* André (Gilly); à Oullins, M. *Roure* Jean (Pontanevaux); à Saint-Chamond, M. *Compaing* Gustave (Usson-Saint-Pal); à Saint-Claude, M. *Viboud* Antoine (Albertville).

Commis principal : à Bercy, MM. *Audébert* Georges (Montereau); *Berthier* Georges;

à Paris, MM. *Peyrichou* Jean; *Planat* Etienne (bureau de ville de Paris-Tiquetonne); à Beaune, MM. *Laffly* Léon (Pontarlier); *Gschwind* Aubin (Auxonne) (détaché à la Compagnie des Chemins de fer du Maroc); à Vallorbe, M. *Guinehard* René; à Aix-les-Bains, M. *Pichiotino* Paul (Bellegarde-Ain).

Chef de gare de 5<sup>e</sup> classe : à Prémery, M. *Boulain* Hubert (La Roche-en-Brenil); à Saint-Trivier-de-Courtes (Ain), M. *Connet dit Revel* René (Chessey); à Courty, M. *Grolier* Jean-Baptiste (La Chaud); à Parent-Coudes-Champeix, M. *Bore* Eugène (Coren-les-Eaux); à Paulhaguet, M. *Bernardon* Marcel (Montaignet-Escurelles); à Arfeuilles-le-Breuil, M. *Besson* Félix (Costaros-Cayres); à Cap-Martin-Roquebrune, M. *Sicard* Alix (Peille); à La Barque, M. *Arbet* Etienne (La Farlède); à Notre-Dame-de-Briançon, M. *Mestrallet* Joseph (Chedde).

Sous-Chef de gare de 4<sup>e</sup> classe : à Châtillon-sur-Seine, M. *Maréchal* Firmin (Saint-Florentin-Vergigny).  
Contrôleur adjoint des trains : à Miramas, M. *Castan* Louis (Alès).

Chef de manœuvres principal : à Bercy, M. *Goudaut* Emile (Villeneuve-Saint-Georges-Triage).

Chef de manœuvres principal : à Avignon, M. *Brulat* Jean; à Marseille-Joliette-Arenc, M. *Banon* Bertin.

Chef aiguilleur principal : à Montereau, M. *Godayer* Pierre.

Chef de gare de 6<sup>e</sup> classe : à La Roche-en-Brenil, M. *Pautet* Claude (Fourchambault); à Blanzay, M. *Cortier* Pierre (Coulanges-sur-Yonne); à Charny (Yonne), M. *Boitche* Fernand (Champs-Saint-Bris), aux Choux-Boismorand, M. *Billebault* Joseph (Suilly-la-Tour); à Chessey, M. *Cachet* Claude; à La Chaud, M. *Crepin* Pierre (Le Breuil-sous-Couze); à Coren-les-Eaux, M. *Dufraisse* Emile (Seychalles-Moissat); à Rougeac, M. *Dejax* Louis (Saint-Georges-d'Aurac); à Talairat, M. *Canivet* Clément (Barberier-Brouet-Ver-

net); à Costaros-Cayres, M. *Sabatier* Jean (Retournac); à Vendranges-Saint-Priest, M. *Chabanel* Henri (Terrenoire); à Peille, M. *Gauthier* Marius (La Plage-d'Hyères); à Balazuc, M. *Rieulord* Philippe (Quercy); au Col-de-la-Croix-Haute-Lalley, M. *Clerc* Joanny (Saint-Julien-en-Beauchêne); à

# S<sup>te</sup> N<sup>olle</sup> des **DECAUVILLE AINÉ, PARIS**

Sté Anonyme. Capital : 15.000.000 de francs

Siège Social : 66, Rue de la Chaussée-d'Antin

Téléphone : ———— Adr. Télégr. :  
Trinité 00-20, 21, 22 Decovillier-Paris 22

## USINES à

CORBEIL (S.-&-O.), MARQUETTE-lez-LILLE (Nord)  
MOULINS (Allier), FLORANGE (Moselle)

## LOCOMOTIVES, VOITURES, WAGONS LOCOTRACTEURS, EXCAVATEURS PELLES MÉCANIQUES VOIES, WAGONNETS

Cize-Bolozon, M. *André* Michel (Albertville); à Chedde, M. *Gatine* Jean (Pont-Beauvoisin).

Intérinaire de 2<sup>e</sup> classe : à Clamecy, M. *Gras* Jean-Baptiste (Palinges); à Saint-Jean-de-Losne, M. *Cole* Henri (Gevrey-Chambertin); à Dôle-Ville, M. *Malthiot* Irénée (Beaume-les-Dames); à Lons-le-Saunier, M. *Seguin* Jacques (Verdun-sur-le-Doubs); à Pertuis, M. *Giannorsi* Ange (Breil); à Rives, M. *Garcin* Marcel (Crest); à Culoz, MM. *Logellon* Henri (Seyssel-Corbonod); *Viboux* Félix (Saint-Julien-Montricher).  
Commis de 1<sup>re</sup> classe : à Bercy, MM. *Colleson* Emile (Bourron-Marlotte-Grez); *Herve* Marcel; à Paris, MM. *Dubois* Marius; *Taillandier* Yves; à Montereau, M. *Canard* Marcel; au bureau de ville de Paris-Tiquetonne, M. *Carroy* Isidore (bureau de ville de Paris-Rome); à Pontarlier, M. *Sœurs* Jean-Marie (Saint-Amour); à Terrenoire, M. *Portofaix* Pierre (Saint-Etienne-le-Clapier); à Barbentane, M. *Pellet* Paul (Servès-sur-Rhône-Erôme); à Miramas, M. *Gontard* Jacques; à Marseille-Joliette-Arenc, M. *Robaglia* Dominique (Breil); à Nice-Ville, M. *Venturini* Pierre.

Chef de station : à Barberier-Brouet-Vernet, M. *Deroussy* Jean (Marsac-en-Livradois); à Surat, M. *Jourette* Antoine (Clermont-Ferrand); à La Plage-d'Hyères, M. *Peirona* Louis (Lambesc).  
Expéditionnaire : à Lyon-Centre, M. *Caillaux* Marcel (Lyon-Saint-Clair).  
Téléphoniste : à Clermont-Ferrand-Centre, Mlle *Brun* Jeanne (Gannat).

Chef de manutention : à Villeneuve-Saint-Georges-Triage, M. *Guilhéneuf* Emile; à Lyon-Guillotière, M. *Meille* Jules; à Rognac, M. *Suby* Gustave (La Seyne-Tamanis-sur-Mer); à Marseille-Saint-Charles, M. *Augier* Louis (Aix-en-Provence); à Cannes-la-Bocca-P. V., M. *Gailard* Cyprien (Nice-Ville).

Chef aiguilleur : à Montereau, MM. *Dulac* Pierre; *Martin* Louis; à Nevers, M. *Fruquet* Pierre; à Clermont-Ferrand, MM. *Ducarrouge* Louis (Paray-le-Monial); *Roche* Jean-Baptiste (Paray-le-Monial); à Paray-le-Monial, M. *Foucaud* Léon; à Saint-Germain-des-Fossés, M. *Grenier* Philippe.

Chef lampiste : à Chagny, M. *Labro* Julien (Paray-le-Monial).

Chef contrôleur de gare : à Paris, M. *Doutset* Marcel.

Commiss de 2<sup>e</sup> classe : à Bercy, M. *Simonin* Jean (bureau de ville de Paris-Tiquetonne); à Paris, M. *Pieuchot* Pierre; au bureau de ville de Paris-Sainte-Anne, M. *Dauphin* Victor (bureau de ville de Paris Tiquetonne); à Villeneuve-Saint-Georges-Triage, M. *Fèvre* Henri; à Bourgoin, M. *Boyer* Joseph (Saint-Victor-Thizy); à Moulins, M. *Boutry* Etienne; à Saint-Rambert-d'Albon, M. *Brun* Eugène; au Pontet, M. *Marfoure* René (Avignon); à Marseille-Saint-Charles, MM. *Lautier* Louis; *Monleau* Joseph; à Miramas, M. *Jaubert* Marcel (Aix-en-Provence); à Saint-Louis-les-Aygaldes, M. *Dedieu* Gabriel (Carnoules).

Facteur enregistrant : à Bourron-Marlotte-Grez, M. *Gaudy* Georges (Montereau); à Nemours-Saint-Pierre, M. *Loubier* Jean (Saint-Florentin-Vergigny); à Moulins-Galant, M. *Gauthier* Jean; à Maisse, M. *Berthier* Paul (Malesherbes); à Saint-Florentin-Vergigny, M. *Charlot* René (Fontainebleau-Avon); à Champs-Saint-Bris, M. *Armand* Georges (Autun); à Palanges, M. *Gaget* Louis (Saincaize); à Coulanges-sur-Yonne, M. *Desclaitres* Louis (Cosne); à La Charité, M. *Languinier* Pierre (Nevers); à Suilly-la-Tour, M. *Guerrin* Pierre (Saint-Julien-Ecuisses); à Lods, M. *Jeanot* Camille (Rougemont); à Gilley, M. *Lenoir* Louis (Saint-Vit); à Verdun-sur-le-Doubs, M. *Vermisseau* Maurice (Besançon-Mouillere); à Pont-nevaux, M. *Delpoux* Léon (Vémisseux); à Lamure-sur-Azergues, M. *Peuron* Jean (Pont-de-Veyle); à Le Breuil-sous-Couze, M. *Saint-Jean* François; à Seychalles-Moissat, M. *Moreau* François (Digoin); à Paulhaguet, M. *Roure* Charles (Chapeauroux); à Usson-Saint-Pal, M. *Russier* André (Lorette); à Breil, M. *Berengier* Octave (Beaulieu-sur-Mer); à Saint-Raphaël-Valescure, M. *Jourdan* Ange; à Cap-Martin-Roquebrune, M. *Le Monnier* Georges (bureau de ville de Nice); à Quissac, M. *Roche* Albert (Le Grau-du-Roi); à Saint-Jean-de-Maurienne, M. *Plotier* François; à Saint-Michel-de-Maurienne, M. *Devance* Pétrus (Chignun-les-Marches); à Bourg-Saint-Maurice, M. *Laplace* Emile (Bellegarde-Ain); à Seyssel-Corbonod, M. *Duchêne* Félix (Bellegarde-Ain); à Saint-Julien-Montricher, M. *Pruvier* Jean (Aix-les-Bains); à Chignin-les-Marches, M. *Jourdan* Georges (Saint-Pierre-d'Albigny).

## RAHMA

PHOTOGRAPHIE D'ART  
78, Rue Saint-Lazare, Paris

à côté de la Direction de la Compagnie  
**Toute la Photographie - Reproductions - Agrandissements**

Reduction de 10 % et de 15 %

à tous les Agents du P.L.M. en service ou retraités

A l'occasion des fêtes de Noël et du Jour de l'An, j'exécute pour les agents P.L.M. un agrandissement 30 x 40 cm sépia encadré sous verre bordé or ou argent au prix spécial de 90 francs.

Posé à mon atelier ou d'après bonne photo cantée

Photos d'identité : 3 pour 4 francs

Chef de train : à Montchanin, MM. *Laurent* Alfred; *Delarue* Alfred; *Dubois* Etienne (Autun); à Nevers, MM. *Chatillon* Charles; *Rigaud* Théophile; *Vacher* Jean; à Clermont-Ferrand, M. *Cusset* Pierre; à Saint-Germain-des-Fossés, MM. *Chignol* Gilbert (Moulins); *Clermontois* Marcel; à Roanne, M. *Montagnier* Jean (Saint-Etienne-Châteaureux); à Avignon, MM. *Aude* Jean; *Bernard* Louis; *Crémilleux* Marie; *Toiron* Emile; à Portes-Triage, M. *Dessemont* Auguste; à Marseille-Arenc, M. *Féraud* Aimé; à Marseille-Saint-Charles, MM. *Arru* Don; *Ben-Simon* Charles; *Borghiano* Paul; *Massiani* Philippe; *Sforzini* Félix; *Vigne* Marcel; aux Arcs, M. *Romain* Henri; à Nice-Ville, MM. *Allo* Théodorus; *Pastor* Pierre; à Miramas, MM. *Bony* Eugène; *Chaillan* Alexandre; à Toulon, M. *Aragon* Octave; à Ambérieu, M. *Rosset* Louis; à Bellegarde (Ain), MM. *Charvaz* Jean; *Rostan* César; *Zanotti* Armand; à Chamonix-Mont-Blanc, MM. *Plaisance* Alexandre (Bellegarde-Ain); *Brenier* Marcel (Saint-Claude); *Messy* Marcel (Saint-Germain-les-Bains-le-Fayet).

## MATÉRIEL ET TRACTION

### MATÉRIEL

**Services régionaux.** — Inspecteur de 1<sup>re</sup> classe : à Oullins, M. *Lardy* Etienne. Sous-Chef des ateliers : à Oullins, M. *Delberba* Pierre (Marseille).  
Sous-Inspecteur des Services actifs : à Marseille, M. *Roussel* Louis (Dijon).  
Chef Divisionnaire d'atelier de 1<sup>re</sup> catégorie : à Paris, M. *Pannier* Fernand (Villeneuve-Saint-Georges).  
Chef Divisionnaire d'atelier de 2<sup>e</sup> catégorie : à Dijon, M. *Dumont* Fernand (Villeneuve-Saint-Georges).  
Contremaître de 1<sup>re</sup> catégorie : à Villeneuve-

Saint-Georges : M. *Bablet* René; à Arles, M. *Dumas* Marcel; à Marseille : M. *Hugon* Marcel (Villeneuve-Saint-Georges).

Contremaître adjoint : à Paris, M. *Poncet* Jean.  
Agent technique : à Arles, M. *Ceccoli* Sampiero.

### TRACTION

**Service central.** — Contrôleur technique : à Paris, M. *Laporte* Louis (Marseille).

**Services régionaux.** — Ingénieur adjoint : à Saint-Etienne, M. *Patey* Maurice (Laroche).  
Sous-Ingénieur : à Laroche, M. *Girard* Joseph (Paris).

Chef de dépôt principal : à Paris, M. *Pont* Pierre (Langeac).

Inspecteur de 1<sup>re</sup> classe des Services actifs : à Dijon, M. *Lépine* Pierre.

Chef de dépôt de 1<sup>re</sup> classe : à Langeac, M. *Trellet* Gilbert (Clermont); au Teil, M. *Jubelin* Jean (Laroche).

Inspecteur de 2<sup>e</sup> classe des Services actifs : à Valence, M. *de Fisson* Pierre (Saint-Germain-des-Fossés).

Chef de dépôt de 2<sup>e</sup> classe : à Clermont, M. *Meunier-Rivière* Gabriel (Dijon-Perrigny).

Sous-Chef de dépôt de 2<sup>e</sup> catégorie : à Chalons, M. *Mestre* Joanny (Marseille); à Clermont, M. *Segaud* René (Ambérieu).

Sous-Chef de dépôt de 3<sup>e</sup> catégorie : à La Blancarde, M. *Dermny* Jean (Chambery).  
Mécanicien de route : à Névers, M. *Delanoue* Eugène; à Marseille, M. *Lombard* Michel (Bellegarde).

### VOIE

**Service Central.** — Inspecteur Divisionnaire de 2<sup>e</sup> classe : à Lyon, M. *Giangiacomi* Maurice (Nancy).  
Employé : à Paris, M. *Farneault* Julien.

**Services régionaux.** — Chef de Section principal : à Valence, M. *Poirier* René. Chef de Section : au Coteau, M. *Gallet* Pierre (Firminy).  
Sous-Chef d'études de 1<sup>re</sup> classe : à Nîmes, M. *Veyron* André.

Chef de district principal : à Pont-d'Avignon, M. *Fabre* Auguste (Romans); à Arles, M. *Bouquet* Henri (Breil); à Firminy, M. *Plantier* Virgile (Le Teil); à Lyon-Perache-2, M. *Vallet* Henri (Lamure-sur-Azergues).

Sous-Chef de bureau de 1<sup>re</sup> classe : à Nîmes, M. *Marois* Céleste.  
Sous-Chef d'études de 2<sup>e</sup> classe : à Nîmes, M. *Saurier* Claude.

CAOUTCHOUC - INDUSTRIEL  
PNEUS HUTCHINSON VÉLO  
MOTO

Chef Dessinateur : à Nîmes, M. *Cerveau* Emile.  
Chef de district de 1<sup>re</sup> classe : à Voujaucourt, M. *Cote-Colisson* Maurice (Rougemont); à Bourg, M. *Gagnières* François (Chambery); à Lézinnes, M. *Rousset* Roger (Les Laumes-Alésia); à Dijon, M. *Pinchaux* Charles (L'Hôpital-du-Gros-Bois).  
Sous-Chef de bureau de 2<sup>e</sup> classe : à Montereau, M. *Aron* Victor (Cosne).  
Chef de district de 2<sup>e</sup> classe : à Rougemont, M. *Bouhey* Henri (Autun); à l'Hôpital-du-Gros-Bois, M. *Mauriel* André (Saint-Jean-de-Maurienne).  
Employé principal : à Montereau, M. *Varrache* Désiré; à Cannes, M. *Ehret* Lucien.

## EXPLOITATION

**Service Central.** — Contrôleur technique principal : à Paris, M. *Durand* Jean-Baptiste (Valence).  
Contrôleur technique : à Paris, M. *Garnier* Albert; à Lyon, M. *Léger* Henri (Nîmes P. V.).  
Employé principal : à Paris, MM. *Taillefer* Georges; *Eymard* Henri; *Glomet* Hippolyte.  
Employé : à Paris, MM. *Dubois* Roger; *Ragoneau* Gaston; *Gréllé* Raphaël; *Gadoud* Charles; *Borel* Arthur (Grasse).  
Expéditionnaire : à Paris, M. *Atger* Jean.

**Services régionaux.** — Inspecteur divisionnaire de 2<sup>e</sup> classe : à Vichy, M. *Gallier* Maurice (Tonnerre).  
Sous-Chef de bureau de 2<sup>e</sup> classe : à Nevers-Centre, MM. *Talbotier* Louis; *Guillaumet* Pierre (Clermont-Ferrand-Centre).  
Chef de gare de 3<sup>e</sup> classe : à La Clayette-Baudemont, M. *Fournier* Henri (Saint-Etienne-Châteaureux); à Rives, M. *Colin* Ernest (Le Grand-Lemps).  
Chef de groupe : à Nevers-Centre, M. *Poulet* François.

Rédacteur principal : à Clermont-Ferrand-Centre, M. *Morel* Antoine; à Saint-Etienne-Centre, M. *Rémy* Maurice (Bourg).  
Caisier de 2<sup>e</sup> classe : à Grenoble, M. *Boutillanne* Henry (Valence).  
Sous-Chef de gare de 2<sup>e</sup> classe : à Lyon-Brotteaux, M. *Couturier* Louis (Annecy); à Lyon-Perrache, M. *Agniel* Charles (Lyon-Vaise); à Saincaize, M. *Verdier* de Pennery Pierre (Paris).  
Contrôleur des trains : à Lyon-Perrache, M. *Bugnon* François.

Employé principal : à Nevers-Centre, M. *Martin* Jules; à Clermont-Ferrand-Centre, M. *Félix* Abel (Dijon-Centre); à Chambery-Centre, M. *Perrot* Jean (Dijon-Centre).

Employé : à Paris, M. *Richard* Charles; à Lyon, M. *Bertrand* Jean; à Grenoble, M. *Aubert* Pierre.  
Chef de canton principal : à Toulon, M. *Icard* Pascal; à Courzon-au-Mont-d'Or, M. *Tamizon* Antoine (Saint-Rambert-l'Elle-Barbe); à Albigny, M. *Perrérix* Félix (Saint-Germain-au-Mont-d'Or).

## CONSTRUCTION

**Service Central.** — Employé principal : à Paris, M. *Maurin* Odilon.  
**Services régionaux.** — Sous-Chef de section : à Jouques, M. *Bonnet* Marcel (Drap).

Dessinateur-projeteur de 2<sup>e</sup> classe : au Lauzet, M. *Recugnat* Paul.

## RÉSEAU ALGÉRIEN

### EXPLOITATION

**Services régionaux.** — Sous-Chef de gare de 3<sup>e</sup> classe : à Alger, M. *Sapina* Henri.

### VOIE

**Service Central.** — Dessinateur-projeteur de 1<sup>re</sup> classe : à Alger, MM. *Deplanche* Auguste; *Fernandes* Armand.  
Employé : à Alger, M. *Chochoy* Marcel.  
Employée : à Alger, M<sup>lle</sup> *Allain* Yvonne.

Par décision du Conseil d'administration en date du 21 octobre 1932, ont été nommés ou promus :

Caisier de 3<sup>e</sup> classe : à Modane, M. *Réal* Lucien (Melun).  
Sous-Chef de bureau de gare : au Bureau de Ville de Paris-Sainte-Anne, M. *Damaison* Louis (Bercy).  
Sous-Chef de gare de 3<sup>e</sup> classe : à Arvant, MM. *Fortwengler* Paul (Digne); *Porte* Camille (Saint-Etienne-Châteaureux); à Miramas, M. *Rigaud* Jean-Baptiste (Gardanne); à Bourg, M. *Ducreux* Antonin (Ceyzériat).

Sous-Chef de gare de 3<sup>e</sup> classe (Dispatcher) : à Nevers, M. *Monnet* Jean (Lyon-Perrache).  
Employé : à Saint-Etienne-Centre, M. *Froement* Emilien (Dijon-Centre); à Nevers-Centre, M. *Thépénier* Marius.

Facteur-Chef : à Etang, M. *Folie* Louis (Saincaize); à Auxerre-Saint-Cervais, M. *Fajol* Jean (Villeneuve-sur-Allier); à Moreteau, M. *Canonge* Georges (Cousance); à Chasse, M. *Perruet* Henri (Lozanne); à Tournus, M. *Lagoutte* Lucien (Saint-Gengoux); à Lyon-Perrache, M. *Perrin* Marius (Romanèche-Thorins); à Digne, M. *Bergeron* Achille (La Côte-Saint-André-le-Rival); à Grenoble, M. *Porte* Maurice.

Commis principal : à Bercy, M. *Leblan* Raymond; à Melun, M. *Maurier* Joanny (Paris); à Dijon-Porte-Neuve, M. *Trivier* Marcel (Auxonne); à Lyon-Perrache, M. *Letessier* Charles; à La Seyne-Tamaris-sur-Mer, M. *Debrieux* Adrien (Antibes).  
Chef de gare de 5<sup>e</sup> classe : à Montigny-sur-Loing, M. *Larroque* Rémy (Moret-les-Sablons); à Beaucourt, M. *Morlot* Georges (Champvans-les-Gray); à Sarraz, M. *Eysséric* Fernand (Aubignan-Loriol).  
Contrôleur de résidence : à Ambérieu, M. *Martin* Gaston (Lunel).

Sous-Chef de gare de 4<sup>e</sup> classe : à Charenton, M. *Couvert* Victorin; à Fontainebleau-Avon, M. *Forget* Marcel (Combs-la-Ville-Quincy); à Montceau-les-Mines, M. *Ri-*

*chard* Roger (Autun); à Vénissieux, M. *Tailhard* Albert; à Lyon-Saint-Paul, M. *Merle* Fernand (Oullins); à Saint-André-le-Gaz, M. *Gautheron* Eugène (Chalon-sur-Saône); à Villefranche-sur-Saône, M. *Hurlier* Henri (Saint-Germain-au-Mont-d'Or); à Clermont-Ferrand, M. *Perre* Théo-dore (Saint-Just-Saint-Rambert); *Paolini* Ferdinand (Saint-Etienne-Châteaureux); à Rive-de-Gier, M. *Raquin* Louis (Firminy); à Veynes, M. *Driole* Jean (Beau-lieu-sur-Mer).

Contrôleur adjoint des trains : à Dijon, M. *Barbat* Ernest (Clermont-Ferrand).

Chef de manœuvres principal : à Clermont-Ferrand, M. *Laurent* Jean.  
Chef lampiste principal : à Nîmes P. V., M. *Feybesse* Prosper (Mâcon).

Chef de gare de 6<sup>e</sup> classe : à Champvans-les-Gray, M. *Chapotat* Claude (Saint-Laurent-Jura); à Saint-Sauveur-la-Sagne, M. *Ollier* Fernand (Varennes-sur-Allier); à Marcellly-le-Pavé, M. *Theuvenin* Léon (Vorey); à Lesches-Beaumont, M. *Gior-dana* Cyrille (Viens); à Aubignan-Loriol, M. *Vinson* Henri (L'Ardoise).

Intérimaire de 2<sup>e</sup> classe : à Paris, M. *Michaux* Albert (Auxy-Juranville); à Saint-Germain-au-Mont-d'Or, M. *Moulin* Gaston (La Clayette-Baudemont); à Langeac, MM. *Doustéssier* Jean; *Tourrette* Barthélemy (Brioude); à Moirans, M. *Pallier* Gaston (Voreppe); à Grenoble, M. *Arnand* Jean (Tullins-Fures).

Commis de 1<sup>re</sup> classe : à Bercy, MM. *Cayol* Georges; *Tourret* André; à Paris, M. *Mitchot* Georges (Bureau de Ville de Paris-Tiquetonne); à Saincaize, M. *Vinot* Maurice (Le Creusot); à Auxonne, M. *Luzel* Ferdinand (Héricourt); à Badan-Triage, M. *Belay* François (Vénissieux); à Grenoble, M. *Chevrier* Marius; à Antibes, M. *Laugier* Emile (Golfe-Juan-Vallauris).

## ACIÉRIES DU NORD (S<sup>t</sup>e A<sup>m</sup>e)

Sous l'immatriculation :

Compagnie Européenne pour le Transport des Combustibles Liquides et Carburants Société Anonyme, 223, Rue Saint-Honoré, Paris-1<sup>er</sup>  
La Société exploite un parc d'environ 820 Wagons-Réservoirs du dernier modèle, destinés à la location pour le transport d'ESSENCE, ALCOOL, Goudron, MELASSE, AGIDE SUIFURQUE, etc.

Achat et Vente — Exploitation de tout matériel roulant

## SOCIÉTÉ FRANÇAISE A. E. G.

pour l'importation et la vente en France du matériel de l'Allgemeine Elektrizitäts Gesellschaft de Berlin

6, RUE LAMENNAIS, PARIS-8<sup>e</sup>

— Machines à imprimer les billets —

Groupes Turbo-Générateurs pour l'éclairage des Locomotives

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 select, 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 votre Concocteur.



avec Gardie-houe, Roue libre et Frein, depuis  
Avec pneus jùlion : **270 frs**  
**185 fr.**  
Fournitures, . . . . . **295 fr.** Voltures d'éguit **160 fr.**  
Faùil à partir de **220 fr.** Machine à coudre **515 fr.**  
Garantis 5 ans — Catalogue franco  
**Manufacture des CYCLES BALLIS** 15, rue du Onze-Novembre  
**SAINT-ETIENNE**

Expéditionnaire : à Nevers-Centre, M. Ber-  
tiller Henri (Arles).  
Chef de manoeuvres : à Clermont-Ferrand,  
M. Legay Jean.

Chef lampiste : à Ambérieu, M. Torron  
Charles (Chambéry-Challes-les-Eaux).  
Commis de 2<sup>e</sup> classe : à Bercy, MM. Roblin  
René; Gandon Fernand; Guichard Mau-  
rice (Villeneuve-Saint-Georges-Triage); au  
Bureau de Ville de Paris-Triquetonne, M.  
Berger Marcel (Paris); au Bureau de Ville  
de Paris-Sainte-Anne, M. Demandre  
Georges (Bureau de Ville de Paris-Répu-  
blique); à Héricourt, M. Ligez Charles;  
à Perrigny, M. Célire Clément (Dijon-  
Ville); à Vénissieux, M. Lafont Jean-Bap-  
tiste (Oullins); à Courpière, M. Taulé-  
messe Pierre (Arvant); à Varennes-sur-  
Allier, M. Saint-Léger Marie (Clermont-  
Ferrand).

Facteur enregistreur : à Charenton, M. Si-  
moneau Antonin (Lieu-saint-Moissy); à  
Maise, MM. Saurat Jean (Montereau);  
Gelé Paul (Montargis); à Avallon, M.  
Boaillot Jean (Autun); à Villeneuve-sur-  
Allier, M. Faulle Marcel (Surgy); à Vin-  
celles, M. Chamberaot René (Saint-Far-  
geau); à Ciry-le-Noble, M. Gagnard Mau-  
rice (Cercy-la-Tour); à Saint-Laurent  
(Jura), M. Protot Marius (Pontarlier); à  
Cousance, M. Sarrand Maurice (L'Isle-  
sur-le-Doubs); à Morvillars, M. Pourchet  
Paul (Villers-le-Sec); à Beaubery, M.  
Crépel Albert (Belleville-sur-Saône); à  
Lozanne, M. Mornet Auguste (Chalon-  
sur-Saône); à Oullins, M. Gafoux Antonin  
(Lyon-Brotteaux); aux Chères-Chasselur,  
M. Marcos Morillo (Villefranche-sur-  
Saône); à Romanèche-Thorins, M. Maney  
Gabriel (Lyon-Brotteaux); à Leyment, M.  
Debachy Roger (Mâcon); à Pontaneveaux,  
M. Serch Emile (Bourgoin); à Saint-  
Julien-Changy, M. Contastin Séraphin  
(Lyon-Brotteaux); à Frugères-le-Pin, M.  
Pillet Gaston (Paray-le-Monial); à Vic-le-  
Comte, M. Mallet Jean (Thuret); à  
Fraise-Union, M. Digon Etienne (Saint-  
Etienne-Châteaureux); à Vorey, M. Ra-  
mousse Jacques (Craponne-sur-Arzon); à  
Lorette, M. Clauzon Jean (La Fouillouse);  
à Domène, M. Cornoly Julien (La Bril-  
lanne-Oraison); à Voreppe, M. Estienne  
Alphonse (Izeaux); à Tullins-Fures, M.  
Colomban Jean (Saint-Auban); à Sisteron,  
M. Chevallerier Fernand (Digne); à Saint-  
Jean-de-Maurienne, M. Carrel Marius  
(Doussard).  
Chef de train : à Dijon, MM. Aufrant  
Claude; Badier Eugène; Batt Joseph; Ber-  
toni Jean-Marie; Bouscard Jean; Gelin  
Georges; Jaudy Delphin; Lagier Stanislas;  
Maillet Jean Paul; Mestaniér Julien; Ravet  
Jean-Baptiste; Renaud Paul; à Dôle, MM.  
Dumard Lucien; Vincent Alphonse; à

**HOTEL de la RÉGENCE JUAN-LES-PINS**  
**38 frs par jour**, taxes et service compris  
Tout Confort — Cuisine au Beurre

Lons-le-Saunier, MM. Belin Raymond  
(Besançon); Loyé Emile; à Montbéliard,  
MM. Girardin Stéphane (Besançon); Mil-  
lot Constant (Besançon); à Mouchard, M.  
Dandelot Auguste (Dôle); à Pontarlier, M.  
Jean Armand (Besançon); à Clermont-  
Ferrand, MM. Dumouchel Paul; Bichonnet  
Féon (Moullins); à Saint-Germain-des-  
Fossés, MM. Fradin François; Caton Gil-  
bert; au Teil, M. Jouve Gabriel (Vogué);  
à Nice-Ville, MM. Murriss Jean; Raymond  
Léon (Miramas); à Sète, M. Causse Ma-  
rius; à Alès, M. Perrier Henri; à Belle-  
garde (Ain), M. Maurier Marie; à Belley,  
MM. Garrigoud Marcellin; Platet An-  
thelme.

#### MATÉRIEL ET TRACTION

**Service central.** — Employé principal : à  
Paris, M. Boissy Angé.  
Employé : à Paris, M. Le Prado Gaston.

#### MATÉRIEL

**Services centraux.** — Ingénieur : à Paris,  
M. Tournour Charles.  
Sous-Chef de bureau de 1<sup>re</sup> classe : à Paris,  
M. Maltère Léon (Villeneuve-Saint-  
Georges).

Chef de groupe : à Paris, M. Berthier Antoni  
(Villeneuve-Saint-Georges).

**Services régionaux.** — Chef de bureau de  
2<sup>e</sup> classe : à Villeneuve-Saint-Georges, M.  
Boucaud Jean-Baptiste (Paris).

Sous-Chef de bureau de 2<sup>e</sup> classe : à Ville-  
neuve-Saint-Georges, M. Bazin Lucien  
(Paris).

Contremaître de 1<sup>re</sup> catégorie : à Oullins, M.  
Crozier Jean; à Courbessac, M. Girant  
Max.

Contremaître adjoint : à Paris, MIM. Ter-  
rasson Marius (Villeneuve-Saint-Georges);  
Malquit Emile (Villeneuve-Saint-Georges);  
à Oullins, M. Peyron Louis (Arles); à  
Arles, MM. Larguier Auguste; Latreille  
Georges (Oullins).  
Expéditionnaire : à Arles, M. Boyer Justin.

#### TRACTION

**Services régionaux.** — Chef de dépôt de  
1<sup>re</sup> classe : à Alès, M. Mourgues Gabriel  
(Grenoble).

Chef de dépôt de 2<sup>e</sup> classe : à Annemasse,  
M. Gabiot Pierre (Badan).

Sous-Inspecteur des Services actifs : à Dôle,  
M. Lebrat Albert (Avignon); à Chalon,  
M. Gauthier Paul; à Nice, M. Minier Louis.  
Sous-Chef d'entretien : à Paris, M. Delort  
Louis.

Sous-Chef de dépôt de 2<sup>e</sup> catégorie : à Vè-  
nisieux, M. Bourcy Jean (Laroche).  
Sous-Chef de dépôt de 3<sup>e</sup> catégorie : à Car-  
noules, M. Carot Henri (Laroche).  
Mécanicien de route : à Lyon-Mouche, M.  
Isnard Joseph; à Lyon-Vaise, M. Laurin  
Auguste.

#### APPROVISIONNEMENTS

Chef distributeur : à Villeneuve-Prairie (Ma-  
gasin Général), M. Bonnis Raymond.

#### VOIE

**Service central.** — Sous-Ingénieur : à  
Paris, M. Briffaux Julien.

Chef d'études principal : à Paris, M. Gent P.  
Chef d'études de 2<sup>e</sup> classe : à Paris, M. Car-  
penlier Lucien.

Contrôleur technique principal : à Paris, M.  
Sabatier André.

Employé principal : à Paris, M. Raye Lucien.  
Employé : à Paris, MM. Langendorff Jacques;  
Herouart Maurice.

**Services régionaux.** — Chef de district  
principal : à Saint-Jean-de-Maurienne,  
M. Chambonnet Jean (Miramas).

Sous-Chef de bureau de 2<sup>e</sup> classe : à Joigny,  
M. Bastie Pierre (Saint-Etienne-Bellevue);  
à Nevers, M. Tessier Xavier (Dijon).

Chef de district de 2<sup>e</sup> classe : à Louhans,  
M. Baldit Denis (Clermont-Ferrand); à  
Cuisery, M. Millet Alexis (Lyon); à Ne-  
vers, M. Taillandier Robert.

Dessinateur-projeteur de 2<sup>e</sup> classe : à Saint-  
Jean-de-Maurienne, M. Bobad Alfred; à  
Autun, M. Sauze Raymond (Nîmes).

Attaché (Echelle 7) : à Paris, M. Péchenot  
Lucien.

Employé : aux Laumes-Aléria, M. Auger  
Robert; à Toulon, M. Jacob Constant; à  
Annecy, M. Tronchon Fernand; à Lyon,  
M. Paillard Jean.

Surveillant principal de la voie : à Dijon,  
M. Maillet Pierre; à Annecy, M. Dépland  
Jean (Vouvray).

Expéditionnaire : à Montereau, M. Larzel J.

#### RÉSEAU ALGÉRIEN

#### EXPLOITATION

**Service central.** — Sous-Chef de bureau  
de 1<sup>re</sup> classe : à Alger, M. Léger Louis.

**Services régionaux.** — Chef de gare de  
3<sup>e</sup> classe : à Orléansville, M. Gottvalles  
Paul (Affreville).

Sous-Chef de gare de 2<sup>e</sup> classe : à Affreville,  
M. Briclet Norbert (Blida).

Sous-Chef de gare de 3<sup>e</sup> classe : à Affreville,  
M. Aubin Louis (Agha).

Contrôleur adjoint des trains : à Sidi-Bel-  
Abbès, M. Stallano Joseph (Blida).

#### MATÉRIEL ET TRACTION

Ingénieur adjoint : à Alger, M. Lavignon  
Léon.

## TABLE DES MATIÈRES des feuilles roses pour l'année 1932

### PRINCIPAUX ORDRES DE SERVICE, INSTRUCTIONS ET CIRCULAIRES PARUS

	Numéro de
15 octobre au 14 décembre 1931.	janvier
15 déc. 1931 au 14 février 1932.	mars
15 février au 14 avril 1932.	mai
15 avril au 15 juin 1932.	juillet
16 juin au 15 août 1932.	septembre
16 août au 15 octobre.	novembre

### MÉDAILLE D'HONNEUR DES CHEMINS DE FER

*Médailles en vermeil*, numéros de mars p. XI, novembre p. LI.

*Médailles en argent*, numéros de mars p. XI, mai p. XXIV, juillet p. XXXV, septembre p. XLII, novembre p. LI.

### DISTINCTIONS HONORIFIQUES DIVERSES

*Assistance publique (médaillon d'honneur); Assurances Sociales (médaillon d'or); Exposition et Concours d'Inventions, Prix Buisson et diplôme de Médaillon d'argent; Mérite agricole; Mutualité (médaillon de bronze); Nichan Iftikhar; Ouissam Alaouite; Palmes académiques; Société Nationale de l'Encouragement au Mérite en 1931; Médaille Polonaise, commémorative de la guerre 1918-1921.*

### AVANCEMENTS EN GRADE du personnel relevant directement du Conseil d'administration

Décisions du Conseil d'administration en date des :	Conseil d'administration
20 novembre 1931.	III
18 décembre 1931.	V
22 janvier 1932.	XVIII
19 février 1932.	XX
18 mars 1932.	XXV
22 avril 1932.	XXX
20 mai 1932.	XXXV
24 juin 1932.	XXXVIII
22 juillet 1932.	XLIV
19 août 1932.	XLVIII
23 septembre 1932	LVI
21 octobre 1932.	LXII

## NOS ANNONCEURS EN 1932

Acieries du Nord.  
A. E. G. (Société française).  
Als-Thom.  
Antésite Perrot (La Boisson familiale).  
Ateliers de Construction du Nord de la France et des Mureaux.  
Ballis (Cycles).  
Belle Jardinière.  
Bouyssou (Manufacture de Confections pour enfants).  
Brun-Latrigue (Armes et Cycles).  
Cap Corse (Mattei, Bastia).  
Caudron (Imprimeur-relieur).  
Chocolaterie d'Aiguebelle.  
Clause (Graines).  
Compagnie de Fives-Lille.  
Compagnie Lilloise de Moteurs.  
Crozatier-Meubles.

Decauville Aîné (Société nouvelle des Etablissements).  
Dunlop.  
Dunod.

Ecole Spéciale des Travaux publics.  
Esders.

Etablissements Georges Klein (Appareils Héra).

Fabrique Centrale d'Armes (Henri Scherrer).  
Fédération des Coopératives P. L. M.  
Ferrologine (Société Française de Peintures et Vernis).

Garden Hotel (Nice).  
Gianotti Frères (Travaux publics).

Hardy (Imprimeur).  
Hôtel Balmoral (Menton).  
Hôtel de la Régence (Juan-les-Pins).  
Hôtel P. L. M. (Nice).  
Hubert de Vautier et Fils (Habillage).  
Huile Dulcine.  
Hutchinson.

Jeumont (Société Anonyme de Constructions métalliques).

Kohler (Chocolat).  
Lanvin (Chocolat).  
Lecreur (Opticien).  
Leroy (Bois contreplaqué).  
Lion Noir.

Maulde et Renou (Imprimerie).

Nestlé.

Netter (Entreprise de constructions).

Orthopédie (Etablissements Léon Marx).

Papiers peints Glatigny.

Paz et Silva (Phonographe Spark).

Photo-Plait.

Pressoir Vitis (Charles Monnier).

Pyrex.

Radio-Saint-Lazare.

Rahma (Photographie d'art).

Rapide L. R. (Etablissements L. Roussy).

Ronéo.

Sarda (Horlogerie).

Savon La Tour.

Savonnerie de Toursainte.

Sièges Bienaise.

Société Franco-Belge.

Sools (Chapelier).

Toutmain (Couturier).

Valentine (Vernis).

Végétaline.

Vilmorin-Andrieux et C<sup>ie</sup> (Graines).

Visseaux (Lampes).

# BELLE JARDINIÈRE

RUE DU PONT-NEUF

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

**VÊTEMENTS TOUT FAITS SUR MESURE**

Hommes - Dames - Jeunes Gens - Garçonnetts - Fillettes

Succursale : 1, PLACE DE CLICHY

ENVOI FRANCO SUR

DEMANDE DE :

CATALOGUES,

FEUILLE DE MESURES

ET ÉCHANTILLONS

**SUR LE RÉSEAU, SEULES SUCCURSALES : LYON et MARSEILLE**

7-82