

PREMIÈRE ANNÉE, N° 6

NOVEMBRE 1929

LE BULLETIN RPLM

REVUE DESTINÉE AU PERSONNEL

Price

RÉDACTION ET ADMINISTRATION
AU SIÈGE DE LA COMPAGNIE : 88, RUE S'-LAZARE, PARIS

LE BULLETIN P L M

ABONNEMENTS

France, Colonies et Pays de Protectorat	12 frs
Étranger, Union postale	14 frs
— Autres pays	16 frs

Le Numéro : 2 francs

(Distribution gratuite au Personnel de la C^{1^e})

Pour tout ce qui concerne le *Bulletin P.L.M.* (Rédaction, Administration, Abonnements, etc.), s'adresser à la Direction de la Compagnie P.L.M., Service du *Bulletin*, 88, Rue Saint-Lazare, Paris (9^e)

ABONNEMENTS

Les abonnements doivent être acquittés sous forme de mandats-poste
Pour les Agents retraités du P.L.M. les prix sont réduits de moitié.

SOMMAIRE

	Pages
Distinctions honorifiques. — Citations à l'Ordre du Réseau,	
— Diverses	1
Comment on contrôle la qualité des combustibles sur le Réseau P.L.M., par M. Garnier, Ingénieur Chef de la Division des Combustibles	3
La production et le transport des fruits sur le Réseau P.L.M., par M. Malater, Inspecteur Divisionnaire au Service Central de l'Exploitation.	6
Une invention d'Agent P.L.M. : Appareil enregistreur de la distance des parois des souterrains et des ponts supérieurs, par rapport au gabarit de chargement	10
Comment fonctionnent les Grands Réseaux au point de vue financier, par M. Robert Pajot-Lacaze, Docteur en Droit, Attaché au Service Central de l'Exploitation	12
Le Sanatorium des Petites Roches.	14
Deux Cités P.L.M.	16
Le Trafic du Réseau : Wagons chargés. — Parcours des locomotives	17
Revue Documentaire : Éclairage de secours pour la recherche des blessés. — Le P.L.M. à l'Exposition agricole de	

	Pages
Strasbourg. — L'Inauguration de la nouvelle gare d'expédition du Thor et l'exposition des raisins de la région. — Concours d'apprentis. — La Fête de la Fédération des Radio-Clubs des Chemins de fer français. — Un Salon régional d'Agents P.L.M.	18
Les origines et l'évolution de la navigation à vapeur à Marseille	21
Clair de Lune, Conte.	23
Le Jardinage : Les Conseils du Jardinier pour Novembre et Décembre.	24
La Pêche : Considérations générales sur les poissons migrateurs.	24
La Page de la Famille	25
Tables des matières parues en 1929 :	
Première table	26
Deuxième table.	27
Médailles d'Honneur des Chemins de fer. .. Feuilles roses	
Avancements en grade (Conseils des 23 août. Feuilles roses	
20 septembre, 18 octobre 1929)	
Table spéciale des matières parues dans les feuilles roses en 1929	

DISTINCTIONS HONORIFIQUES ATTRIBUÉES AU PERSONNEL DE LA COMPAGNIE

CITATIONS A L'ORDRE DU RÉSEAU

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

M. MAZALLON Louis, Homme d'équipe à la gare de Valence.

Le 16 juillet 1929, en gare de Valence, n'a pas hésité à se porter au secours d'un voyageur âgé qui, en essayant de monter dans un train en marche, était tombé sur le marchepied de la voiture. A réussi à saisir l'imprudent à bras-le-corps et à le tirer de sa dangereuse position.

M. PHILIPPE Jules, Sous-Facteur à la gare de Paris.

Le 18 juillet 1929, sans prendre le temps de se dévêtir, s'est courageusement porté au secours d'un enfant qui, étant tombé dans l'Essonnes, était entraîné par le courant dans un fonds de 2 à 3 mètres.

N'a pas hésité à accomplir cet acte de dévouement bien que venant de se restaurer depuis peu.

M. LEROY Léon, Homme d'équipe à la gare de Tonnerre.

Le 7 août 1929, en gare de Tonnerre, s'est élancé au secours d'une personne qui s'était arrêtée sur la voie 2 et ne voyait pas arriver le train 4804 qui passe sans arrêt à la gare.

A eu juste le temps de saisir cette personne et de la ramener sur le trottoir au moment où le train n'était plus qu'à quelques mètres.

M. STANISLAS Achille, Sous-Chef de gare de 3^e classe à Montbéliard.

Le 24 août 1929, en gare de Montbéliard, s'est porté courageusement au secours d'une voyageuse qui s'était imprudemment engagée sur la voie et qui, en essayant de revenir vers le trottoir, était tombée sur le rail alors qu'un train survenait à une centaine de mètres.

A réussi, au péril de sa vie, à soulever cette voyageuse, qui tenait un bébé dans ses bras et à maintenir la femme et l'enfant couchés sur le trottoir pendant le passage du convoi dont les wagons le frôlaient.

M. PIERRE Antoine, Cantonnier à Mariol (Allier).

Le 10 septembre 1929, a pris la courageuse initiative d'arrêter une rame de wagons en dérive du train 6747, alors que cette rame s'engageait à une vitesse de 15 à 20 km à l'heure sur une longue pente de 8 mm.

N'a pas hésité, pour bloquer les freins et obtenir l'arrêt, à monter à deux reprises sur la rame en mouvement, risquant ainsi deux fois de suite sa vie.

M. TAPIN Marie, Chef de station à Dordives.

Le 25 septembre 1929, alors que le train 5190 allait arriver au passage à niveau n° 19, s'est précipité à la tête du cheval d'un attelage qui s'engageait sur la voie à la suite d'une ouverture intempestive des barrières.

A réussi, avec l'aide d'un habitant de la localité, à faire reculer la voiture et à dégager la voie au moment où le train passait.

**Récompenses attribuées par le Ministère du Travail, de l'Hygiène, de l'Assistance
et de la Prévoyance Sociales pour propagande en faveur de la Caisse Nationale des retraites
pour la vieillesse**

Une *Médaille de bronze* a été accordée à :

MM. LENOIR, Chef de Bureau Principal au Service de la Comptabilité Générale et des Finances.

LAVALLE, Chef de Bureau au Service de la Comptabilité Générale et des Finances.

COMMENT ON CONTRÔLE LA QUALITÉ DES COMBUSTIBLES SUR LE RÉSEAU P. L. M.

par M. L. GARNIER, Ingénieur Chef de la Division des Combustibles.



La Compagnie vient de mettre en service dans l'enceinte du dépôt de Dijon-Perrigny un nouveau Contrôle des combustibles analogue à ceux de Villeneuve-Saint-Georges, de Rouen, de Chasse, de Brassac et de Caronte. Peut-être n'est-il pas sans intérêt d'exposer aux lecteurs du *Bulletin*

P. L. M. en quoi consistent ces organismes et quelle est la nature des opérations qui y sont effectuées.

La qualité d'un charbon, c'est-à-dire son pouvoir à fournir une grande chaleur dans les foyers appropriés à sa combustion, dépend de sa nature même (anthracite, houille maigre, houille grasse, etc.) et varie avec la quantité de cendres qu'il produit. La nature de ces cendres n'est, d'ailleurs, pas indifférente : il est d'expérience courante que certaines cendres passent aisément à travers les grilles des foyers, alors que d'autres, plus fusibles, s'agglomèrent pour former les mâchefers qui empêchent l'arrivée de l'air et gênent la combustion.

Les Contrôles sont outillés pour reconnaître la nature des combustibles, déterminer leur teneur en cendres et la fusibilité de ces cendres.

Comment se font ces diverses opérations ?

Il ne saurait être question d'opérer en grand sur les locomotives elles-mêmes, de peser les cendres évacuées d'un foyer ou d'évaluer la quantité de mâchefer qu'on en peut retirer. Le travail est effectué en petit, dans un laboratoire, sur un échantillon de charbon de quelques grammes. Pour qu'il ait une signification, il doit porter sur un échantillon non pris au hasard, mais représentant la qualité moyenne du charbon à examiner.

Dans ce but, l'échantillonneur (*fig. 1*) fait sur les wagons des prélèvements moyens d'une vingtaine

de kilogrammes. L'ensemble est passé dans un concasseur-échantillonneur (*fig. 2*), sorte de gros moulin à café, dont le rôle est de briser les charbons et d'en extraire méthodiquement un échantillon réduit de quelques kilogrammes; cet échantillon réduit est envoyé dans un broyeur où il passe entre deux disques très rapprochés et tournant en sens contraire, qui, agissant comme meules, l'amènent à l'état de poudre impalpable.

La nature d'un charbon est indiquée par la quantité de produits inflammables qui se dégagent dès qu'on élève la température vers 900°; les anthracites dégagent environ 5 % de leur poids, les houilles demi-grasses 16 %, les houilles grasses 28 %, les houilles sèches à longue flamme 46 %, etc. L'opé-

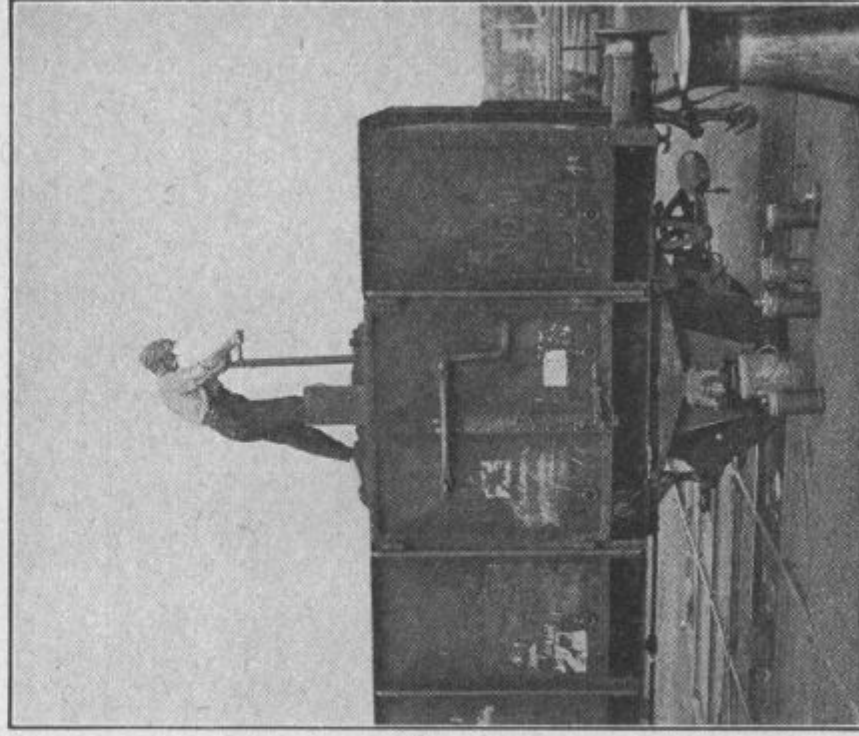


Fig. 1. — La prise d'échantillon.

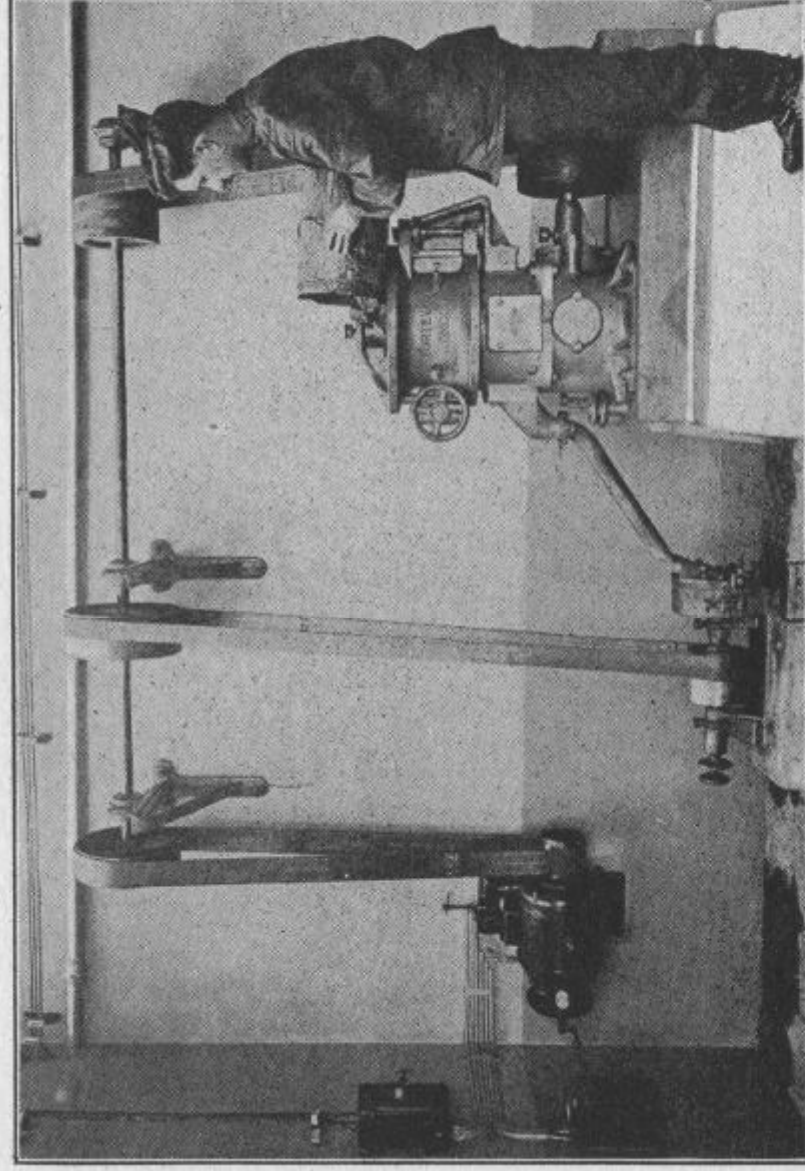


Fig. 2. — Le concasseur-échantillonneur (à droite) et le broyeur (au centre).

ration se fait dans des fours électriques (fig. 3); quelques grammes de poudre sont placés dans un creuset en matière inoxydable (quartz ou silice), le creuset est placé dans le moufle du four et en est retiré après quelques minu-

tes, temps suffisant pour laisser dégager les produits inflammables, mais assez court pour éviter la combustion du carbone. La perte de poids subie fait connaître la teneur en produits inflammables.

La détermination de la teneur en cendres — teneur qui peut varier de 5 à 30 % — est faite par un procédé analogue, mais l'échantillon est laissé dans le four pendant quelques heures afin que sa combustion soit complète; la pesée du résidu fait connaître la teneur en cendres.

Les teneurs en produits inflammables et en cendres sont évaluées à un pour mille, ce qui, pour un échantillon de 5 grammes, correspond à des pesées faites à 5 milligrammes près, nécessitant l'emploi de la balance de précision (fig. 4).

La détermination de la fusibilité des cendres en vue de leur pouvoir à former mâchefer est faite par une méthode empirique consistant à placer pendant quelques minutes les cendres de

l'essai précédent, préalablement façonnées en forme de pastilles, dans un four porté à une température très élevée, correspondant aux points les plus chauds des foyers des locomotives. Alors que les



Fig. 3. — Les fours électriques.

pastilles des cendres complètement infusibles ne se déforment pas, celles des cendres fusibles se boursoufflent, coulent plus ou moins et même se vitrifient. L'aspect de la pastille renseigne donc sur la fusibilité, ainsi que le montre la figure 5.

Les Contrôles des combustibles procèdent encore à divers essais ayant pour but de mesurer la friabilité des gros charbons, la bonne fabrication des briquettes, la teneur en humidité et la teneur en soufre des houilles, leur pouvoir à former coke, etc.

La connaissance approfondie de ces divers éléments est indispensable pour choisir les combustibles les mieux appropriés aux besoins de notre Service de Traction ou à l'alimentation rationnelle des appareils de chauffage.

Elle offre, en outre, un intérêt économique de tout premier ordre si l'on observe que les combustibles tiennent une grande place dans le budget de

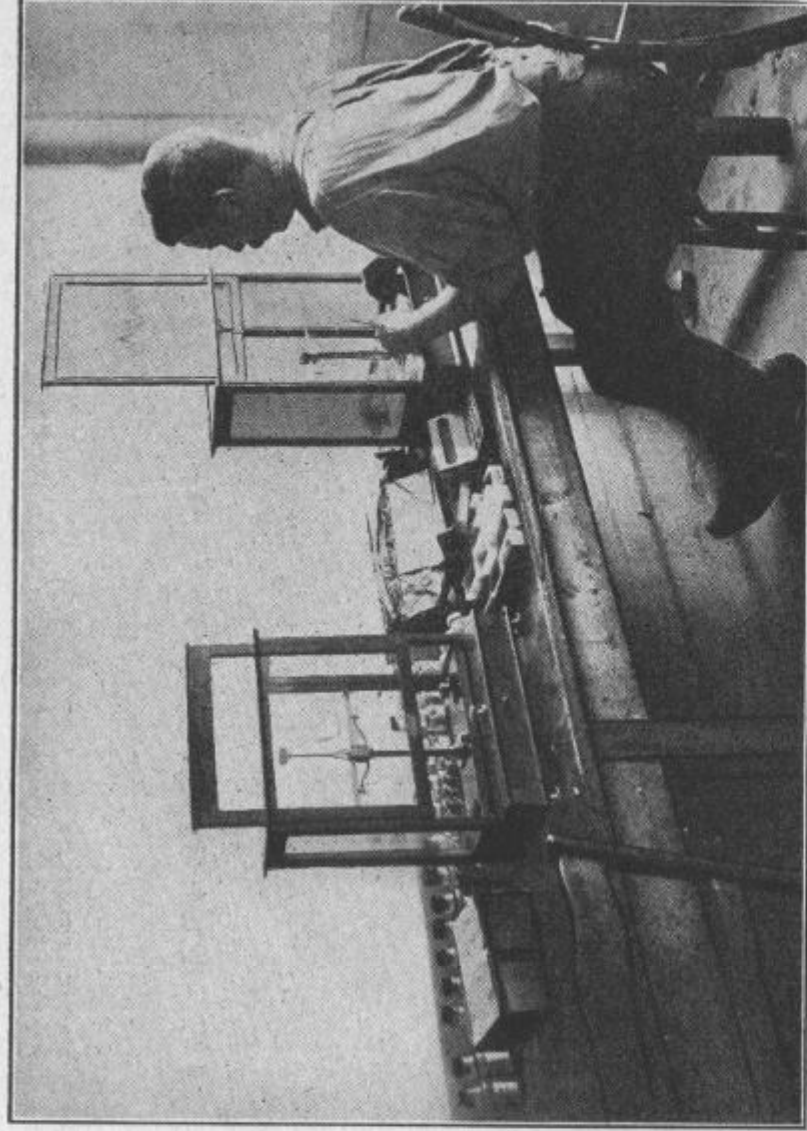


Fig. 4. — L'emploi des balances de précision.

la Compagnie — 463 millions en 1928 sur un ensemble de dépenses d'exploitation de 3 milliards —. Il est donc de la plus haute importance de faire correspondre leurs prix d'acquisition à leurs qualités réelles et, dans ce but, les Contrôles de combustibles doivent chiffrer les primes ou les pénalités à appliquer aux fournitures, suivant les conditions techniques fixées par les contrats.



Fig. 5. — Fusibilité des cendres.

1, cendres infusibles; 2, cendres à peu près infusibles; 3, cendres peu fusibles; 4, cendres assez fusibles; 5, cendres complètement fusibles.

LA PRODUCTION ET LE TRANSPORT DES FRUITS SUR LE RÉSEAU P. L. M.

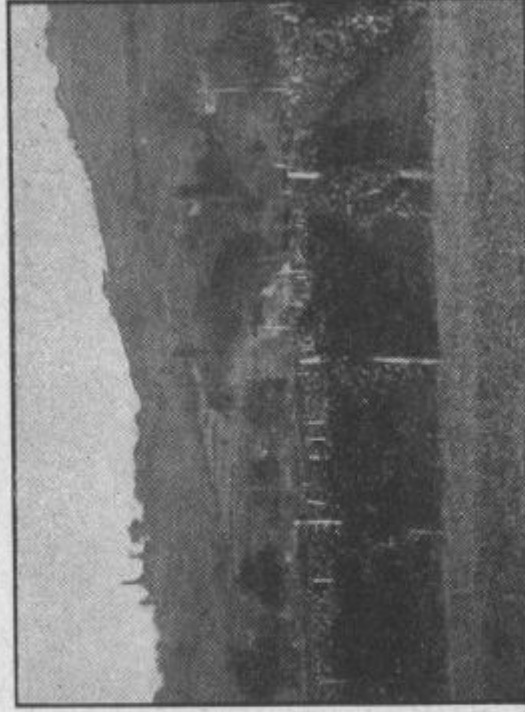
par M. MALATIER, Inspecteur Divisionnaire au Service Central de l'Exploitation.

L'année 1929 a été, jusqu'à présent, tout à fait exceptionnelle, tant par son hiver rigoureux que par son été fort sec, tous deux très prolongés.

Si ces conditions météorologiques spéciales ont favorisé certaines productions — celle du blé, par exemple —, il n'en a pas été de même pour les cultures fruitières, qui ont quelque peu souffert dans la presque totalité du pays.

Les vergers, les espaliers et les treilles de notre Réseau n'ont pas échappé aux effets nuisibles de ces deux saisons anormalement accentuées.

Certes, l'ardeur estivale y a fait moins de dégâts qu'ailleurs, en raison de la précocité de nos plantations, due au climat privilégié de plusieurs de nos zones : avant que le sol devint incapable de fournir de la fraîcheur, beaucoup



Une vigne à raisin de table (Vaucluse).

une dessiccation prématurée.

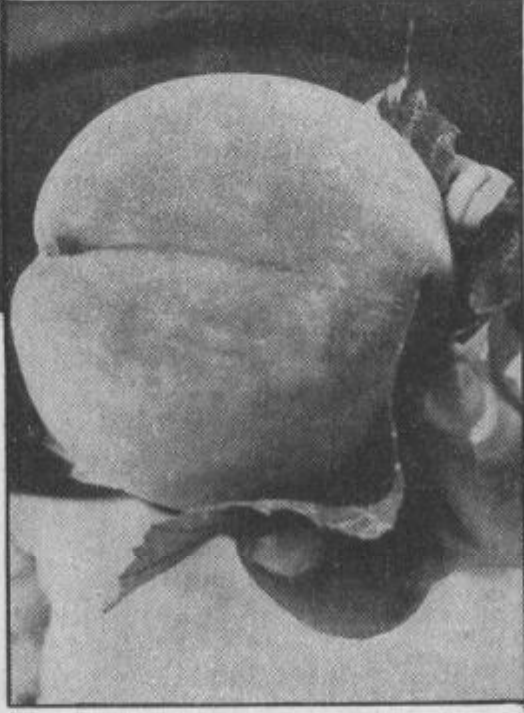
Mais, utile alors, cette même hâtivité s'était auparavant révélée dangereuse, lors du départ de la végétation, en rendant nos arbres sensibles au froid local et aux courants d'air glacés venus des montagnes.

dans les riches vallées et les plaines fertiles. Au total, les cultures fruitières des régions desservies par notre Réseau se sont trouvées, tout au plus, dans des conditions moyennes de productivité.

Aussi semble-t-il étrange de constater que les arrivages de fruits aux halles de Paris, en provenance du P. L. M., se soient élevés cette année à 58 000 t contre 42 000 seulement en 1928 — pendant la même période du 1^{er} avril au 30 septembre —.

Rien de paradoxal dans ce fait. Il est notoire que le trafic des fruits sur nos voies a presque triplé depuis l'avant-guerre, en dépit des troubles apportés par les hostilités.

En effet, il est passé de 75 000 t environ en 1913,



Comment on doit cueillir une pêche.

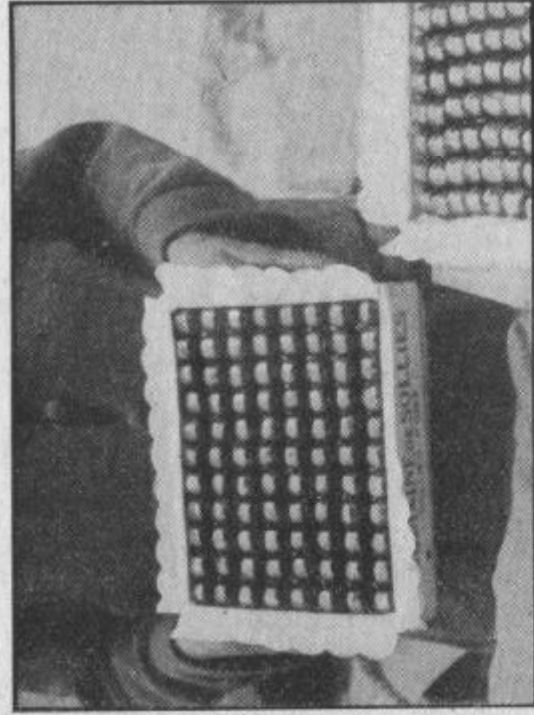


Solliès-Pont et ses cerisiers.

Les cerises de Solliès-Pont sont les premières qui apparaissent sur le marché. Au second plan Solliès-Ville.

de nos fruits étaient cueillis ou, du moins, avaient atteint toute leur grosseur, échappant ainsi à

à plus de 200.000 t actuellement... Mais il faut faire sa part exacte à l'influence des années 1914-1919; elle n'est pas, en cette matière du moins, aussi considérable qu'on pourrait le supposer : dès 1920, plus



*Cerises.
La caissette de Solliès-Pont.*

de 120.000 t de fruits se transportaient sur notre Réseau, de sorte que l'augmentation moyenne a été de 10.000 t par an.

Comparés à cette donnée et, bien que partiels, les chiffres que nous venons de fournir pour 1928 et 1929 montrent, à l'évidence, que l'accroissement du tonnage de fruits est très supérieur à ce qu'il a été antérieurement.

Qu'on voie bien, cependant, que le fait n'est pas spécial à cette année. Il est seulement, pour un nouveau millésime, l'aspect d'une évolution commencée il y a cinq ou six ans et de plus en plus marquée depuis lors.

Si l'on regarde de plus près les statistiques, la nature de ce phénomène économique saute aux yeux.

Que les transports de fruits sur le P. L. M. s'accroissent constamment et selon un rythme accéléré — au point qu'une année aux conditions médiocres

ou mauvaises n'arrive pas à en faire fléchir la courbe ascendante —, c'est, à coup sûr, qu'un puissant facteur agit pour susciter la production arboricole et favoriser le commerce qui en dérive.

Le facteur n'est autre que notre Compagnie elle-même.

Quels sont les éléments d'une circulation fruitière intense ?

Il faut, d'abord, disposer de produits à vendre; il faut, ensuite, trouver des besoins à satisfaire; il faut, enfin, créer un moyen de transport convenable pour unir ces deux pôles : l'expéditeur et le client.

Notre Compagnie a attaqué la question simultanément sous ses trois angles : production, consommation et liaison entre elles.

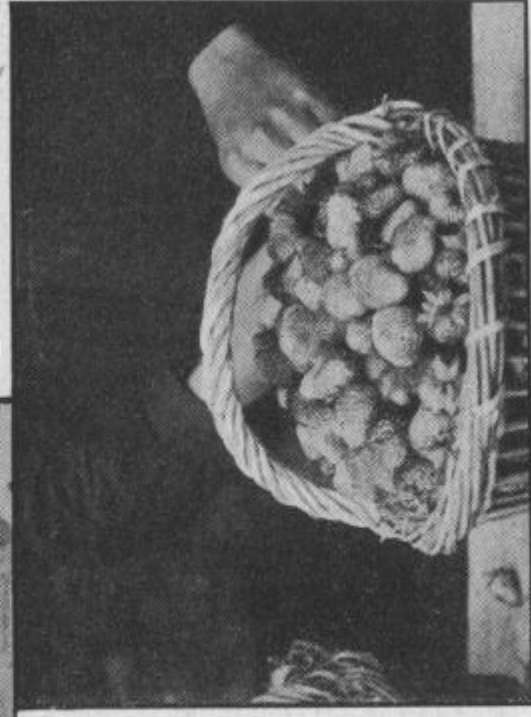
Les coefficients de la production sont :

1^o La surface com-
plantée et le rendement
à l'hectare qui détermine
la quantité récoltée;

2^o La qualité des pro-



*Fraises. Cagot à quatre fleins.
Carpentras.*



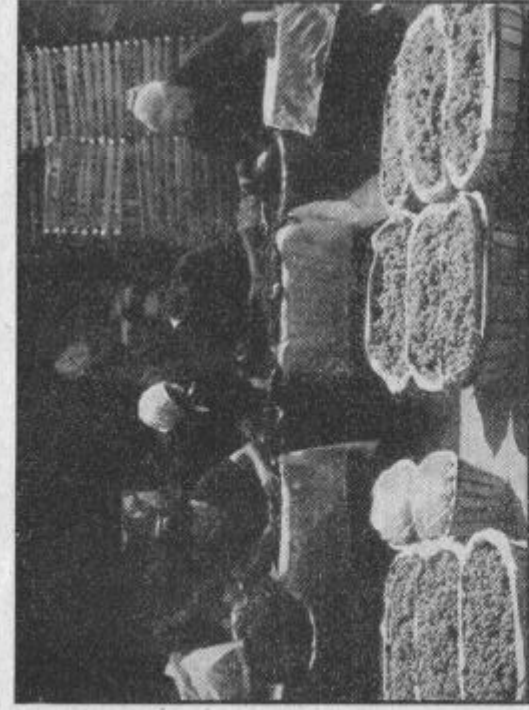
Emballage des fraises.

duits, qui agit sur la proportion de récolte qu'on pourra vendre un bon prix sur les marchés intérieurs, proches ou lointains et surtout à l'exportation.

La qualité est chose essentielle.

Qu'importe, en effet, de produire beaucoup si la valeur infime des fruits obtenus ne paie pas le ramassage et, à plus forte raison, une récolte et une

— enseigner la greffe, la taille, la fumure, ainsi que les soins contre insectes et maladies — ceux-ci faisant, d'autre part, l'objet principal de deux Congrès récents sur la lutte contre les ennemis des cultures (1) —;



Le Thor.
Atelier d'emballage du raisin.

expédition soignées ?

Par qualité, il faut donc entendre en premier lieu, la *qualité intrinsèque* si l'on peut dire, qui permet de cueillir et d'envoyer des fruits qui, autrement, n'en vaudraient pas la peine.

Toutefois, et ceci est très important encore, surtout pour la fourniture des places étrangères, il faut aussi s'attacher à la *qualité commerciale*, de nature plus artificielle, sans doute, mais d'autant plus délicate à connaître : à savoir l'adaptation du produit au client auquel on l'adresse et dont il sied de satisfaire les goûts.

Notre Service agricole a fait effort sur ces divers points.

Par ses tracts, ses conférences, ses films et plus encore par d'innombrables démonstrations pratiques, il a beaucoup fait pour :

— étendre les plantations, en particulier pour constituer des pépinières-modèles, composées des meilleures sortes commerciales;

— améliorer les modes de cueillette et surtout les méthodes d'expédition, triage, calibrage, emballage proprement dit;

— renseigner le cultivateur sur les centres de consommation, tant en France qu'à l'étranger, et sur la manière de présenter les fruits selon le destinataire (variété, état de maturité, emballage, etc...)

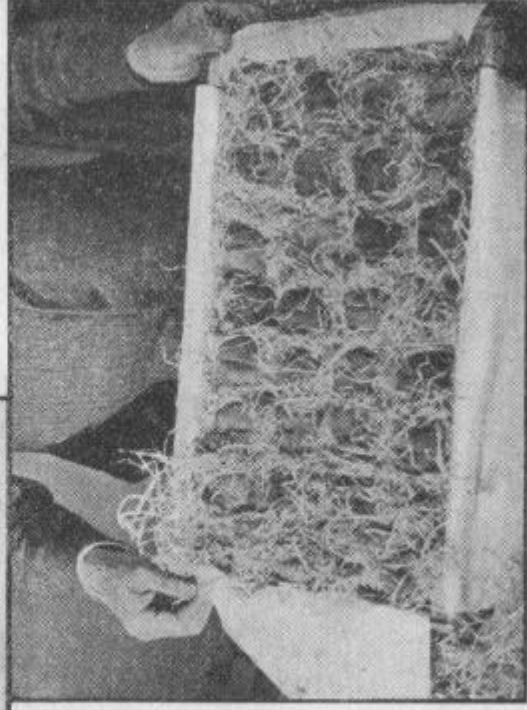
Dans le même temps, la *consommation* sollicitait une autre part de l'activité du Service agricole.

Il en étudiait l'importance, la répartition et la nature, si variable selon les endroits.



Emballage du raisin (cageot).
Le Thor.

Surtout, il s'appliquait avec le plus grand succès à la développer et parfois même à la modeler en faveur de nos exportateurs, juste contre partie aux efforts demandés à ceux-ci dans le sens d'un accroissement de la quantité de fruits



Pêches. — Emballage en cageottes.

obtenus et d'une amélioration et adaptation de la qualité.

(1) Voir Bulletin n° de septembre, page 14.

De multiples moyens étaient déployés à ces fins :
 — participation aux congrès nationaux et internationaux ayant trait à la production et au commerce des fruits;

— envoi de missions d'étude dans les régions fruitières extérieures au Réseau et dans les pays étrangers ;
 — expositions, où les fruits des provinces du P. L. M. et du Réseau algérien étaient associés à leurs fleurs, à leurs légumes de primeurs et à leurs autres produits agricoles : vins de notre Bourgogne, huiles de notre Provence, etc...

C'est ainsi qu'ont été développés ou gagnés au bénéfice de nos producteurs les marchés étrangers (Angleterre, Europe centrale), où nos concurrents italiens et espagnols déploient cependant une très grande activité.

Enfin, pour assurer la *liaison* entre l'offre et la demande, notre Compagnie mettait au point le transport accéléré des fruits en même temps que des primeurs et des fleurs : utilisation de wagons spéciaux, organisation de ramassa-

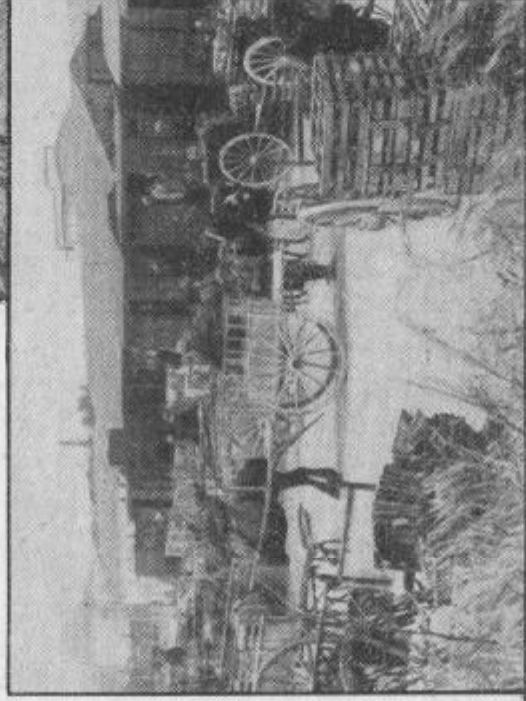
— moins de vingt-trois heures pour venir d'Avignon à Paris ;
 — moins de quarante-huit heures pour atteindre Londres ;



Carpentras.

Le marché aux fraises.

Le drapeau qui figure au second plan indique que le marché est ouvert.



Carpentras. — Le chargement des fruits et primeurs.



L'arrimage dans le wagon.

— à peine plus de quarante et une heures et de soixante-cinq heures pour gagner respectivement Francfort et Berlin — centres que certains trains placent même à 33 h. 20 et 53 h. 20 environ d'Avignon —.

Ces transports accélérés permettent d'amener nos fruits, comme nos fleurs et légumes, dans un état de fraîcheur qui les fait remarquer entre tous, en dehors même de leur qualité intrinsèque, sur les marchés en question.

Les mesures déjà prises pour développer le trafic des fruits et primeurs du Réseau ne sont d'ailleurs qu'une étape, puisque 1 550 nouveaux wagons à primeurs vont être prochainement mis en service et que l'application du froid sera généralisée.

En effet, on étudie actuellement la création d'une gare frigorifique à Avignon — centre de la production fruitière et maraîchère — et de wagons frigorifiques spécialement aménagés pour le transport aux très grandes distances des produits périssables.

ges, mise en marche de trains à grande vitesse, etc...
 C'est ainsi que les produits de la Basse-Durance mettent désormais :

UNE INVENTION D'AGENT P. L. M.

APPAREIL ENREGISTREUR DE LA DISTANCE DES PAROIS DES SOUTERRAINS ET DES PONTS SUPÉRIEURS PAR RAPPORT AU GABARIT DE CHARGEMENT

On est fréquemment conduit à rechercher le jeu qui existe entre les parois d'un souterrain ou d'un passage supérieur et le gabarit-limite de chargement des véhicules, notamment dans la région où la

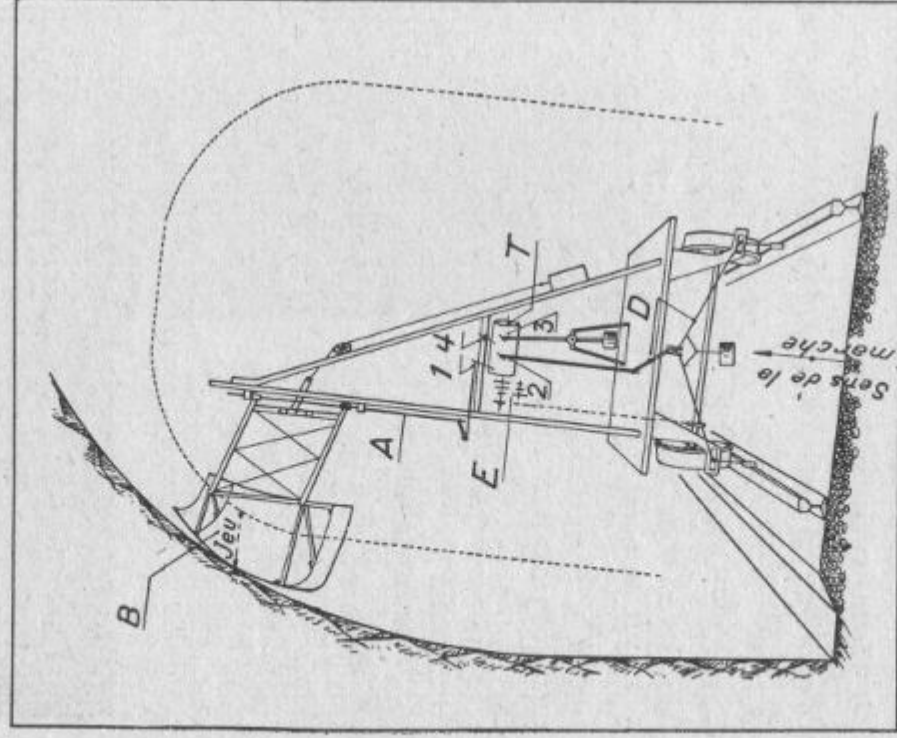


Fig. 1

partie latérale de ce gabarit est reliée par une courbe à sa partie supérieure.

Ce renseignement est indispensable, d'une part, pour permettre d'examiner les demandes de circulation des chargements exceptionnels en saillie sur le gabarit, d'autre part, pour étudier la circulation des gabarits internationaux différents du gabarit P. L. M., enfin pour étudier l'amélioration des tracés de voie aux abords de ces ouvrages.

Les relevés à faire sur place dans les souterrains, par les procédés ordinaires, sont très pénibles, en raison de l'obscurité, de la présence des fumées et de la circulation des trains.

Il faut procéder par profils rapprochés ou faire passer un gabarit monté sur un wagonnet et portant, sur son pourtour extérieur, des lames flexibles dont les déformations révèlent la présence d'obstacles rapprochés du gabarit.

Mais, quel que soit le soin que l'on apporte à ces opérations, on n'obtient que des résultats épars, souvent incomplets, et demandant ensuite un travail de bureau assez long pour les reproduire graphiquement et obtenir un ensemble clair et précis.

M. Pichon, dessinateur-projeteur à la Section de Saint-Etienne-Châteaueux, qui avait été chargé de plusieurs relevés de ce genre, a imaginé un appareil pouvant enregistrer, directement et de façon continue, le jeu existant entre la paroi d'un ouvrage et le gabarit de la voie adjacente.

L'appareil Pichon (fig. 1) est monté sur un wagonnet spécial destiné à être poussé à bras ou attelé à une draine. Il est essentiellement constitué par un bouclier B frottant le long de la paroi du souterrain et maintenu constamment en contact avec elle.

Ce bouclier peut se déplacer en tournant autour d'un axe vertical A, commandant un style enregistreur 1 qui trace le contour de la paroi du souterrain sur le papier d'un tambour T.

Ce papier s'enroule par l'intermédiaire d'un train d'engrenages E actionné par un des essieux du véhicule. La longueur enroulée représente, à une échelle réduite, le chemin parcouru par le wagonnet.

Un style 2 trace, sur le papier, le contour du gabarit au droit du point de frottement du bouclier. L'intervalle entre les traces des styles 1 et 2 repré-

sente, à l'échelle du dixième, le jeu existant entre la paroi et le gabarit.

Pour pouvoir déterminer exactement l'emplacement du gabarit dans les parties en courbe, l'appareil enregistre le dévers au moyen des styles 3 et 4; le style 3 est mû par un pendule; le style 4 est fixe et son tracé coïncide avec celui du style 3 quand le dévers est nul.

De plus, un dispositif D neutralise les erreurs dues au jeu du wagonnet dans la voie, de telle sorte que le tracé fait par le style 2 soit le même que s'il n'y avait aucun jeu de cette nature.

L'examen du diagramme obtenu dans un souterrain permet de déceler les points où, le jeu étant trop réduit, la circulation des véhicules et des charriements est difficile.

Comme il donne, aux mêmes points, la valeur du dévers, il est possible aux agents d'études de trouver la meilleure solution à adopter pour améliorer la circulation, soit en retaillant la paroi du souterrain, soit en rectifiant le tracé des voies en plan ou en profil et celui du dévers, soit en combinant les deux moyens.

La photographie (fig. 2) représente M. Pichon à côté de cet appareil prêt à fonctionner à la tête d'un souterrain.

Utilisé pour la première fois dans la région de Saint-Etienne, cet appareil a permis de réaliser des raccourcissements de courbes en souterrain, pratiquement très difficiles. On a pu, notamment, en abattant quelques saillies rocheuses, améliorer la circulation dans le souterrain de France, sur la ligne de Saint-Etienne à Lyon, entre Rive-de-Gier et Givors, et supprimer un ralentissement permanent de 40 km

à l'heure qui existait, depuis quinze ans, à la traversée de ce souterrain dont la section réduite et le tracé

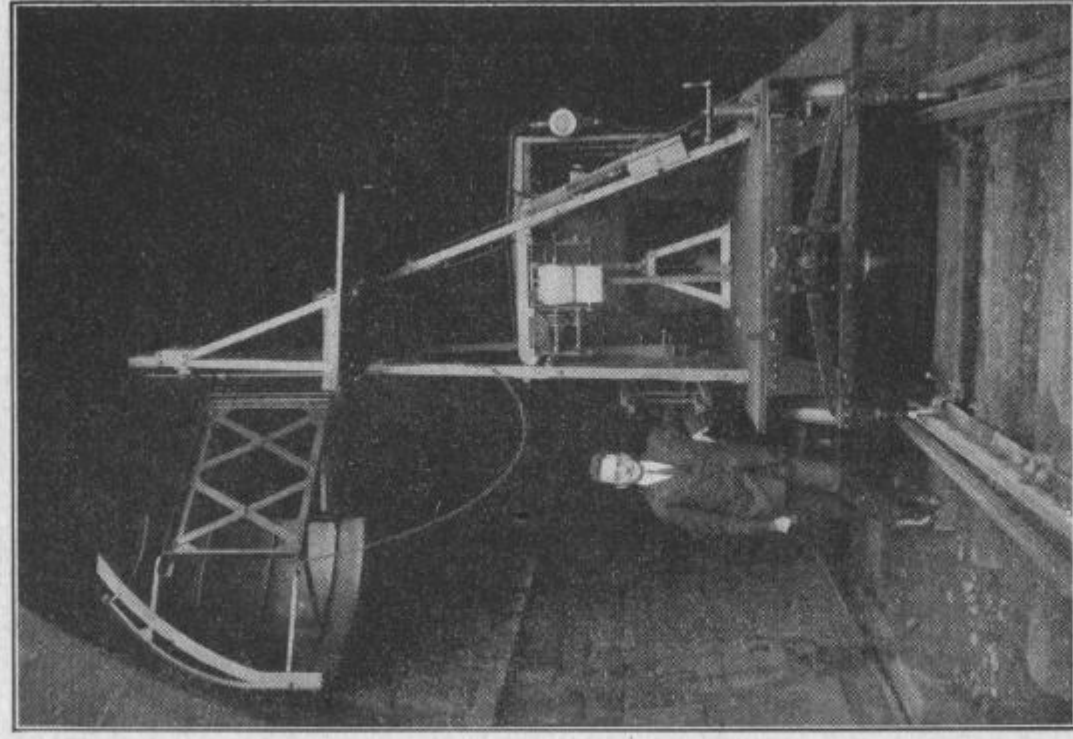
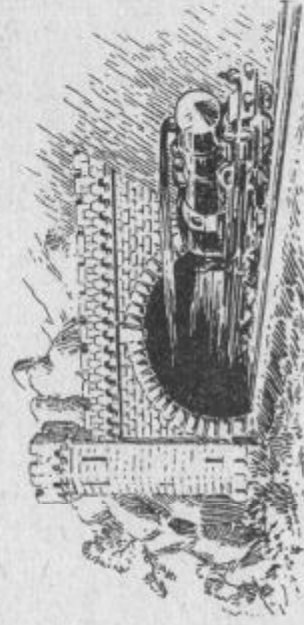


Photo Leponce, Saint-Etienne.

Fig. 2.

en S n'avaient jamais permis un tracé convenable de la voie.

Les résultats obtenus ont été tels que M. Pichon a été chargé de relever, avec son appareil, les jeux existants dans tous les souterrains du Réseau.



COMMENT FONCTIONNENT LES GRANDS RÉSEAUX AU POINT DE VUE FINANCIER

par M. Robert PAJOT-LACAZE, Docteur en Droit, Attaché au Service Central de l'Exploitation.

On ignore assez fréquemment dans le public — même parmi les cheminots — comment fonctionne le système financier des grands Réseaux d'intérêt général.

Chacun de nous a, plus ou moins, entendu parler de la Convention de 1921, mais l'idée qu'il s'en fait est bien vague, à de rares exceptions près.

C'est, en effet, la Convention du 28 juin 1921, approuvée par la loi du 29 octobre suivant et appliquée rétroactivement à partir du 1^{er} janvier de la même année, qui a déterminé le nouveau régime financier des chemins de fer actuellement en vigueur. Les Conventions de 1883, qui régissaient l'ancien système et qui avaient été passées, comme celle de 1921, entre l'Etat et les Réseaux, avaient fixé un cycle à quatre phases :

1^o Si les recettes étaient insuffisantes, le Réseau avait recours, par le jeu de la garantie d'intérêt (1), à l'Etat qui, sous forme d'avance remboursable et productive d'intérêt, complétait le quantum nécessaire au service des obligations et à la charge du « dividende garanti ».

2^o Les recettes avaient-elles assez progressé ? Elles permettaient alors, non seulement de faire face

(1) Suivant les clauses de 1883, l'expiration de cette garantie devait avoir lieu le 31 décembre 1914, pour les Réseaux du Nord et du P. L. M., qui n'avaient d'ailleurs, à fin 1913, aucune dette de garantie vis-à-vis de l'Etat. La loi promulguée le 26 décembre 1914 autorisa ces Compagnies, en raison des circonstances, à imputer provisoirement leurs insuffisances à leur compte d'établissement, en émettant des obligations pendant les hostilités.

Dans la Convention de 1921, il a été stipulé que l'Etat, en même temps qu'il faisait remise aux autres Compagnies de leur dette de garantie afférente aux exercices de guerre, supporterait, à titre définitif, les charges des obligations émises, par les Compagnies du Nord et du P. L. M., en conformité de la loi du 26 décembre 1914 précitée.

aux dépenses et aux charges, mais de rembourser la dette de garantie.

3^o Lorsqu'un bénéfice subsistait après ces diverses opérations, la Compagnie était autorisée à prélever un superdividende, portant le dividende garanti à ce qu'on avait appelé le « dividende réservé avant partage ».

4^o Enfin, si ce dernier dividende se trouvait lui-même dépassé, l'excédent était partagé entre l'Etat et la Compagnie, dans la proportion des deux tiers pour le premier et d'un tiers pour la seconde (2).

De multiples et graves raisons obligèrent à modifier ce régime, qui ne pouvait plus persister, surtout en présence du bouleversement économique enfanté par la guerre mondiale.

Le nouveau régime, qui englobe, non seulement les Compagnies concessionnaires, mais les Réseaux d'Etat, se caractérise essentiellement par la création d'un organisme commun, destiné à assurer la solidarité à la fois administrative et financière de tous les Réseaux.

Cette coordination s'est réalisée par l'institution d'un Comité de direction, d'un Conseil supérieur et d'un fonds commun.

C'est dans ce dernier, manifestation la plus typique du système au point de vue financier, que les Réseaux versent leurs excédents *en commun*, et qu'ils puisent également *en commun* selon leurs besoins respectifs.

Mais ces excédents ne sont pas obtenus arbitrairement ; ils sont, en quelque sorte, déterminés légalement, suivant des règles uniformes imposées par

(2) A plusieurs reprises avant la guerre de 1914, notre Compagnie avait donné lieu à la réalisation de cette quatrième phase.

la Convention. Avant tout versement au fonds commun, en effet, chaque Réseau prélève sur ses recettes brutes d'exploitation :

- a) ses dépenses d'exploitation;
- b) les charges effectives de son capital social et de ses emprunts;
- c) les insuffisances de ses participations financières et de ses exploitations annexes;
- d) son dividende garanti;
- e) ses primes Réseau et personnel.

Si l'opération laisse un reliquat, celui-ci est absorbé par la caisse collective, où viendront justement se servir les Réseaux dont les recettes seront trop faibles pour couvrir les prélèvements énumérés de a) à e).

Cette coopération financière, lorsque les bénéfices des Réseaux excédentaires sont assez élevés, assure automatiquement l'équilibre des recettes et des charges pour l'ensemble des Réseaux et libère l'Etat du déficit de ses propres Chemins de fer, ainsi que des versements au titre de la garantie d'intérêt.

Toutefois, il était opportun de considérer — c'était le cas à l'époque où la Convention fut signée — que tous les Réseaux ou le plus grand nombre pourraient être, à un moment donné, déficitaires et que les plus-values des uns n'arriveraient pas à balancer les insuffisances des autres.

Pour parer à cette éventualité, la Convention a prescrit des augmentations automatiques des tarifs, destinées à faire remonter le niveau des recettes et à combler le vide creusé par l'excédent des dépenses et charges.

La Convention a également admis que les ressources, obtenues par ce relèvement des taxes, pouvaient ne pas procurer complètement le résultat cherché, ou que l'augmentation des tarifs pouvait

être arrivée à son point de saturation. L'Etat doit alors faire les avances nécessaires.

Il est à espérer que cette situation et la précédente, qui se sont rencontrées à diverses reprises depuis la mise en vigueur du nouveau régime, par suite des circonstances exceptionnelles nées de la guerre, ne se retrouveront plus.

Envisageons maintenant l'hypothèse contraire, réalisée pour les exercices 1926 et 1928, d'un trop-plein dans le fonds commun lui-même. Quelle affectation reçoit-il ? Il est employé :

tout d'abord, à rembourser, s'il y a lieu, les avances faites par l'Etat aux Réseaux ; ensuite, à constituer la réserve du fonds commun, dont le maximum a été fixé à 1 milliard 300 millions de francs ;

enfin, à abaisser les tarifs, les recettes réalisées sur les usagers retournant, par cette voie, aux usagers eux-mêmes, ce qui revient à dire que les bénéfices des Réseaux sont strictement maintenus dans la limite formée par le total du dividende garanti et du tiers environ de la prime, la part revenant au personnel étant généralement le double de celle attribuée au Réseau.

On voit donc, en définitive, la différence qui sépare le régime de 1883 de celui de 1921 :

Antérieurement à la dernière Convention, chaque Réseau jouissait de l'autonomie financière et de la libre disposition relative de ses recettes.

Depuis 1921, non seulement les Compagnies sont solidaires les unes des autres et ne jouissent de leurs bénéfices que dans une mesure restreinte, mais, en outre, elles doivent garantir, en période normale, les résultats financiers des Réseaux de l'Etat, celui-ci se trouvant ainsi déchargé, à la fois, des déficits éventuels de ses propres chemins de fer et des avances de garantie qu'il devait faire, le cas échéant, aux Compagnies concessionnaires.

LE SANATORIUM DES PETITES ROCHES

Le 8 septembre dernier marque une date de plus dans l'histoire de la lutte contre le fléau de la tuberculose et cette étape supplémentaire intéresse particulièrement les Agents du P. L. M.

C'est ce jour qu'a été inauguré, en effet, officiellement, en présence de M. le Directeur Général de la Compagnie, le Sanatorium dit « des Petites Roches », édifié par les soins de l'Association Métallurgique et Minière contre la Tuberculose et ouvert, dans certaines conditions, aux Agents P. L. M., ainsi qu'un Ordre de Service de la Direction le leur a fait connaître (1).

Devant la grandeur du fléau à combattre, on ne saurait trop applaudir à de telles initiatives. On ne sait pas assez, en effet, que quelque cent mille personnes

meurent chaque année en France de tuberculose : c'est un effectif presque égal à celui du Réseau P. L. M. qui disparaît ainsi ; et sur ce nombre, près de la moitié sont des hommes et des femmes dans la pleine force de l'âge !

La nouvelle forteresse de défense contre la tuberculose constitue à tous égards l'un des derniers modèles du genre.

Le choix de son emplacement tient compte de l'expérience acquise en la matière et résulte de longues et minutieuses études de spécialistes, médecins, industriels et économes.

L'établissement, construit à 1.200 m d'altitude, sur le plateau des Petites Roches, au pied de la Dent de Crolles, s'adosse au massif de la Grande Chartreuse, dont les bois de sapins descendent jusqu'à ses portes. Protégé ainsi des vents du Nord, il tourne sa façade

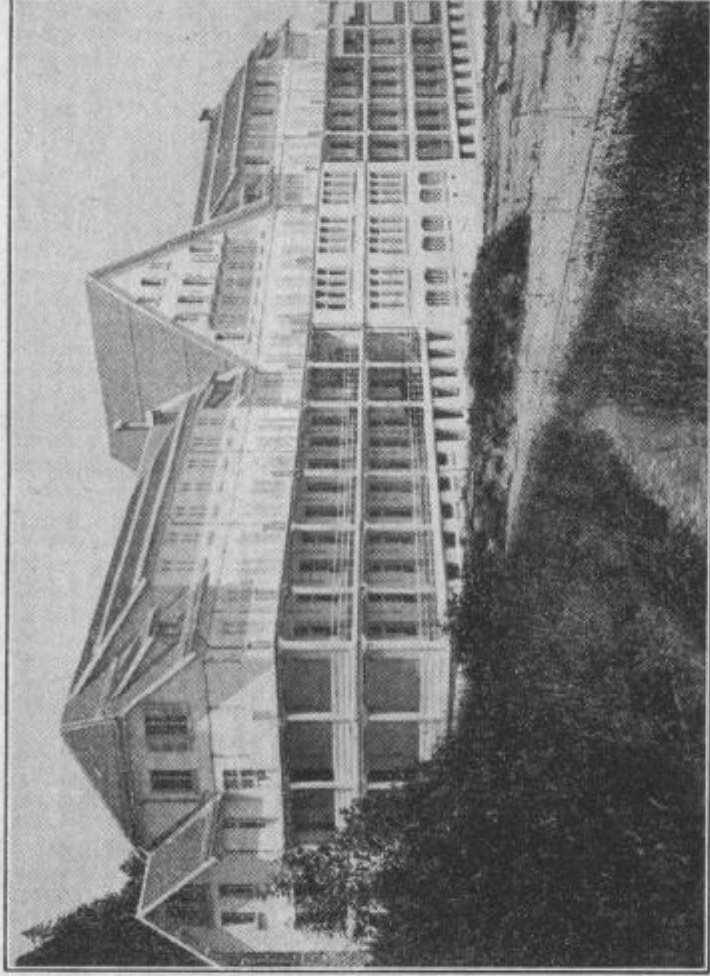
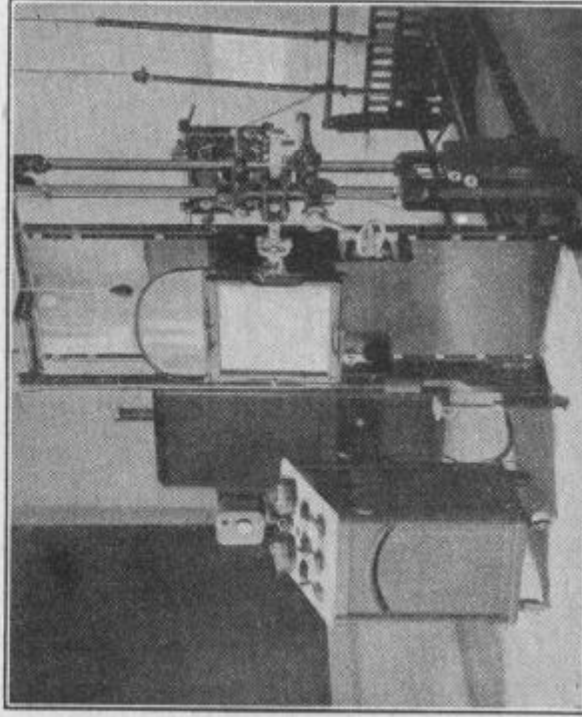


Photo R. Abgrall.

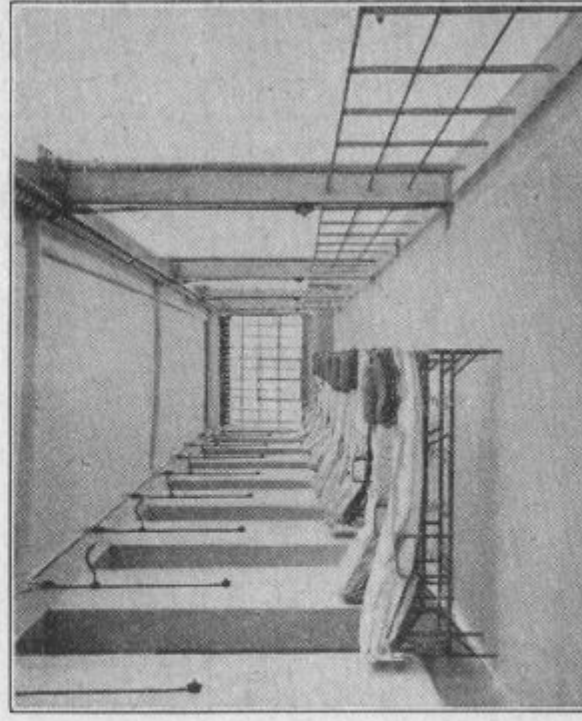
Vue générale.

(1) Ordre de Service du 15 mai 1929.



Salle de radiographie.

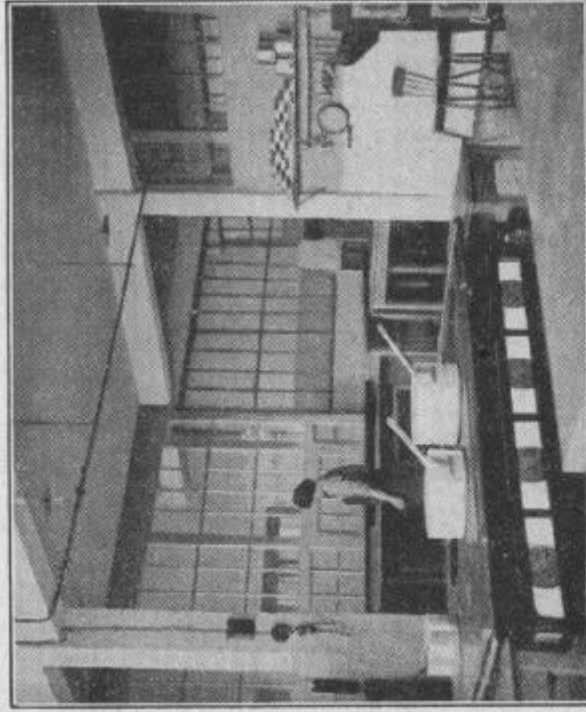
Photo R. Abgrall.



Une galerie de cure.

Photo R. Abgrall.

vers le midi qui l'ensoleille et l'égayé. Le paysage, largement ouvert, est bien loin d'inciter à la mélancolie comme certains cirques fermés de montagnes. Il ne saurait d'ailleurs s'épuiser par un simple tour



Deux vues des Cuisines.

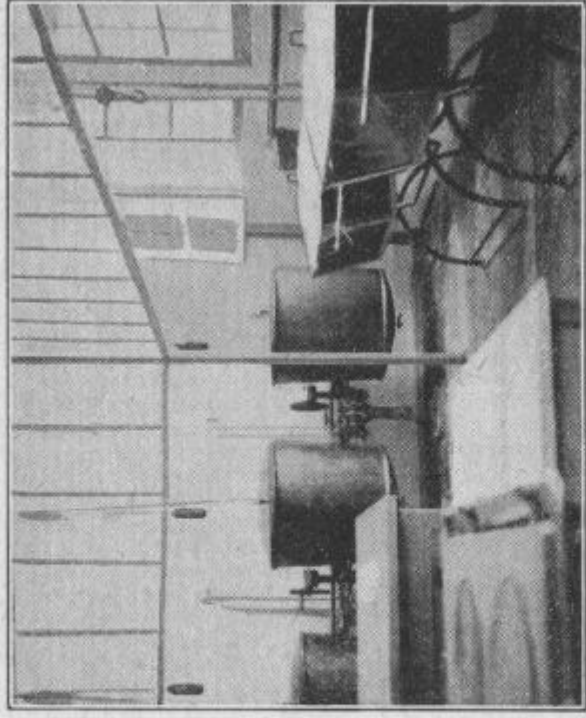
d'horizon. Du massif de Belledonne qui se trouve en face, et des neiges éternelles du Mont-Blanc que l'on aperçoit à gauche par temps clair, le regard peut plonger à loisir sur la verdure du Grésivaudan, parmi les méandres de l'Isère et les taches claires des villages.

Quant au bâtiment lui-même, vaste construction susceptible de recueillir 300 pensionnaires, il est aménagé de la façon la plus appropriée aux exigences modernes de la médecine et de l'hygiène.

Outre les salles spacieuses balayées par le soleil, outre les grandes galeries de cures exactement ventilées dans la mesure convenable, outre les salles de réunions ou de jeux dont le confort a été particulièrement soigné, on trouve, dans les salles d'exams, d'opérations et de radiographie, les tout derniers appareils d'investigation et de traitement adoptés par le Corps médical.

Cet aménagement judicieux des locaux destinés aux malades trouve un pendant non moins remarquable dans l'organisation de la partie de l'immeuble affectée aux services administratifs, aux approvisionnement, aux cuisines.... bref aux multiples

rouages de cette immense machine à guérir. Une machine sans charbon d'ailleurs, où effectivement l'électricité seule règne, que ce soit pour procurer la vapeur d'eau nécessaire au chauffage cen-



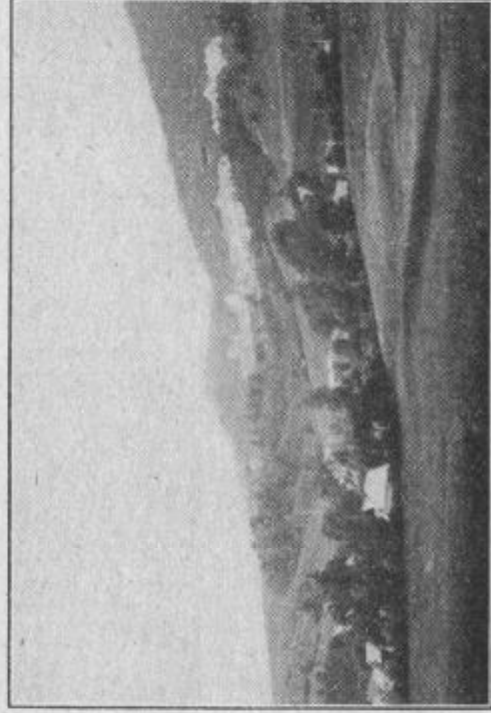
Photos R. Abgrall.

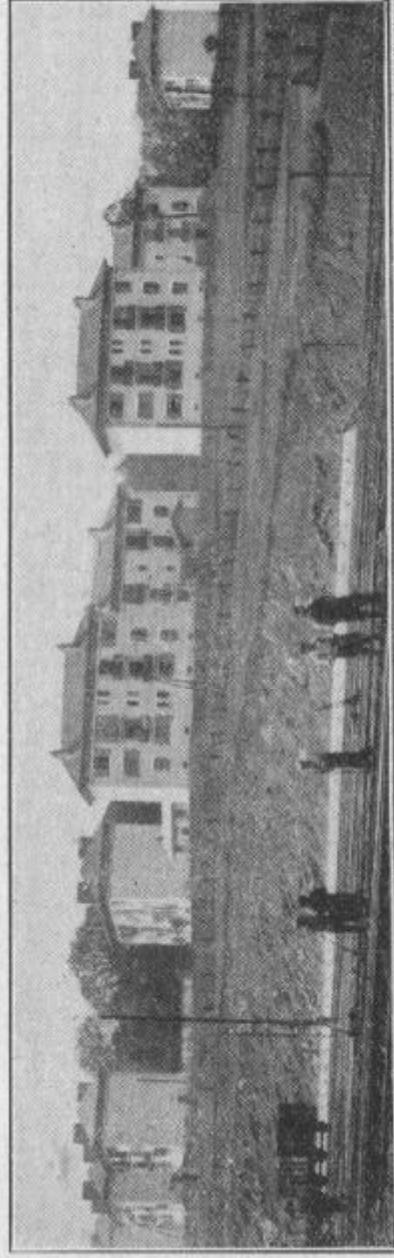
tral, pour faire fonctionner les étuves ou pour apprêter les aliments.

Comme tous les établissements de ce genre, le Sanatorium des Petites Roches, relié à Montfort par un funiculaire spécial, est ouvert à des malades de différents degrés, mais on ne doit pas oublier que ce qui est vrai de presque toutes les maladies l'est tout particulièrement de la tuberculose : elle est d'autant plus facilement curable qu'elle est plus tôt soignée.

Il faut espérer que les intéressés sauront profiter en temps utile de la nouvelle et précieuse installation à laquelle la Compagnie P. L. M. s'honore d'avoir apporté sa contribution.

Il y a lieu de signaler que, dans le but de compléter les moyens de lutte contre la tuberculose mis actuellement à la disposition de son personnel, la Compagnie vient encore de passer des accords avec le Sanatorium de Haslach-s/-Munster (Haut-Rhin), réservé aux malades du sexe masculin. Les Agents ou leurs proches peuvent dès maintenant formuler des demandes d'admission.



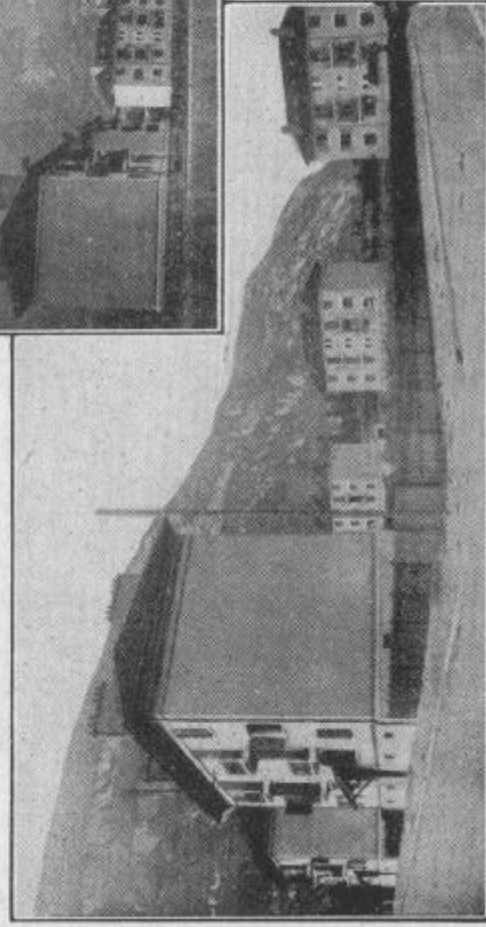
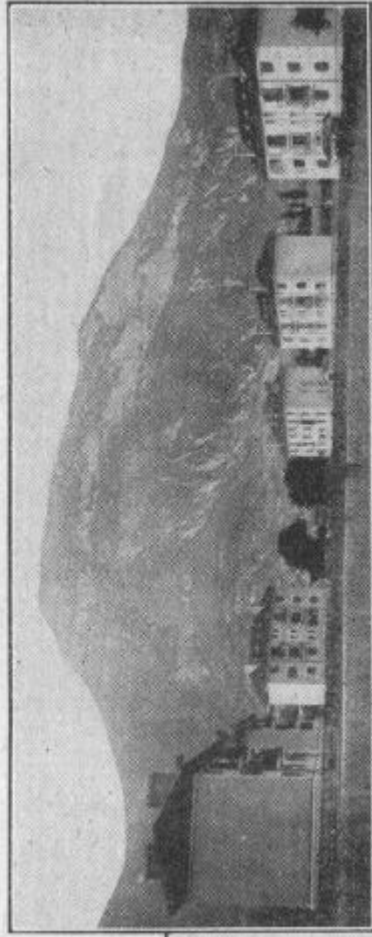
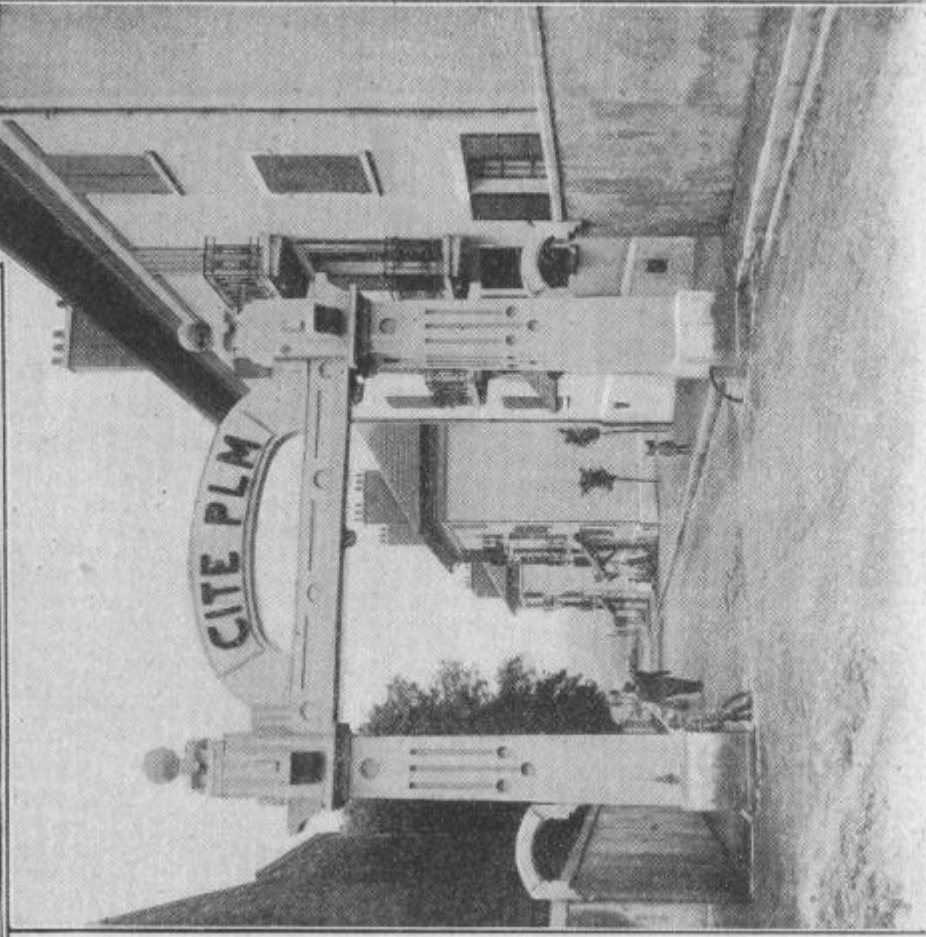


DEUX CITÉS P. L. M.

En haut et à droite, celle de *St-Étienne-Pont-de-l'Ane*.

Cette Cité comprend 9 maisons
dont une à 6 logements
pour Agents dirigeants,
et 8 pour Agents subalternes,
à 6 logements également.

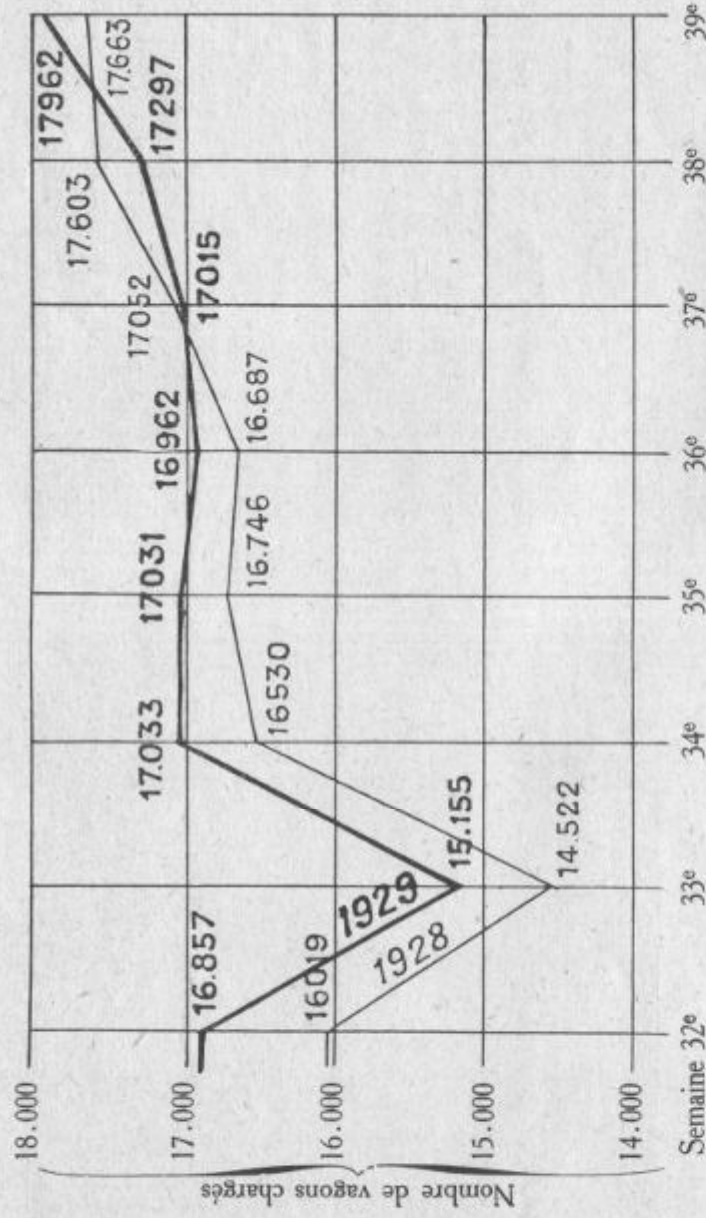
En bas et à droite, la Cité nouvelle
de *Culoz* :
6 maisons,
dont une à 6 logements
pour Agents dirigeants,
et 5 pour Agents subalternes,
à 6 logements également.



On remarquera particulièrement le beau portique d'entrée de la Cité de *St-Étienne-Pont-de-l'Ane*, et le cadre splendide — un vrai décor de théâtre — de celle de *Culoz*.

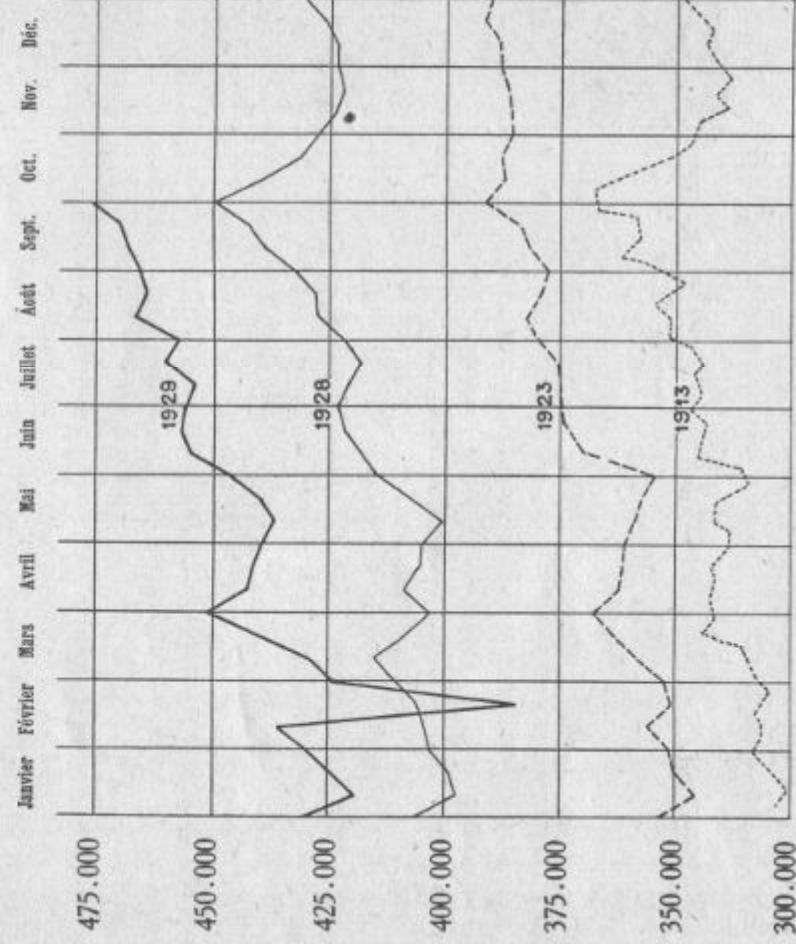
Trafic du Réseau P. L. M. du 6 Août au 30 Septembre 1929

Nombre moyen journalier de wagons chargés pendant une semaine



Le parcours des locomotives sur le P. L. M.

Sa progression depuis 1913



Le parcours des locomotives a atteint, au cours de l'été 1929, les chiffres les plus élevés qui aient jamais été constatés.

Pour en donner une idée, le *Bulletin P. L. M.* reproduit ci-contre des courbes faisant apparaître la progression du trafic. On calcule, tous les dix jours, le chemin parcouru par toutes les locomotives en une journée et on joint par un trait les divers relevés de l'année.

Tout en bas du tableau se trouve la courbe de 1913, période d'avant-guerre, où le parcours de l'ensemble des locomotives variait aux environs de 350.000 km par jour. La courbe de 1929 dépasse celle de toutes les autres années, sauf pour le mois de février où nous avons connu les froids que l'on sait.

Au cours de cet été, le parcours a dépassé pour la première fois 450.000 km, atteignant 476.368 km dans les derniers jours de septembre. C'est un accroissement de trafic extrêmement important dont le personnel a pu se rendre compte et qu'il est intéressant de lui signaler par des chiffres.

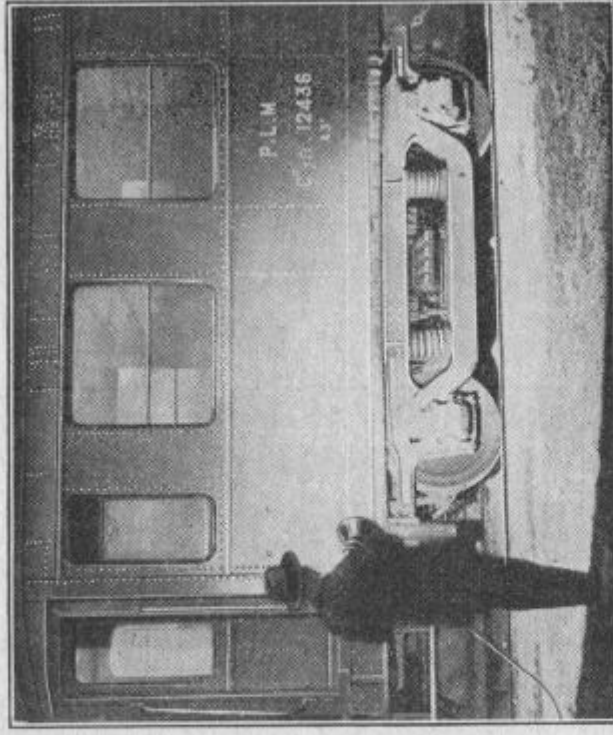
On remarquera que, chaque année, la fin du mois de septembre marque le point culminant de l'année.

REVUE DOCUMENTAIRE

Eclairage de secours pour la recherche des blessés.

Lorsqu'il se produit pendant la nuit un accident sur les voies, une des principales difficultés pour porter secours aux blessés, ou simplement examiner la cause de l'incident, réside dans le manque d'éclairage. Il est, en effet, bien difficile de faire des recherches par une nuit noire, avec les seules lueurs provenant des compartiments des voitures voisines du lieu de recherches et le faible éclairage de quelques lanternes à huile.

Mais le remède à cette situation est assez simple, attendu qu'il existe dans les batteries d'accumulateurs des voitures l'énergie nécessaire pour fournir un éclairage électrique puissant et qu'il suffit de placer dans le train un projecteur portatif muni d'un très long fil à brancher sur une des



La prise de courant se trouve à l'extrémité de cette flèche.

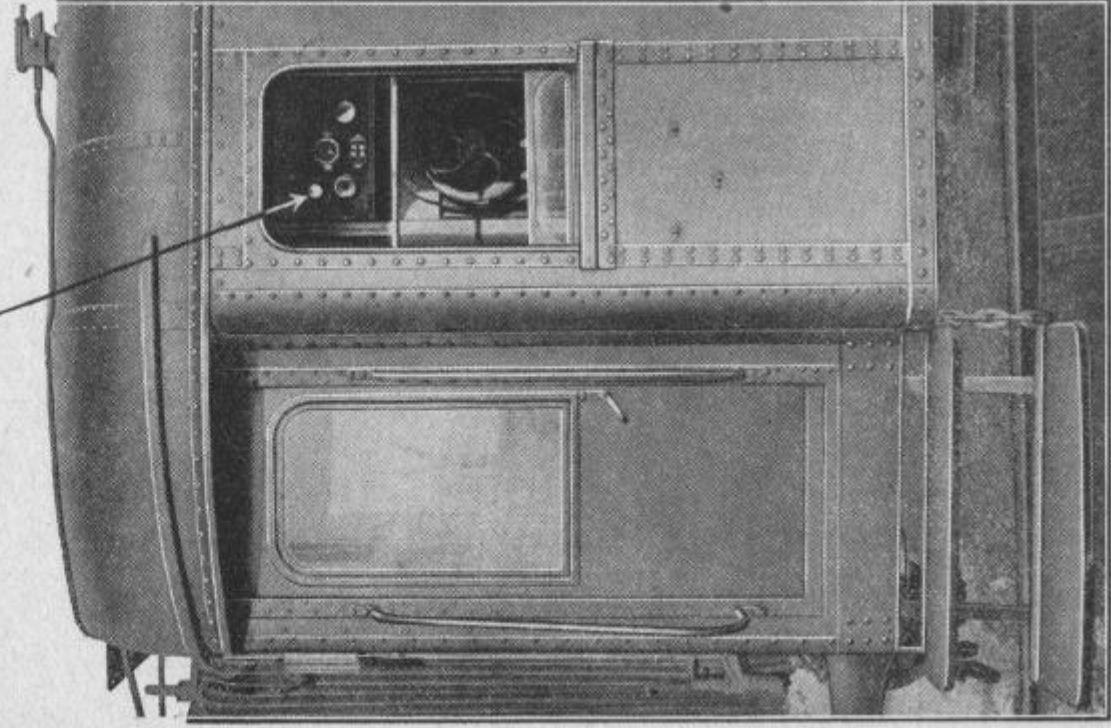


Fig. 1.

Fig. 2. — Le projecteur en action.

voitures restées intactes. Ce projecteur jouera le rôle du phare de secours à fil déroulable qu'emploient déjà les automobilistes, — plus exposés, il est vrai, que nos trains, aux pannes nocturnes.

A partir de cet hiver, les trains de voyageurs express et rapides de grand parcours voyageant la nuit recevront ce phare de secours; ceux qui ont à traverser pendant le jour les tunnels de Blaisy-Bas et de la Nerthe en seront également pourvus.

On trouvera dans toutes les voitures à bogies une prise de courant spéciale, appliquée par les ateliers au cours de cette année, située, comme le montre la figure 1, dans le placard d'angle du couloir du tableau d'éclairage, où la prise, désignée par la flèche, sera peinte en rouge pour attirer l'attention.

Le coffret-phare contenant le projecteur de 100 bougies et son câble souple de 60 mètres de long, sera unique pour tout le train — car il serait onéreux et inutile d'en munir toutes les voitures — et sera placé dans le fourgon de tête.

L'utilisation du projecteur se comprend de soi-même. La figure 2 montre l'éclairage obtenu de cette façon.

Il était utile de signaler à tout le personnel cette petite addition au matériel, — très simple et susceptible de rendre de grands services à l'occasion. Il reste seulement à souhaiter que l'occasion soit rare.

Le P. L. M. à l'Exposition agricole de Strasbourg.

Sur la demande des chemins de fer d'Alsace et de Lorraine et du Comité d'organisation de la Foire-Exposition

de Strasbourg, la Compagnie P. L. M. a pris une part importante à l'Exposition agricole qui s'est tenue dans cette ville du 7 au 15 septembre.

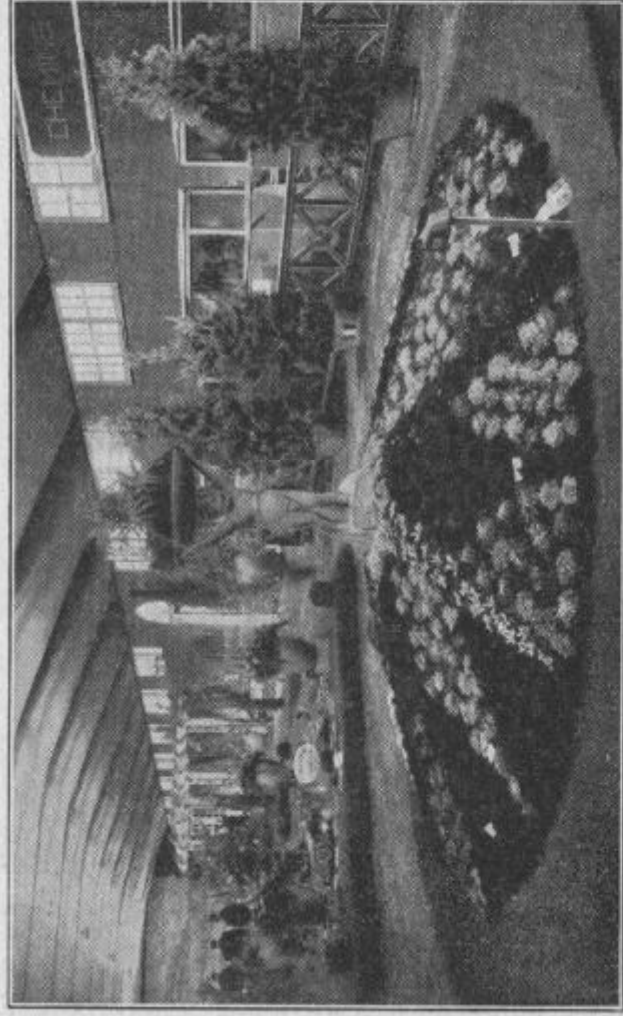


Fig. 3.

Elle a réalisé un vaste jardin à la française (fig. 3), encadré de massifs présentant toute une collection de conifères. Entre deux séries d'aquariums contenant les plus beaux spécimens de salmonidés, de carpes et de poissons japonais, se trouvaient des bassins entourés de plates-bandes de fleurs diverses de la Riviera, du Lyonnais et de la région parisienne.

Ce jardin, enjolivé par des pergolas ornées de rosiers en fleurs et de vignes chargées de raisins, bordait un étang garni de nénuphars et de plantes aquatiques.

Enfin sur les côtés, étaient disposés les fruits et les légumes de la Vallée du Rhône.

Cette importante présentation, qui a valu à la Compagnie un grand prix d'honneur, constituait la synthèse de la production des régions desservies par le P. L. M. « Réseau des fleurs, des fruits et des primeurs ».

L'inauguration de la nouvelle gare d'expédition du Thor et l'exposition des raisins de la région.

Le Thor, dans le Vaucluse, est, avec Cavaillon, l'un des plus grands marchés de raisin de table que l'on puisse trouver en France et peut-être dans le monde.

Les expéditions de raisin par la gare du Thor, de moins de 5.000 tonnes brutes en 1920, sont passées à plus de 18.000 en 1928 et, pour 1929, elles atteignent, vers la fin septembre, plus de 15.000 tonnes. On a relevé parfois, cette année, des chiffres supérieurs à 100 pour le nombre

maximum de wagons de raisins expédiés par le Thor en une seule journée.

Pour faire face à ce développement du trafic, une nouvelle gare d'expédition a été créée au Thor. Son inauguration a eu lieu le 9 septembre dernier, sous la présidence du Préfet de Vaucluse, représentant le Ministre de l'Agriculture; une belle exposition des diverses variétés de raisins de la région agrémentait la cérémonie.

Concours d'apprentis du P. L. M.

On sait qu'un concours annuel, destiné à récompenser plus spécialement les apprentis P. L. M. les plus méritants, clôtura la deuxième année d'apprentissage.

Le concours a eu lieu, cette année, les 13 et 14 septembre au dépôt de Lyon-Mouche pour les apprentis de la Traction, et les 20 et 21 septembre aux ateliers de machines d'Oullins pour ceux du Matériel.

Après examen éliminatoire, 31 apprentis de la Traction et 9 apprentis du Matériel ont pris part au concours.

11 apprentis de la Traction et 7 du Matériel ayant obtenu une moyenne générale au moins égale à 14 sans qu'aucune note ait été inférieure à 10 ont obtenu un diplôme.

Ci-dessous le classement de ces apprentis et les récompenses accordées.

TRACTION.



Fig. 4.

1^{er} rang. — Sanchez (10^e), Journard (3^e), Fabre (2^e), Bonnin (1^{er}), Evroux (6^e).
2^e rang. — Joanne (9^e), Bonnetain (8^e), Dumont (5^e), Tessier (11^e),
Charrondière (4^e), Huguenet (7^e).

Photo Cie Américaine, Lyon.

Ont obtenu un diplôme et un livret de Caisse d'Épargne :
Bonnin Maurice, du dépôt d'Annemasse (livret de 200 francs).

Fabre Jean, du dépôt d'Avignon (livret de 150 francs).

Journard Pierre, du dépôt de Langeac (livret de 100 francs).

Charrondière Francisque, du dépôt de Nevers (livret de 50 francs).

Ont obtenu un diplôme :

Dumont Paul, du dépôt des Laumes.

Evroux Louis, du dépôt de Chambéry.

Huguenet Marcel, du dépôt de Lyon-Mouche.

Bonnetain Louis, du dépôt de Paray-le-Monial.

Joanne Louis, du dépôt de Dijon-Perrigny.

Sanchez Albert, du dépôt de Nice.

Teissier Albert, du dépôt de Veynes.

MATÉRIEL.

Ont obtenu un diplôme et un livret de Caisse d'Épargne :

Bignon Robert, apprenti ajusteur aux ateliers d'Oullins-Machines (livret de 200 francs).

Barbier Gaston, apprenti ajusteur aux ateliers d'Oullins-Machines (livret de 100 francs).

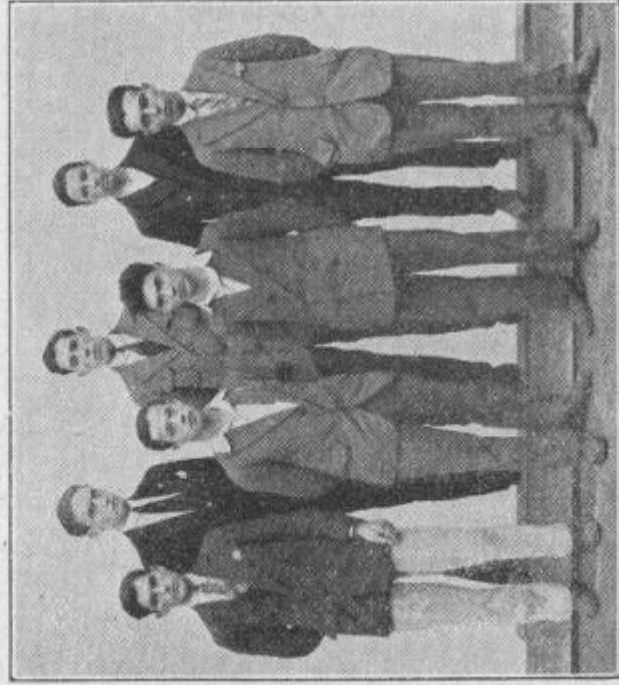


Fig. 5.

1^{er} rang. — Moutte (6^e), Bignon (1^{er}), Barbier (2^e).

Clemencier (5^e).

2^e rang. — Klein (3^e), Labrune (7^e), Gauthereau (4^e).

Ont obtenu un diplôme :

Klein Joseph, apprenti ajusteur aux ateliers d'Oullins-Machines.

Gauthereau Jean, apprenti menuisier à Villeneuve-Voitures.

Clémencier Emile, apprenti forgeron à Arles-Machines.

Moutte Roger, apprenti ajusteur à Arles-Machines.

Labrune André, apprenti ajusteur à Villeneuve-Voitures.

Le gala de la Fédération des Radio-Clubs des Chemins de fer français.

Un grand gala de T. S. F., suivi d'un bal de nuit, a été organisé à la salle Wagram, le samedi 19 octobre, par la Fédération des Radio-Clubs des chemins de fer français. Ce fut une belle manifestation de la camaraderie et de la solidarité qui existent entre les cheminots des Grands Réseaux français.

Les dimensions imposantes de la Salle Wagram furent à peine suffisantes pour contenir les cheminots et leurs familles qui, au nombre de plus de deux mille, vinrent entendre les grandes vedettes du « micro ».

Les Ministères des Travaux Publics et des Postes et Télégraphes, ainsi que les Chemins de fer français, étaient représentés et M. Edouard Belin, le savant distingué, père de la Télévision, honorait de sa présence cette fête de nos Radio-Clubs.

Dans une allocution vivement applaudie, le Président de la Fédération, M. Abeloos, Sous-Ingénieur du Service Electrique de la Compagnie du Chemin de fer d'Orléans, Président du Radio-Club du P. O., après avoir salué les personnalités présentes, mit en lumière le développement remarquablement rapide des Radio-Clubs des Réseaux français et de leur Fédération qui compte actuellement quelque dix mille membres. Il expliqua ce développement par l'attrait qu'exerce la nouvelle science sur des hommes disciplinés et curieux de perfectionnement intellectuel et moral, comme il en abonde dans le personnel des chemins de fer.

La partie de concert qui suivit et qui a été diffusée dans le monde par le poste des P. T. T., fut particulièrement goûtée et un accueil enthousiaste fut fait aux vedettes présentes de la T. S. F.

Le Radio-Club P. L. M., dont le siège est au 20, boulevard Diderot et qui compte, après moins de deux années d'existence, plus de 800 membres, tant à Paris qu'en province, soit isolés, soit réunis en groupes — comme à Paris, Villeneuve-Saint-Georges, Corbeil-Essonnes, Dijon, Chambéry, Nevers, Nîmes, Laroche-Migennes, Oullins —, était représenté au Gala de la Salle Wagram par plus de 200 sociétaires, qui furent très sensibles à l'attention qu'avait eue la Compagnie de se faire représenter au gala par M. Regnoul, Ingénieur en Chef adjoint à la Direction, Président d'honneur du Radio-Club P. L. M.

Un Salon régional d'Agents P. L. M.

Le 29 septembre dernier, à Nîmes, galerie Jules Salles, l'Essor Artistique et Littéraire P. L. M. a ouvert son deuxième Salon. Plus de 300 toiles, dessins et gravures, des poteries et porcelaines peintes, des cuivres et étains repoussés, des travaux sur tissus, bois et métaux, ont été présentés à M. le Préfet du Gard et aux personnalités de la ville par M. Delbos, du dépôt de Nîmes, animateur de ce groupement régional de membres de la grande famille des cheminots amis des arts et secourables à l'enfance malheureuse : le deuxième Salon de l'Essor était, en effet, organisé au profit des orphelins nîmois.

TABLES des MATIÈRES PARUES EN 1929

PREMIÈRE TABLE : Récapitulation des articles par ordre d'insertion

	Pages
JANVIER	
Au Personnel de la Compagnie..	1
Distinctions honorifiques : Légion d'Honneur. — Médailles Militaires. — Récompenses honorifiques pour actes de courage et de dévouement. — Citations à l'ordre du Réseau..	3
L'ouverture à l'exploitation de la ligne de Nice à Coni, avec embranchement de Breil vers Vintimille	5
L'exposition d'automne à Lyon et le Service Agricole de la Compagnie P. L. M..	9
L'inauguration de la ligne Casablanca-Marrakech et les chemins de fer du Maroc	11
Trafic du Réseau P. L. M. du 21 octobre au 15 décembre 1928	15
Revue documentaire : Une Maison de Retraite. — L'entretien des voies par "soufflage". — Manutention mécanique des scories dans les dépôts. — Cités P. L. M. — Trois centenaires..	15
Médaille d'Honneur des Chemins de fer. — Nominations et Promotions au 1 ^{er} Janvier 1929	<i>Feuilles roses</i>
MARS	
Au Personnel de la Compagnie..	1
Distinctions honorifiques : Légion d'Honneur. — Médailles Militaires. — Citations à l'Ordre du Réseau	2
Les locomotives P. L. M. du type "Mountain"	3
Un nouveau mode d'éclairage des gares de triage..	7
La gare maritime de Caronte	10
Trafic du Réseau P. L. M. du 16 décembre 1928 au 15 février 1929.	13
Revue documentaire : Le chasse-neige rotatif du P. L. M. — Perfectionnements apportés aux appareils de block-system. — Les inondations dans la vallée de la Duranc. — Le nouveau train bleu. — Une liaison entre le Rail et l'Avion..	13
Deux figures d'Agents P. L. M..	15
Les conseils du jardinier. — La Femme et le Ménage..	16
Médaille d'Honneur des Chemins de fer. — Avancements en grade	<i>Feuilles roses</i>
MAI	
Distinctions honorifiques : Légion d'honneur. — Médailles Militaires. — Citations à l'ordre du Réseau	1
Le Maréchal Foch.	5
Coup d'œil sur notre année 1928	6
La question du Logement du Personnel sur le P. L. M..	9
Le Changement de service du 15 mai 1929	16
Trafic du Réseau P. L. M. du 16 février au 15 avril 1929..	18
Revue documentaire : Wagons-trémas à ballast. — Voitures C ¹¹ yf. — Passages à niveau (Ouverture des barrières). — Trains supplémentaires créés à l'époque des fêtes de Pâques	18
Le jardinage en Mai et en Juin. — La femme et le ménage. — Avancements en grade.	20
JUILLET	
Distinctions honorifiques : Médailles Militaires. — Citations à l'Ordre du Réseau. — Récompenses décernées par la Société d'encouragement pour l'Industrie nationale	2
Nouvel appareil de distribution de combustibles aux locomotives	3
Le Simplon-Orient-Express..	5
Le Domaine de la Gorge Noire, retraite provençale.	9
Trafic du Réseau P. L. M. du 16 avril au 10 juin 1929.	9
Revue documentaire : Electrification de voies. — Quadruplement des voies entre Montereau et Laroche. — Le Vagon-atelier de soudure du P. L. M..	13
La Légende des Gorges du Fier, Conte	15
Dix-neuvième Salon de la Société Artistique et Littéraire des Agents de la Compagnie P. L. M..	17
L'Assemblée générale de l'Orphelinat des Chemins de fer français. — Inauguration, à Ris-Orangis, d'un nouveau pavillon du Sanatorium des Cheminots. — Figures d'Agents P. L. M.	18
Le Jardinage. — La Pêche.	19
La Page de la Famille..	20
Institution d'une carte d'identité pour les Agents et leurs familles. — Médaille d'Honneur des Chemins de fer. — Avancements en grade	<i>Feuilles roses</i>
NOVEMBRE	
Distinctions honorifiques. — Citations à l'Ordre du Réseau — Diverses	1
Comment on contrôle la qualité des combustibles sur le Réseau P. L. M..	3
La production et le transport des fruits sur le Réseau P. L. M. Une invention d'Agent P. L. M. : Appareil enregistreur de la distance des parois des souterrains et des ponts supérieurs, par rapport au gabarit de chargement	6
Comment fonctionnent les Chemins de fer au point de vue financier	10
Le Sanatorium des Petites Roches	12
Deux Cités P. L. M..	14
Le Trafic du Réseau : Wagons chargés du 6 août au 30 septembre 1929. — Parcours des locomotives, sa progression depuis 1913..	16
Revue Documentaire : Eclairage de secours pour la recherche des blessés. — Le P. L. M. à l'Exposition agricole de Strasbourg. — L'inauguration de la nouvelle gare d'expédition du Thor et l'exposition des raisins de la région. — Concours d'apprentis. — La Fête de la Fédération des Radio-Clubs des Chemins de fer français. — Un salon régional d'Agents P. L. M..	21
Les origines et l'évolution de la navigation à vapeur à Marseille.	23
Clair de Lune, Conte	24
Le Jardinage. — La Pêche..	25
La Page de la Famille..	26
Tables des matières parues en 1929 : Première table.	27
— Deuxième table	<i>Feuilles roses</i>
Médaille d'Honneur des Chemins de fer. — Avancements en grade	<i>Feuilles roses</i>
Table spéciale des matières parues dans les feuilles roses en 1929	<i>Feuilles roses</i>
Le Jardinage. — La Pêche.	19
La Page de la Famille..	20
Médaille d'honneur des Chemins de fer. — Avancements en grade	<i>Feuilles roses</i>
SEPTEMBRE	
Distinctions honorifiques : Légion d'Honneur. — Médailles Militaires. — Citations à l'Ordre du Réseau. — Diverses	1
Nécrologie : M. Léon Mauris, Vice-Président du Conseil d'Administration de la Compagnie P. L. M..	3
Le nouveau dépôt de machines de Clermont-Ferrand..	4
Les agrandissements de la gare de Vichy.	9
Trafic du Réseau P. L. M. du 11 Juin au 5 Août 1929.	13
Revue Documentaire : Principales modifications apportées à la marche des trains à partir du 6 Octobre 1929. — Un Congrès international sur les appareils de lutte contre les ennemis des cultures. — La machine à laver les voitures	13
La Légende des Saintes-Maries de la Mer, Conte	15
Quarante-et-unième Congrès de la Fédération des Coopératives P. L. M., Est et diverses	17
Assemblée Générale de la Protection Mutuelle des Agents de Chemins de fer de France et des Colonies. — Congrès annuel et Fête générale de l'Association Fraternelle des Employés et Ouvriers des Chemins de fer français. — Figures d'Agents P. L. M..	18
Le Jardinage. — La Pêche..	19
La Page de la Famille..	20
Institution d'une carte d'identité pour les Agents et leurs familles. — Médaille d'Honneur des Chemins de fer. — Avancements en grade	<i>Feuilles roses</i>

DEUXIÈME TABLE

Répertoire analytique et alphabétique des matières.

- A**
- AGENTS. Figures d'Agents P. L. M., *mars* p. 15; *juillet*, p. 18; *septembre*, p. 18.
- Invention d'Agent P.L.M.; voir Invention.
- AGRANDISSEMENTS DE LA GARE DE VICHY. Voir Gares.
- ANNÉE 1928. Coup d'œil sur notre année 1928, par M. Louis Geoffroy, *mai*, p. 6.
- APPAREIL. Nouvel appareil de distribution de combustibles aux locomotives, par M. Richon, *juillet*, p. 3.
- APPAREIL-ENREGISTREUR. Voir Invention.
- APPRENTIS. Concours d'apprentis, *novembre*, p. 19.
- ASSEMBLÉES. L'Assemblée générale de l'Orphelinat des Chemins de fer français, *juillet*, p. 18.
- Assemblée générale de la Protection Mutuelle des Agents de Chemins de fer de France et des Colonies, *septembre*, p. 18.
- ASSOCIATION. Congrès annuel et Fête générale de l'Association Fraternelle des Employés et Ouvriers des Chemins de fer français, *septembre*, p. 18.
- AVANCEMENTS EN GRADE. Voir table spéciale des feuilles roses.
- AVION. Voir Liaison.
- B**
- BALLAST. Voir Vagons-trémies.
- BARRIÈRES. Passages à niveau (ouverture des barrières), *mai*, p. 19.
- BLESSES. Voir Éclairage de secours.
- BLOCK-SYSTEM. Perfectionnements apportés aux appareils de block-system, *mars*, p. 14.
- C**
- CARONTE. Voir Gares.
- CENTENAIRE. Trois centenaires, *janvier*, p. 16.
- CHANGEMENT de service. Voir Trains.
- CHASSE-NEIGE. Le chasse-neige rotatif du P. L. M., *mars*, p. 13.
- CITATIONS à l'Ordre du Réseau, *janvier*, p. 4; *mars*, p. 2; *mai*, p. 3; *juillet*, p. 2; *septembre*, p. 2; *novembre*, p. 1.
- CITÉS. Cités P. L. M., *janvier*, p. 16.
- Le logement du personnel sur le P.L.M., par M. Revireux, *mai*, p. 9.
- Deux Cités P. L. M. (St-Extremne-Pont-de-l'Ane et Culoz), *novembre*, p. 16.
- CLAIR DE LUNE. Conte, par Elge, *novembre*, p. 23.
- CLERMONT-FERRAND. Voir Dépôts.
- COMBUSTIBLES. Comment on contrôle la qualité des combustibles sur le Réseau P. L. M., par M. Garnier, *novembre*, p. 3.
- Nouvel appareil de distribution de combustibles aux locomotives, par M. Richon, *juillet*, p. 3.
- CONCOURS d'apprentis. Voir Apprentis.
- CONGRÈS. Un Congrès international sur les appareils de lutte contre les ennemis des cultures, *septembre*, p. 14.
- Quarante-et-unième Congrès de la Fédération des Coopératives P. L. M., Est et diverses, *septembre*, p. 17.
- Congrès annuel et Fête générale de l'Association Fraternelle des Employés et Ouvriers des Chemins de fer français, *septembre*, p. 18.
- CONTES. La légende des Gorges du Fier, conte, par André Devens, *juillet*, p. 15.
- La Légende des Saintes-Maries-de-la-Mer, conte, par Romalou, *septembre*, p. 15.
- Clair de lune, conte, par Elge, *novembre*, p. 23.
- COOPÉRATIVES. Voir Congrès.
- COUP D'ŒIL sur notre année 1928, par M. L. Geoffroy, *mai*, p. 6.
- CULTURES. Voir Congrès.
- D**
- DARGEOU. Voir Éclairage.
- DÉPÔTS. Manutention mécanique des scories dans les dépôts, *janvier*, p. 16.
- Nouvel appareil de distribution des combustibles aux locomotives. Voir Combustibles.
- Le nouveau dépôt de machines de Clermont-Ferrand, par M. Liquier, *septembre*, p. 4.
- DEVENS. Voir Contes.
- DISTINCTIONS HONORIFIQUES. Légion d'honneur. Médailles militaires. Citations à l'Ordre du Réseau. Diverses, *janvier*, p. 3; *mars*, p. 2; *mai*, p. 1; *juillet*, p. 2; *septembre*, p. 1; *novembre*, p. 1.
- DURANCE. Voir Inondations.
- E**
- ÉCLAIRAGE. Un nouveau mode d'éclairage des gares de triage, par M. Dargcou, *mars*, p. 7.
- Éclairage de secours pour la recherche des blessés, *novembre*, p. 18.
- ELGE. Voir Contes.
- ÉLECTRIFICATION de voies, *juillet*, p. 13.
- ENNEMIS DES CULTURES. Voir Congrès.
- ENTRETIEN. Voir Voies.
- ESSOR ARTISTIQUE ET LITTÉRAIRE. Voir Salons.
- F**
- FAMILLE. Page de la Famille : *mars*, p. 16; *juillet*, p. 20; *septembre*, p. 20; *novembre*, p. 25.
- FÉDÉRATION. La Fête de la Fédération des Radio-Clubs des Chemins de fer français, *novembre*, p. 20.
- Quarante-et-unième Congrès de la Fédération des Coopératives P. L. M., Est et diverses, *septembre*, p. 17.
- FIGURES D'AGENTS. Voir Agents.
- FOCH. Le Maréchal Foch, *mai*, p. 5.
- FRUITS. La production et le transport des fruits sur le Réseau P. L. M., par M. Malatier, *novembre*, p. 6.
- G**
- GABARIT. Voir Invention.
- GARES. Un nouveau mode d'éclairage des gares de triage, par M. Dargcou, *mars*, p. 9.
- La gare maritime de Caronte, par M. Garnier, *mars*, p. 10.
- Les agrandissements de la gare de Vichy, *septembre*, p. 9.
- L'Inauguration de la nouvelle gare d'expédition du Thor, et l'exposition des raisins de la région, *novembre*, p. 19.
- GARNIER. Voir Combustibles.
- GEOFFROY. Voir Année.
- GIRARD. Voir Simplon-Orient-Express.
- GORGE NOIRE. Voir Retraite.
- GRANIER. Voir Gares.
- H**
- HORAIRES. Voir Trains.
- I**
- INAUGURATIONS. L'inauguration de la ligne Casablanca-Marrakech et les Chemins de fer du Maroc, *janvier*, p. 11.
- Inauguration, à Ris-Orangis, d'un nouveau pavillon du Sanatorium des Cheminots, *juillet*, p. 18.
- L'Inauguration de la nouvelle gare d'expédition du Thor et l'exposition des raisins de la région, *novembre*, p. 19.
- ÉVOLUTION. Voir Navigation.
- EXPOSITIONS. L'exposition d'automne à Lyon et le Service agricole de la Compagnie P. L. M., par M. Raybaud, *janvier*, p. 9.
- Le P. L. M. à l'Exposition agricole de Strasbourg, *novembre*, p. 18.
- L'Inauguration de la nouvelle gare d'expédition du Thor et l'exposition des raisins de la région, *novembre*, p. 19.

INONDATIONS. Les inondations dans la vallée de la Durance, *mars*, p. 14.
INVENTION. Une invention d'Agent P. L. M. (M. Pichon) : Appareil enregistreur de la distance des parois des souterrains et des ponts supérieurs, par rapport au gabarit de chargement, *novembre*, p. 10.

J

JARDINAGE. Le jardinage : *mars*, p. 16 ; *mai*, p. 20 ; *juillet*, p. 19 ; *septembre*, p. 19 ; *novembre*, p. 24.

L

LAVAGE. Voir Machine à laver.
LÉGENDES. Voir Contes.
LÉGION D'HONNEUR. *Janvier*, p. 3 ; *mars*, p. 2 ; *mai*, p. 1 ; *juillet*, p. 2 ; *septembre*, p. 1 ; *novembre*, p. 1.
LE THOR. Voir Gares.
LIAISON. Une liaison entre le Rail et l'Avion, *mars*, p. 15.
LIGNES. L'ouverture à l'exploitation de la ligne de Nice à Coni avec embranchement de Breil vers Vintimille, par M. Mauguin, *janvier*, p. 5.
 — L'inauguration de la ligne Casablanca-Marrakech et les Chemins de fer du Maroc, *janvier*, p. 11.

LIQUIER. Voir Dépôts de machines.
LOCOMOTIVES. Les locomotives P. L. M. du type « Mountain », par M. R. Vallantin, *mars*, p. 3.
 — Nouvel appareil de distribution de combustibles aux locomotives, par M. Richon, *juillet*, p. 3.
 — Le nouveau dépôt de machines de Clermont-Ferrand, par M. Liquier, *septembre*, p. 4.
 — Le trafic du Réseau. Parcours des locomotives, *novembre*, p. 17.
LOGEMENT. Voir Cités.
LOUBET. Considérations générales sur les poissons migrateurs, *novembre*, p. 24.

M

MACHINE A LAVER. La machine à laver les voitures, *septembre*, p. 14.
MAISONS DE RETRAITE. Voir Retraites.
MALATIER. Voir Fruits.
MANUTENTION mécanique des scories. Voir Dépôts.
MAROC. Voir Inaugurations.
MARSEILLE. Voir Navigation.
MAUGUIN. Voir Lignes.
MAURIS. Nécrologie : M. Léon Mauris, Vice-Président du Conseil d'Administration de la Compagnie P. L. M., *septembre*, p. 3.
MÉDAILLES MILITAIRES. *Janvier*, p. 3 ; *mars*, p. 2 ; *mai*, p. 1 ; *juillet*, p. 2 ; *septembre*, p. 2.

MÉDAILLES D'HONNEUR DES CHEMINS DE FER. Voir table spéciale des feuilles roses.

N

NAVIGATION. Les origines et l'évolution de la navigation à vapeur à Marseille, par Jean Ribard, *novembre*, p. 21.
NÉCROLOGIE. M. Léon Mauris, Vice-Président du Conseil d'Administration de la Compagnie P. L. M., *septembre*, p. 3.

O

ORIGINES. Voir Navigation.
ORPHELINAT. Voir Assemblées.
OUVERTURE A L'EXPLOITATION. Voir Lignes.

P

PAJOT-LACAZE. Voir Régime.
PAQUES (trains suppl.). Voir Trains.
PARCOURS. Le Trafic du Réseau : Parcours des locomotives, *novembre*, p. 17.
PAROIS DES SOUTERRAINS. Voir Invention.
PASSAGES A NIVEAU. Voir Barrières.
PÊCHE. La pêche. *Juillet*, p. 19 ; *septembre*, p. 19 ; *novembre*, p. 24.
PERSONNEL. « Au personnel de la Compagnie » (Communications de M. le Directeur Général). *Janvier*, p. 1 et *mars*, p. 1.
 — La question du logement du Personnel sur le P. L. M., par M. Révirieux, *mai*, p. 9. Voir aussi Cités.
PETITES ROCHES. Voir Sanatoria.
PONTS SUPÉRIEURS. Voir Invention.
PRODUCTION. Voir Fruits.
PROTECTION MUTUELLE. Voir Assemblées.

R

RADIO-CLUBS. Voir Fédération.
RAIL. Voir Liaison.
RAISIN. Voir Inaugurations.
RAYBAUD. Voir Expositions.
RECHERCHE DES BLESSÉS. Voir Éclairage de secours.
RÉCOMPENSES honorifiques pour actes de courage et de dévouement, *janvier*, p. 3.
RÉGIME FINANCIER. Comment fonctionnent les Grands Réseaux au point de vue financier, par M. Pajot-Lacaze, *novembre*, p. 12.
RETRAITES. Une Maison de Retraite, *janvier*, p. 15.
 — Le Domaine de la Gorge Noire, retraite provinciale par M. Jean Ribard, *juillet*, p. 9.
REVIRIEUX. Voir Cités.
RIBARD. Voir Retraites et voir Navigation.

RICHON. Voir Combustibles.
ROMALOU. Voir Contes.

S

SAINTES-MARIES-DE-LA-MER. Voir Contes.
SALONS. 19^e Salon de la Société Artistique et Littéraire des agents de la Compagnie P. L. M., *juillet*, p. 17.
 — Un Salon régional d'Agents P. L. M., *novembre*, p. 20.
SANATORIA. Inauguration, à Ris-Orangis, d'un nouveau pavillon du Sanatorium des Cheminots, *juillet*, p. 18.
 — Le Sanatorium des Petites Roches, *novembre*, p. 14.
SCORIES. Voir Dépôts.
SECOURS. Voir Éclairage.
SERVICE AGRICOLE. Voir Expositions.
SERVICE (changement de). Voir Trains.
SIMPLON-ORIENT-EXPRESS (Le), par M. Girard, *juillet*, p. 5.
SOCIÉTÉ ARTISTIQUE. Voir Salons.
SOUDURE. Le Vagon-atelier de soudure du P. L. M., *juillet*, p. 14.
SOUFFLAGE. Voir Voies.
SOUTERRAINS. Voir Invention.
STRASBOURG. Voir Expositions.

T

TRAFIC du Réseau P. L. M. Vagons chargés : du 21 octobre au 15 décembre, *janvier*, p. 15 ; du 16 décembre 1928 au 15 février 1929, *mars*, p. 13 ; du 16 février au 15 avril 1929, *mai*, p. 18 ; du 16 avril au 10 juin 1929, *juillet*, p. 13 ; du 11 juin au 5 août 1929, *septembre*, p. 13 ; du 6 août au 30 septembre 1929, *novembre*, p. 17.
 Parcours des locomotives, — sa progression depuis 1913, *novembre*, p. 17.
TRAINS. Le nouveau train bleu, *mars*, p. 15.
 — Le changement de service du 15 mai 1929, *mai*, p. 16.
 — Trains supplémentaires créés à l'époque des Fêtes de Pâques, *mai*, p. 19.
 — Principales modifications apportées à la marche des trains à partir du 6 octobre 1929, *septembre*, p. 13.
TRANSPORT. Voir Fruits.
TRIAGE. Voir Éclairage.

V

VAGONS-TRÉMIÉS à ballast, *mai*, p. 18.
VAGON-ATELIER. Voir Soudure.
VAGONS CHARGÉS. Voir Trafic.
VALLANTIN. Voir Locomotives P. L. M.
VICHY. Voir Gares.
VOIES. Électrification de voies, *juillet*, p. 13.
 — L'entretien des voies par « soufflage », *janvier*, p. 15.
 — Quadruplement des voies entre Montereau et Laroche, *juillet*, p. 13.
VOITURES. Voitures C11yfh, *mai*, p. 19.
 — La machine à laver les voitures, *septembre*, p. 14.

MÉDAILLE D'HONNEUR DES CHEMINS DE FER (1)

La médaille d'honneur en vermeil (2) des chemins de fer a été décernée aux Agents dont les noms suivent :
par arrêté ministériel du 11 juillet 1929

M. DUBEAU Armand, ex-Sous-Chef de bureau à Maisons-Alfort

par arrêté ministériel du 13 septembre 1929

MM.

BOUVARD Alphonse, Ex-Chef de gare à Oran.

DAVID Léon, Employé principal à Maisons-Alfort.

par arrêté ministériel du 14 octobre 1929

MM.

BILBAULT Claude, Chef de district principal à Châlette (Voie).

BONNEFONT Jean, Chef de bureau à Nevers (Exploitation).

BOSSUAT Augustin, ex-Employé principal à Nevers (Exploitation).

CHABRIDON Louis, Chef de groupe à Paris (Voie).

COMPÈRE Armand, Chef de groupe à Paris (Comptabilité).

CORSET Henri, Inspecteur Divisionnaire à Paris (Voie).

DANTARE Ernest, Ingénieur adjoint à Charenton (Voie).

DELMAS Jean-Baptiste, Chef dessinateur à Paris (Voie).

La médaille d'honneur en argent des chemins de fer a été décernée :

par arrêté ministériel du 3 septembre 1929 à M. GAGNEUX Joseph, ex-Chef de gare à Culoz.

par arrêté ministériel du 24 octobre 1929 à M. BERQUET Adrien, Inspecteur principal adjoint à Grenoble.

AVANCEMENTS EN GRADE (3)

(Personnel relevant directement du Conseil d'Administration.)

Par décision du Conseil d'Administration en date du 23 août 1929, a été nommé

RÉSEAU MÉTROPOLITAIN

CONTENTIEUX

Rédacteur principal : M. Marc Louis

Par décision du Conseil d'administration en date du 20 septembre 1929 ont été nommés ou promus :

RÉSEAU MÉTROPOLITAIN

SECRETARIAT DE LA DIRECTION

(Service de l'Économie Sociale.)

Instituteur adjoint : M. Pillot Lucien.

COMPTABILITÉ GÉNÉRALE

ET FINANCES

Chef de Division de 2^e classe : M. Métrol.

Inspecteur Divisionnaire de 2^e classe : M.

Trotin.

Inspecteur de 2^e classe : M. Chevalier.

EXPLOITATION

Service Central.

Chef de bureau principal de 2^e classe : M.

Boisneau Léon.

Inspecteur de 2^e classe : M. Perrucon Paul.

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

shoffer André.

Chef de groupe : M. de Francqueville d'Or-

thal Paul.

Contrôleur technique : à Dijon, M. Téoule Paul (Marseille-Saint-Charles).

Employé principal : MIM. Binet Stéphane;

Lézial Marcel; Lavaud Louis; Colombat

Emile.

Employé : MM. Fournay André; Petit-vean

Charles; Bargain Ambroise; David Ange

(Saint-Jean-de-Maurienne).

Expéditionnaire : MM. Lagrasse Georges;

Robert Jean (Saint-Etienne-Châteaucieux);

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

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

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

(2) Erratum au Bulletin n° 5 (page 1 des feuilles roses) : médaille d'honneur des chemins de fer ; au lieu de : M. Paévört Charles, garçon de bureau à Nevers lire : M. Paévört Charles, ex-Chef de district principal à Donzy.

(3) 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.

Pétri, r Marcel (Bercy); *Rafin* Jean (Mâcon); *Vollerin* Marcel (Amberieu); *Roc-Gina* r Narcisse (Bellegarde-Ain); *Ragonneau* Gaston (Gien); *Taillefer* Georges (Bercy); *Gorrégus* Emile (La Clayette-Baudemont); *Bakinn* Marcel (Amberieu); *Perret Chevallier* Antoine (Dijon-Ville); *Perret* Francisque (Mâcon); *Henriot* Louis (Châtillon-sur-Seine).

Contrôleur de route adjoint : MM. *Cochin* Désiré; *Méallier* Louis; *Pailliot* Marius; *Ferrandi* Pierre; *Plait* Léon; *Frasson* Jules; *Ducondi* Julien; *Gilles* Privat; *Nicolas* Etienne; *Dumas* Jules; *Bigey* Léon; *Barbier* François; *Paris* Jean; *Briottet* Jacques.

Services régionaux.

Inspecteur Divisionnaire de 2^e classe : à Dôle, MM. *Perrot* Lucien (l'Arbresle).

Chef de gare principal de 1^{re} classe : à Nîmes P. V., M. *Preynet* Jean (Alès).

Inspecteur de 1^{re} classe : à l'Arbresle, M. *Rougier* Hubert (Nevers).

Chef de gare principal de 2^e classe : à Alès, M. *Sayerle* Fernand (Chambéry-Challes-les-Eaux).

Inspecteur de 2^e classe : à Paris (Service des trains), M. *Roux* Gaston (Avignon); à Digne, M. *Manson* Louis (Gap).

Chef de gare de 1^{re} classe : à St-Germain-aux-Mont-d'Or, M. *Branche* Mathieu; à Vénissieux, M. *Paillard* Henri; à Chambéry-Challes-les-Eaux, M. *Party* Léon (Culoz).

Sous-Inspecteur : à Dijon, M. *Geoffroy* Paul (Malesherbes); à Avignon, M. *Anger* René (Cercy-la-Tour); à Gap, M. *Kraczkiewicz* Henri (Tonnerre).

Chef de gare de 2^e classe : à Delle, M. *Reymond* Claude (Lyon-Brotteaux); à Arvant, M. *Marquis* Joseph (Port-Saint-Louis-du-Rhône); à Culoz, M. *Bilon* Ferdinand (Grenoble).

Sous-Chef de gare principal : à Lyon-Brotteaux, M. *Chollier* Henri (Lyon-Vaise); à Lyon-Guillotière, M. *Gousselet* Emile; à Grenoble, M. *Champalle* Jules (Pont-de-Dore).

Chef de gare de 3^e classe : à Malesherbes, M. *Tripot* Gaston (Lyon-Perrache-1); à Pont-de-Dore, M. *Pascal* Paul (Dijon-Ville); à Brassac-les-Mines-Sainte-Florine, M. *Adobbatti* Joseph (Avignon); à Robiac,

M. *Courtet* Onésime (Laroche-Migennes).
Chef de groupe : à Grenoble-Centre, M. *Étal* François.

Chef de bureau de gare de 1^{re} classe : à Chalon-sur-Saône, M. *Oger* Jean.

Caissier de 1^{re} classe : à Paris, M. *Liabeuf* Antoine.

Sous-Chef de gare de 1^{re} classe : à Laroche-Migennes, M. *Séron* Alphonse (Paris); à Dijon-Ville, M. *Poinsot* Jean (Perrigny); à Badan-Triage, M. *Delhomme* Eugène (Marseille-Joliette-Arency); à Lyon-Vaise, M. *Chanel* François; à Lyon-Perrache-1, M. *Berger* Aristide (Perrigny); à Tarascon, M. *Machebeuf* Jean-Marie.

Sous-Chef de gare de 2^e classe : à Perrigny, MM. *Graff* Edmond (Les Laumes-Alésia);

Allaman Louis (Dijon-Ville); à Lyon-Vaise, M. *Michel* Henri (Saint-Germain-au-Mont-d'Or); à Terrenoire, M. *Lelu* Alfred (Saincaize); à Tarascon, M. *Dolardhille* Charles (Cavaillon); à Marseille-Joliette-Arency, M. *Moutin* Léopold (Lurel); à Bourg, MM. *Arpin* Gustave (Culoz); *Coché* Joseph (Modane).

Chef de gare de 4^e classe : à Fontaines, M. *Bringer* Gabriel (Varennes-le-Grand); à Solliès-Pont, M. *Artigues* Paul (Tavaux); à Villefort, M. *Braton* Louis (Congeniès); à Aigues-Vives, M. *Sallier* André (Pont-d'Héraul).

Employé principal : à Lyon-Centre, M. *Meyer* Lucien (Valence-Centre).

Contrôleur technique adjoint : à Melun, M. *Trigolet* Marcel (Montargis); à Culoz, M. *Moreau* Raymond (Malesherbes).

Caissier de 3^e classe : à Paris, M. *Barge* André.
Sous-Chef de gare de 3^e classe (dispatcher) : à Saint-Etienne-Châteaureux, M. *Dejonge* Laurent (Lyon-Centre).

Employé : à Dijon-Centre, M. *Bizouard* Félix (Boujeailles); à Valence-Centre, M. *Gigoi* Maurice (Sorgues-Châteauneuf-du-Pape); à Marseille-Centre, M. *Pascal* André; à Grenoble-Centre, M. *Sahy* Aimé (Valence-Centre).

Commis principal : à Besançon-Viotte, M. *Pillard* Joseph; à Lyon-Perrache-1, M. *Guilloud* Edgard; à Marseille-Joliette-Arency, MM. *Béranguier* Etienne (Marseille-Abeilles); *Décôme* Jean-Baptiste.

Facteur-Chef : à Lyon-Brotteaux, M. *Josserand* Pierre (Lyon-Perrache-1).

Sous-Chef de gare de 4^e classe : à Brioude, M. *Testad* Auguste (Langeac).

Chef de gare de 5^e classe : à Châteaurenard (Loiret), M. *Malteste* Henri (Moret-les-Sablons); à Fours, M. *Lutinier* Henri (Millay); à Avoudrey, M. *Taillefer* Gustave (Pont-du-Navoy); à Collonges (Côte-d'Or), M. *Vincent* Marius (Chaumergy); à Saint-Jodard, M. *Blanchard* André (Jullianges); à Beauvoisin, M. *Laurens* Bernard (Sernhac); à Générac, M. *Pagès* Jean (Pont-du-Gard); à Marsillargues, M. *Doussière* Pierre (Saint-Gervasy-Bezouce); à Aiguebelle, M. *Rostod* Joseph (Ceyzériat).

Chef de manutention principal : à Dijon-Ville, M. *Bridot* Lucien.

Chef de manœuvres principal : à Saint-Etienne-Châteaureux, M. *Sève* Jean; à Marseille-Abeilles, M. *Battesti* François (Marseille-Saint-Charles).

Commis de 1^{re} classe : à Paris, M. *Méline* Georges; à Montargis, M. *Millet* Lucien (Sens); à Besançon-Viotte, M. *Mauclair* Joseph; à Dôle-Ville, M. *Lorioz* Jean (Dijon-Ville); à Lyon-Perrache-1, M. *Ribas* Pierre; à Lyon-Guillotière, M. *Maréchal* Joseph; à Aigueperse, M. *Giroux* Ferdinand (Paray-le-Monial); à Marseille-Joliette-Arency, M. *Giraud* Jacques (Marseille-Prado); à Vintimille, M. *Haumont* Fernand; à Montpellier, M. *Froment* Joseph.

Chef de gare de 6^e classe : à Millay, M. *Rousseau* Louis (Saint-Bérain); à Saint-André-en-Terre-Plaine, M. *Buteau* Romain (Neuvy-sur-Loire); à Pont-du-Navoy, M. *Dupin* Joseph (Darcey-Côte-d'Or); à Bligny-sur-Ouche, M. *Cordier* François (Saint-Agnès); à Chaumergy, M. *Burllet* Joseph (Vers-en-Montagne); à Fix-Saint-Geney, M. *Dejax* Pierre (Paulbague); à Montegnét-Escurolles, M. *Bernardon* Marcel (Le Saut-du-Loup); à Vieillespesse-Lastic, M. *Tourrette* Antoine (Arlanc); à Jullianges, M. *Richard* Antoine (Grand-Croix); à Sarrisans-Montmirail, M. *Marron* Marius (Viviers-sur-Rhône); à Carry-le-Rouet, M. *Raynaud* Jean-Baptiste (Sausset-les-Pins); à L'Escartène, M. *Buffet* Louis (La Couronne-Carro); à Sernhac, M. *Delmas* Henri (Frontignan); à Pont-

du-Gard, M. *Pultz* Louis (Saint-Jean-du-Gard); aux *Mazes-le-Crès*, M. *Berrard* Alfred (Saint-Aunès); à Saint-Gervasy-Bezouce, M. *Bouziges* Alfred (Lézan); à Oëx, M. *Pauget* Victor (Nurieux).

Intérimaire de 2^e classe : à Moret-les-Sablons, M. *Dupré* Célestin (Châtillon-sur-Seine); à Clamecy, M. *Besson* Hippolyte (Génélard); à Auxonne, M. *Sarlin* Louis (Deluz); à Lyon-Perrache-1, M. *Chiracop* Jean (Lyon-Perrache-2); à Thiers, M. *Lacour* Jean-Baptiste (Le Breuil-sur-Couze); à Nice, M. *Rambert* Auguste (Orgon); à Bellegarde (Ain), M. *Dupanloup* Fernand (La Bâthie); à Chambéry-Challes-les-Eaux, M. *Terrier* Fernand; à Culoz, M. *Paris* Léon (Nantua).

Expéditionnaire : à Dijon-Centre, M. *Guyon* Louis (Besançon-Viotte); à Clermont-Centre, M. *Bigouret* Louis (Dompierre-Sept-Fons); à Valence-Centre, MM. *Gros* Maurice (Chambéry-Challes-les-Eaux); *Passas* Jean (Portes-Triage); à Marseille-Centre, M. *Cousté* Eugène (Marseille-Saint-Charles).

Calqueur : à Dijon-Centre, M. *Chabert* André (L'Hôpital-du-Gros-Bois).

Chef de manutention : à Marseille-Abeilles, M. *Bonnet* Henri (Miramas); à Nîmes P. V., M. *Raynaud* François.

Chef de manœuvres : à Paris, MM. *Goutheret* Marie; *Nouveau* Gustave; à Dôle-Ville, M. *Uffler* Charles; à Marseille-Saint-Charles, M. *Roume* Elie.

Chef aiguilleur : à Nevers, M. *Prioux* Charles; à Nîmes P. V., M. *Folcher* Antoine. Receveur de 2^e classe aux billets : à Charenton, M. *Auriol* Gabriel (Montereau). Receveuse de 2^e classe aux billets : au Coiteau, M^{lle} *Lallement* Flavie.

Facteur enregistrant : à Villeneuve-sur-Yonne, M. *Moulière* Louis (Brienon); à Ciry-le-Noble, M. *Goudier* Louis (Epinac-les-Mines); à Arzembouy, M. *Bourry* Marc (Lain-Thury); à Génélard, M. *Rude* Léon (Montchanin); à Château-Chinon, M. *Charrasse* Claude (Decize); à Deluz, M. *Barbier* François (Montbéliard); à Darcey (Côte-d'Or), M. *Vaillat* Paul (Poligny); à Pagny (Côte-d'Or), M. *Mazuer* Prosper (Mesnay-Arbois); à Romanèche-Thorins, M. *Perrin* Marius (Saint-Quentin-Fallavier); à Montrevel, M. *Morin* Francis (La Roche-

Vineuse-Milly); à Pont-de-Dore, M. *Thévenet* Jean (Saint-Germain-des-Fossés); au Breuil-sur-Couze, M. *Crépin* Pierre (Pont-du-Château); à Arlanc, M. *Michard* Jean (Aulnat); à Costaros-Cayres, M. *Bouquet* Jules (Le Puy); à Landos, M. *Fillol* Jean (Civors); à Saint-Etienne-la-Terrasse, M. *Montraussier* Claude (Saint-Etienne-Châteaureux); à Châteauneuf-du-Rhône, M. *Arnaud* Henri (Pierrelatte); au Muy, M. *Giauffret* Alexandre (Sainte-Marthe); à Miramas, M. *Gremeret* Alphonse (Grasse); à Orgon, M. *Bagarry* Louis (Brignoles); à Frontignan, M. *Fabre* André; à Saint-Jean-de-Valériscle, M. *Raffie* Emile (Tamaris); à Lézan, M. *Roche* Roger (Lunel); au Vigan, M. *Estévenon* Augustin (Lunel); à UGINE, M. *Peccaud* Roger (Yonnax); à Nurieux, M. *Guillemain* Henri (Ceyzériat); à Saint-Michel-de-Maurienne, M. *Vuillermoz* François (Saint-Claude).

Commis de 2^e classe : à Besançon-Viotte, M. *Chapuis* Alfred; à Perrigny, M. *Monneau* Désiré; à Lyon-Perrache-1, M. *Reynaud* Hector; à Paray-le-Monial, M. *Baradel* Martin (Pontmort); à Hyères, M. *Daniel* Henri (Cannes); à Vintimille, M. *Pellegrin* Honoré (Menton); à Cannes-la-Bocca P. V., M. *Pollin* Louis (Marseille-Abeilles); à Miramas, M. *Borel* Arthur (Menton); à Marseille-Saint-Charles, M. *Séméria* Joseph; à Aigues-Mortes, M. *Bouty* Jules (Lunel); à Pontcharra-sur-Brédard-Allevard, M. *Jouffrey* Pierre (Châbons).

Commise de 2^e classe : à Marseille-Joliette-Arenc, M^{lle} *Crouzet* Rose; à Bellegarde (Ain), M^{lle} *Cochaud* Jeanne; M^{me} *Briffond* Madeleine.

Chef de station : à Saint-Aunès, M. *Salles* Louis (Valergues-Lansargues); à St-Didier-d'Aoste, M. *Command* Camille (Chevry). Surveillant du Service Electrique : à Lyon-Centre, M. *Chaumont* Louis (Tarascon). Chef de train : à Malesherbes, M. *Richardot* François (Nuits-sous-Ravières); à Paris, M. *Pételet* Antoine; à Villeneuve-Saint-Georges-Triage, M. *Ecot* Charles; à Montchanin, M. *Bullier* Claude (Gien); à Clamecy, M. *Charrue* Raymond; à Nevers, MM. *Bonde* Etienne; *Gaugue* Pierre; *Coutant* Louis; *Lion* Jean; *Mignotte* Nicolas;

à Dijon, MM. *Comte* Maxime; *Durand* Claude; *Leblanc* Claude; *Morin* Louis; à Dôle, MM. *Martin* Georges; *Rochet* Louis; à Lyon-Guillotière, MM. *Oziol* Joseph; *Gros* Auguste (Lyon-Vaise); *Deruty* Emile (Lyon-Vaise); *Guiraud* Albert (Lyon-Perrache-1); *Salleix* Jean (Lyon-Perrache-1); à Lyon-Perrache-1, MM. *Augoyard* Marcel; *Dumoniet* Alphonse; *Fournier* Valentin; à Badan-Triage, M. *Grangeasse* Antoine; à Mâcon, M. *Gilbertier* Joseph; à Tarare, M. *Barbiet* Benoît; à Langeac, M. *Toquebœuf* Léon; à Moulins, M. *Fauré* Charles; à Saint-Etienne-Châteaureux, MM. *Blanc* Henri; *Vincent* Régis; *Sarty* Auguste; à Portes-Triage, MM. *Bonnet* Paul (Valence); au Teil, MM. *Archinard* Auguste (Portes-Triage); *Barnaud* Alexandre (Valence); *Lascombes* Henri (Valence); *Roquet* Louis (Portes-Triage); *Chastagnier* Eugène (La Voultre-sur-Rhône); *Leyvasire* Louis; à Marseille-Saint-Charles, MM. *Baillie* Maxime; *Caillol* Marius; à Marseille-Arenc, M. *Castelli* Toussaint; à Nîmes, MM. *Baline* Clément; *Chevalier* Emile; *Larnac* Joseph; *Massadau* Emile; *Ravel* François; *Bourret* Henri (Tarascon); à Grenoble, MM. *Chaste* Louis; *Royol* Emile; à Ambérieu, MM. *Daffix* Léon; *Page* Louis; *Faisandaz* Ernest (Bellegarde-Ain); à Annemasse, MM. *Bochet* Claudius; *Bouvier* Victor; à Bellegarde (Ain), M. *Ozier* Joseph.

MATÉRIEL ET TRACTION

Service Central.

Employé principal : à Oullins, M. *Lavondès* Emile (Nîmes).

Employé : à Villeneuve-Saint-Georges, M. *Méjean* Henri.

MATÉRIEL

Service Central.

Inspecteur de 2^e classe : à Hautmont, M. *Legrain* Jules (Oullins).

Contremaître 1^{re} catégorie : à la Capelette, M. *Gilles* Gustave.
Employé : à l'Horme, M. *Coarbin* Alphonse (Oullins).

Services régionaux.

Chef Divisionnaire d'atelier de 1^{re} catégorie : à Oullins, M. *Peyrot* Antoine.
 Contremaître de 1^{re} catégorie : à Oullins, MM. *Jamat* Gaston; *Faure* Paul; *Duplan* Louis (Nevers).
 Contremaître principal : à Oullins, M. *Mazet* Claude.
 Contremaître adjoint : à Oullins, MM. *Bran* André; *Roussillon* Jean (Nice).
 Employé : à Oullins, M. *Micelle* Louis.
 Employée : à Marseille, M^{me} *Lerma* Pâquerette.

SERVICE DES APPROVISIONNEMENTS

Expéditionnaire : à Paris, M. *Lepage* Edmond.
 Distributeur : à Villeneuve-Prairie, M. *Roire* Antoine.

TRACTION**Services régionaux.**

Ingénieur de Traction : à Saint-Etienne, M. *Robin* Fernand (Marseille).
 Ingénieur adjoint : à Marseille, M. *Garin* Paul (Ambérieu).
 Sous-Ingénieur : à Ambérieu, M. *Derouillhe* Roger (Badan).
 Chef de dépôt de 1^{re} classe : à Badan, M. *Rusier* Pierre (Laroche).
 Chef de dépôt de 2^e classe : à Clermont, M. *Trellet* Gilbert (Besançon).
 Sous-Chef de bureau de 2^e classe : à Dijon-Perrigny, M. *Bran* Charles.
 Chef-Mécanicien : à Paray-le-Monial, M. *Chevallier* Joseph (Paris).
 Chef de groupe : à Dijon-Perrigny, M. *Jolivet* Jules.
 Chef de réserve : à Valence, M. *Laubier* Maurice (Saint-Etienne); à Modane, M. *Caille* François (Saint-Jean-de-Maurienne).
 Contremaître adjoint : à Lyon-Vaise, M.

Somnolet Henri (Lyon-Mouche); à Vémisieux, M. *Artaud* Edmond (Nice); à Clermont, M. *Viaud* Dominique (Miramas).
 Employé principal : à Dijon-Perrigny, M. *Corrot* René (Dijon-Ville); à Nevers, M. *Delesty* Gabriel (Marseille).
 Employé : à Dijon-Perrigny, M. *Dubayle* François (Chalon); à Lons-le-Saunier, M. *Altier* Pierre.
 Expéditionnaire : à Dôle, M. *Latthier* René; à Fraisse-Unieux, M. *Taulégné* Eugène (Lyon-Guillotière); à Carnoules, M. *Alleger* Emile (Lunel).

Mécanicien de route : à Langeac, M. *Boyer* Henri; à Bonson, M. *Servant* Pierre (Langeac); à Ambérieu, M. *Fugier* Jean; à Anney, M. *Gaillard* Alfred; à Sète, M. *Mazel* Henri.
 Elève-Mécanicien : à Paris, MM. *Vuillet* Marcel; *Roifert* Marcel; à Laroche, MM. *Pascay* Marcel; *Mosnot* Pierre, *Gallifet* Emile; *Cadoret* Alfred; à Montargis, MM. *Léger* Albert; *Dronet* Henri; à Villeneuve-Saint-Georges, MM. *Trinquart* Roger; *Lacroix* André; à Clamecy, M. *Guilhat* Hubert; à Besançon, M. *Magnenet* René; à Dôle, MM. *Jacquemin* René; *Lefort* Marie; aux Laumes, MM. *Arnoux* Cyrille; *Baudoin* Paul; à Chalon, MM. *Perrosson* Julien; *Gaillard* Georges; à Mâcon, M. *Gurtoud* Joseph; à Nevers, M. *Broc* Louis; à Paray-le-Monial, MM. *Rossignol* Jean-Baptiste; *Auclair* Henri (Nevers); à St-Germain-des-Fossés, M. *Grenier* Marcel; à Langeac, M. *Besse* Gustave; à Rive-de-Gier, M. *Giselon* Jules (Fraisse-Unieux); au Teil, MM. *Volle* Joseph; *Etienne* Jacques; *Fonta* Paul (Nîmes); *Therond* Julien (Nîmes); à La Voulte, M. *Collet* Marcel.

RÉSEAU ALGÉRIEN**Services régionaux.**

Employé : à l'Inspection Principale d'Alger, M. *Revel* Marcel.
 Commis de 1^{re} classe : à Alger, M. *Mailhes* Michel (Agha).
 Commis de 2^e classe : à Agha, M. *Schlafmutter* Maurice.
 Facteur enregistrant : à Ain-Temouchent, M. *Desquibé* Eugène (Anduze); à Orléansville, M. *Neau* Albert (Paris); à Oran PLM, M. *Genty* Gabriel (Cosne); à Tlemcen, M. *Devilliers* René (Avallon); à Alger,

EXPLOITATION**Service Central.**

Sous-Chef de bureau de 2^e classe : à Alger, M. *Léger* Louis.
 Chef de groupe : à Alger, MM. *Fraissines* Léon; *Molisson* Paul.
 Employé principal : à Alger, MM. *Disdet* Albert; *Téssière* Sylvain.
 Employé : à Alger, M. *Bonnafe* Louis.

VOIE**Service Central.**

Sous-Inspecteur : à Paris, M. *Barraux* Marce (Saint-Florentin).
 Attaché (Echelle 11) : à Paris, M. *Moutet* Léonce.
 Aide-Contrôleur technique : à Collonges, M. *Langlais* Henri.

Services régionaux.

Ingénieur adjoint : à Clermont-Ferrand, M. *Habouzit* Maurice (Rosny-sous-bois).
 Contrôleur technique principal : à Dijon, M. *Bérouton* Bernard.
 Chef de district de 1^{re} classe : à Thénissey, M. *Jacquet* Marius.
 Chef de groupe : à Valence, M. *Gaulier* Louis; à Nevers, M. *Truel* Alphonse.
 Chef de district de 2^e classe : à Sallanches, M. *Salvat* Victor (Roanne); à Epinac-les-Mines, M. *Munigot* Jean (Alès); à Allègre, M. *Pays* Auguste (Langeac).
 Dessinateur-projeteur de 2^e classe : à Montbard, M. *Lamet* Gaston; à Lyon, M. *Alliés* Paul; M. *Savariat* Maurice (Dijon).
 Attaché (Echelle 8) : à Saint-Priest, M. *Brenot* Fernand; à Alès, M. *Lavagne* Eugène.
 Employé : à Pontarlier, M. *Mourot* René; à Nevers, M. *Lichy* Auguste; à Lyon, M. *Delextrat* Vincent.
 Surveillant principal de la voie : à Valence, M. *Talagrand* Fernand (Le Teil).
 Expéditionnaire : à Dijon, M. *Renaud* Fernand; à Lyon, M. *Simon* Henry; au Coteau, M. *Chanier* Eugène (Amplepuis).

CONSTRUCTION**Services régionaux.**

Dessinateur-projeteur de 1^{re} classe à Draguignan : M. *Bourgoin* Marcel.

M. *Mouraret* Emile (Le Vigan); à Agha, M. *Durieux* Léon (Chambéry-Challes-les-Eaux).
 Chef de train : à Alger, MM. *Rouaix* Henri (Blida); *Beltra* Joseph (Tlemcen); à Blida, M. *Camps* Jean.

MATÉRIEL ET TRACTION**Services régionaux.**

Contrôleur technique adjoint : à Alger, M. *Touzet* Adrien.
 Aide-Contrôleur technique : à Alger, M. *Balazard* Jean.

RESEAU METROPOLITAIN

Par décision du Conseil d'administration en date du 18 octobre 1929, ont été nommés ou promus :

SECRETARIAT DE LA COMPAGNIE

Expéditionnaire : M. *Chenu* René.

COMPTABILITÉ GÉNÉRALE ET FINANCES

Expéditionnaire : MM. *Acat* Gustave; *Videl* Raymond; *Aurélié* Lucien.

EXPLOITATION

Service Central.

Sous-Chef de bureau de 1^{re} classe : MM. *Chevalier* Louis; *Haurtine-Cousté* Lucien.
Contrôleur du Service Central de l'Exploitation : MM. *Baillet* Raoul; *Bigard* Georges; *Couderette* Marcel; *Richardot* Raymond.

Contrôleur technique : M. *Chignol* Simon.
Contrôleur technique adjoint : M. *Breton* Albert.

Employé : MM. *Galtier* Jules (Villeneuve-Saint-Georges-Triage); *Léaux* Maurice.
Employée : M^{me} *Le Pelvé* Marie.

Aide-contrôleur technique : MM. *Ducros* Hubert; *Prévost* Paul.

Agent technique principal : MM. *Roussin* Joseph; *Lequellec* Adolphe.

Expéditionnaire : M. *Terrat* Georges (Lancey).

Surveillant du Service Electrique : à Marseille, M. *Gallissian* Marc (Paris).

Agent technique : MM. *Tellier* Albert; *Dubroux* Edgard.

Services régionaux.

Inspecteur principal adjoint : à Saint-Etienne, M. *Affre* André.

Sous-Inspecteur (Service Electrique) : à Nevers-Centre, M. *Terrel* Pierre.

Sous-Chef de gare principal : à Dijon-Ville, MM. *de la Coudre* Marie (Laroche-Migennes); *Brienne* Marcel (Saint-Etienne-Châteaureux).

Chef de gare de 3^e classe : à Villeneuve-sur-Yonne, M. *Maitrot* Armand (Darcey-

Côte-d'Or) : à Oullins, M. *Prudon* Pierre (Lyon-Centre); à Saint-Vallier-sur-Rhône, M. *Bouvet* Marie (Saint-Hippolyte-du-Fort); à Robiac, MM. *Catinot* Louis (Paris); *Girard* Jean (Paris).

Chef de groupe : à Lyon-Centre, M. *Jouve* André.

Sous-Chef de gare de 1^{re} classe : à Laroche-Migennes, MM. *Boucheron* Gaston (Chalon-sur-Saône); *Legouhy* Marcel (Ambérieu); à Paris, M. *Déplat* Pierre (Clermont-Ferrand); à Saint-Etienne-Châteaureux, M. *Chausse* Julien.

Chef de bureau de gare de 2^e classe : à Paris, M. *Gobin* Marcel (B. V. de Paris-Rennes).

Sous-Chef de gare de 2^e classe : à Montargis, M. *Duclos* Antoine (Modane); à Saincaize, M. *Cordier* Raymond (Le Creusot); à Dôle-Ville, M. *Devillebichot* Jean (Lons-le-Saunier); à Besançon-Viotte, M. *Boudriot* André (Mouchard); à Chagny, M. *Sergent* Louis; à Badan-Triage, M. *Vial* Jean (Saint-Germain-au-Mont-d'Or); à Clermont-Ferrand, MM. *Durand* Jean (Cien); *Rondépierre* Benoît; à Saint-Etienne-Châteaureux, M. *Poncel* Auguste (Moret-les-Sablons); à Avignon, M. *Côte* Henri; à Portes-Triage, MM. *Bertaud* Jean-Marie (Lunel); *Nigon* Henri (Moulins).

Chef de gare de 4^e classe : à Darcey (Côte-d'Or), M. *Patihol* Léon (Saint-Etienne-Châteaureux); à Tavaux, M. *Rozier* Claude (Saint-Bérain); à Saint-Hippolyte-du-Fort, M. *Vermale* Emilien (Vendargues).

Employé principal : à Paris-Centre, M. *Marceau* Maurice; à Lyon-Centre, MM. *Marguiron* François; *Deshors* Michel; à Valence-Centre, M. *Prost* Emile.

Sous-Chef de bureau de gare : au B. V. de Paris-Rome, M. *Bel* André (Lyon-Perrache-I); à Montargis, M. *Lécuret* Léon (Montpellier).

Caisier de 3^e classe : à Vichy, M. *Laposse* Charles.

Sous-Chef de gare de 3^e classe (Dispatcher) :

à Nevers, M. *Angelard* Henri; à Lyon-Perrache-I, M. *Mauriaud* Louis.

Sous-Chef de gare de 3^e classe : à Moret-les-Sablons, M. *Blain* Georges (Saint-Florentin-Vergigny); à Laroche-Migennes, M. *Pernet* André; à Paris, M. *Michel* Jean (Le Vigan); à Sens, M. *Thureau* Claude (La Voulte-sur-Rhône); au Creusot, M. *Diguat* Louis; à Lons-le-Saunier, M. *Ducoux* Antonin (Culoz); à Mouchard, M. *Péterlé* Maurice (Saint-Jean-de-Losne); à Chagny, M. *Tastevin* Gustave (Livrion); à Saint-Germain-au-Mont-d'Or, M. *Trochon* Marcel (Mâcon); à Chasse, M. *Liodenot* Jean; à Chalon-sur-Saône, M. *Clerc* Claudius (Lozanne); à Clermont-Ferrand, M. *Mutin* Fernand (Tonnerre); à Moulins, M. *Truphémus* Louis (Tarascon); à Vichy, M. *Richard* Pierre (Langogne); à La Fouillouse, M. *Pouvalet* Jean; à Avignon, M. *Guinard* Louis (Saint-Rambert-d'Albon); à Cavaillon, M. *Coutaud* Léon; à Lunel, M. *Moine* Joseph (Anduze); à Bellegarde (Ain), M. *Brémonty* Marius (Les Arcs); à Modane, MM. *Monod* Alexis (Virieu-le-Grand); *Collet* Auguste (Anney); à Culoz, M. *Ravier* Bernard (Saint-Julien-Montricher); à Bourg, M. *Izoard* André.

Employé : à Paris-Centre, M. *Wach* Anselme; à Lyon-Centre, M. *Ayant* Lucien (Marseille-Centre); à Valence-Centre, M. *Eschalier* Jean.

Commis principal : à Paris, M. *Barde* Gaston (Bercy); à Lyon-Perrache-I, M. *Berthou* François.

Facteur-Chef : à Laroche-Migennes, M. *Jouffret* Adrien; au Creusot, M. *Arriat* Pierre (Etang); à Besançon-Viotte, M. *Lance* Jean (Pierre); à Montbeliard, M. *Roze* Joseph; à Lyon-Perrache-I, M. *Marquet* Aubert; à Thiers, M. *Morreau* Michel (Moulins); à Cavaillon, M. *Hugues* Gaston (L'Isle-Fontaine-de-Vaucluse); à Tarascon, M. *Trouillet* René (Le Pouzin); à Saint-Rambert-d'Albon, M. *Sauvageon* Louis (Peyraud); à Arles, M. *Boyer* Aimé (Menton); à Virieu-le-Grand, M. *Dumas*

Alexandre (Bourg); à Anancy, M. *Routiens* Louis (Chambéry-Challes-les-Eaux).

Sous-Chef de gare de 4^e classe : à Tonnerre, M. *Chaplat* Florimond (Joigny); à Gien, M. *Ferrand* Camille (Sinceny-Rouvray); à Givors-Canal, M. *Bonneton* Joanny; à La Fouillouse, M. *Pharistien* Lucien (Saint-Etienne-Bellevue); à Saint-Rambert-d'Albon, M. *Rey* Paul (Vogüé); à La Voult-sur-Rhône, M. *Gros* Maurice (Tournon); à Livron, M. *Roch* Louis (Orange); aux Arcs, M. *Beysson* François (Marseille-Joliette-Arency); à Pertuis, M. *Bourcier* Jean (Miramas); à Culoz, M. *Plathier* Michel.

Chef de gare de 5^e classe : à Saint-Bérain, M. *Bernard* Marcel (Verneuil); à Varennes-le-Grand, M. *Lavoastre* Louis (Charrenay-Condemine); à Chapeauroux, M. *Morlat* Maurice (Saint-Agnan); à Congenies, M. *Avesque* Eugène (Vallérargues-Lussan); à Pont-d'Hérault, M. *Hubac* Edouard (La Cadière); à Clelles-Mens, M. *Albrand* Mathieu (Moirans).

Chef aiguilleur principal : à Dijon-Ville, M. *Déclame* Jules.

Chef lampiste principal : à Marseille-Saint-Charles, M. *Lébi* Ludwig (Bourg).

Commis de 1^{re} classe : à Corbeil-Essonnes, M. *Bance* Modeste (Montereau); à Paris, M. *Pizette* Paul (B. V. de Paris-Tiquetonne); à Lyon-Perrache-1, M. *Bacquet* Louis (B. V. de Lyon-Bourse); à Saint-Etienne-Châteaureux, M. *Paumier* René; à Sorgues-Châteauneuf-du-Pape, M. *Demortière* Auguste; à Marseille-Saint-Charles, M. *Abrias* Henri.

Chef de gare de 6^e classe : à Verneuil, M. *Morin* Eugène (Tracy-Sancerre); à Bliigny-sur-Ouche, M. *Brelot* Paul (Mortvillars); à Heyrieux, M. *Bonnet* Claude (Pontanevaux); à Vallérargues-Lussan, M. *Argenson* Eloi (Tamaris); à La Cadière, M. *Drouillon* Louis (Quissac); à Alleyras, M. *Cassinat* Louis (Digoin).

Intérimaire de 2^e classe : à Malesherbes, M. *Paillard* Marcel (Combs-la-Ville-Quincy); à Joigny, M. *Lacroix* Claude (Mignères-Gondreville); à Etang, M. *Pion* Louis (Brion-Laisy); à Avallon, M. *Loup* Emile (La Roche-en-Brenil); à Clamecy, M. *Lemaître* Eugène (Cravant-Bazarnes); à Saincaize, M. *Simonet* Camille (Sante-

nay-les-Bains); à Chalon-sur-Saône, M. *Charcosset* Pierre; à Lyon-Perrache-1, M. *Péquey* Pierre (Oullins); à Saint-Etienne-Bellevue, M. *Dubessy* Etienne (Firminy); à Miramas, M. *Jean* François (Villefranche-sur-Mer); à Montpellier, M. *Vedel* Salomon (Saint-Julien-les-Fumades); à Moirans, M. *Cornand* Eugène (Châteaurnoux-Volonne); à Grenoble, M. *Porte* Maurice (Voiron); à Culoz, M. *Raisin* Fernand (Bellegarde-Ain).

Expéditionnaire : à Paris-Centre, MM. *Egraud* Jean; *Bertrand* Pierre (Brignoles); à Valence-Centre, M. *Dépy* Louis (Montélimar); à Marseille-Centre, M. *Roche* Jules (Marseille-Saint-Charles).

Calqueur : à Nevers-Centre, M. *Roch* Georges.

Chef de manutention : à Marseille-Abeilles, M. *Suzanne* Henri (Marseille-Joliette-Arency).

Chef de manœuvres : à Saincaize, M. *Boulien* Etienne (Nevers).

Facteur enregistreur : à Coudray-Montceau, M. *Courtat* Camille (Saint-Germain-des-Prés-Loiret); à Laroche-Migennes, M. *Charpin* Gabriel (Héricy); à Combs-la-Ville-Quincy, M. *Morange* Maurice (Lieu-saint-Moissy); à Mignères-Gondreville, M. *Barbenoit* Edmond (Poinçon); à Gèneslard, M. *Jault* Jules (Remilly-Saint-Honoré-les-Bains); à Brion-Laisy, M. *Guillerault* Emile (Montceau-les-Mines); à L'Isle-Angély, M. *Lasne* Victor (Nevers); à Sinceny-les-Rouvray, M. *Golliard* Ferdinand (Vassy-Etaules); à Toucy-Moulins, M. *Ravier* Eugène (Saincaize); à Ciry-le-Noble, M. *Fontanilles* Marcel (Autun); à Coulanges-sur-Yonne, M. *Baron* Georges (Vermenton); à Audincourt, M. *Sebant* Eugène (Dôle-Ville); à Morvillars, M. *Colas* Claude (Mouchard); à Pierre, M. *Picard* Joseph; à La Clayette-Baudemont, M. *Pithioud* Jean; à Oullins, M. *Payé* Francisque (Collonges-Fontaines); à Pontanevaux, M. *Roure* Jean (Ampuis); à Givors-Canal, M. *Thomas-Billot* Joseph (Condrieu); à Saint-Fons (Rhône), M. *Pitiot* Francisque (Serrières); à Sail-sous-Couzan, M. *Athénor* Marcel (Clermont-Ferrand); à Firminy, M. *Guerret* Jacques (Vendranges-Saint-Priest); à Vogüé, M.

Billard Marcel; à L'Isle-Fontaine-de-Vaurcluse, M. *Allibert* Henri; à Saint-Montant, M. *Broc* Camille (Soyons); à Annonay, M. *Palix* Marius (Théziers); à Saulce, MM. *Ménard* Henri (Graveson-Maillane); *Eldin* Elie (Rochemaure); à Carry-le-Rouet, M. *Barry* Henri (Roquevaire); à Saint-Antoine, M. *Bourdeley* Paul (Marseille-Abeilles); à Marseille-Joliette-Arency, M. *Ferrand* Claude; à Port-de-Bouc, M. *Thomel* Léon (Colfe-Juan-Vallauris); à Villefranche-sur-Mer, M. *Bertinetti* Paul (Toulon); à Mas-de-Ponge, M. *Dudteuzère* Marcel (Nozières-Brignon); à Saint-Julien-les-Fumades, MM. *Polge* Marcel (Vic-Mireval); *Gas* François (Remoulins); à Valergues-Lansargues, M. *Dancan* Etienne (Lunel-Viel); à Vauvert, M. *Gourgues* Michel (Saint-Jean-de-Valérisclé); à Saint-Auban, M. *Richard* Victor (Pont-de-Claix); à Savines, M. *Poncet* Paul (Vié).

Commis de 2^e classe : à Montereau, M. *Chavance* Georges; à Paris, M. *Galby* Adolphe (B. V. de Paris-Sainte-Anne); à Audincourt, M. *Veuriot* Auguste (Dôle-Ville); au B. V. de Lyon-Bourse, M. *Durand* Régis (Lyon-Vaise); à Saint-Etienne-Châteaureux, M. *Casalta* Jean; à Sorgues-Châteauneuf-du-Pape, M. *Charles* Jean (Tarascon); à Marseille-Saint-Charles, M. *Séauve* Paul.

Chef de train : à Lyon-Guillotière, MM. *Carlo* Etienne; *Raynaud* Baptiste; à Lyon-Vaise, MM. *Esplette* Louis; *Tissot* Camille; *Bonnetain* Charles; à Paray-le-Monial, MM. *Virot* Pierre; *Beserve* Antonin; à Saint-Germain-des-Fossés, MM. *Chaffaud* Antoine; *Gérenton* Pierre; à Marseille-Saint-Charles, MM. *Galeron* Marius; *Debroas* Germain (Salon); *Garron* Alexandre (Carnoules); *Foucon* François; *Chaussevent* Victorin; *Regaire* Ernest; *Peloux* Philippe; *Guigon* Paul; *Broquier* Louis (Carnoules); à Miramas, MM. *Garcin* Louis; *Pinonceilly* Antoine; à Nice, MM. *Orengo* Térance; *Quet* Louis; à Sète, M. *Guizard* Paul (Nîmes); à Bellegarde (Ain), M. *Nicod* Louis; à Chambéry-Challes-les-Eaux, MM. *Charbon* François; *Dupraz* Jean; *Forray* Paul.

Surveillant du Service Electrique : à Laroche-Migennes, M. *Magnin* Louis (Paris); à Melun, M. *Cherrier* Maurice.

MATÉRIEL ET TRACTION**Service Central.**

Contrôleur technique principal : à Paris, M. *Bautreau* Louis (Marseille).
 Chef de groupe : à Saint-Etienne, M. *Récard* René (Lyon-Vaise).
 Contrôleur technique adjoint : à Valenciennes, M. *Béguet* Emile.
 Aide-contrôleur technique : à Maubetuge, M. *Déchaux* Louis.
 Employé : à Villeneuve-Saint-Georges, MM. *Folio* Joseph; *Goubot* Henri.

MATÉRIEL**Service Central.**

Sous-Inspecteur des Services actifs : à Paris, M. *Paris* Albert (Oullins).
 Contremaître adjoint : à Nevers (I. P. Loc.), M. *Faveron* Louis (Oullins).

Services régionaux.

Contremaître principal : à Oullins, M. *Cornillet* René.
 Contremaître de 1^{re} catégorie : à Oullins, M. *Larue* Noël; à Arles, M. *Garnier* Georges.
 Contremaître adjoint : à Oullins, M. *Stenger* Adolphe.
 Expéditionnaire : à Oullins, M. *Boiron* Valéry (Arenc).

SERVICE DES APPROVISIONNEMENTS

Distributeur : à Chasse, M. *Riou* Jean.

TRACTION**Service Central.**

Employé : à Paris, M. *Cornand* Auguste (Marseille).

Services régionaux.

Chef de dépôt principal : à Lyon-Mouche, M. *Chabrier* Amédée (Besançon).
 Attaché de traction (E. 12) : à Dôle, M. *Nevet* Jean.
 Chef de groupe : à Dôle, M. *Chabert* Louis (Lyon-Mouche).
 Contremaître adjoint : à Paris, M. *Busset* Charles; à Badan, M. *Massonnet* Louis (Ambérieu); à Chambéry, M. *Bachelet* Albert (Paris).
 Employé principal : à Lyon, M. *Cordonnier* Jean-Baptiste (Paris).
 Employé : à Badan, M. *Olivier* Marcel (Saint-Etienne); à Marseille, M. *Mazoyer* Edmond (Nîmes); à Veynes, M. *Argelier* Albert (Avignon).
 Mécanicien de route : à Dijon, M. *Decrette* Paul; à Besançon, M. *Henriet* Louis; à Chalons, M. *Bachenet* Jean; à St-Etienne, M. *Tempéré* Joseph; à Nîmes, MM. *Roche* Camille; *Daudé* André; *Rouvière* Louis (Lunel).
 Elève-mécanicien : à Dijon, MM. *Duchassin* Charles; *Echaroux* Robert; *Millot* Jules; à Besançon, M. *Vaillant* Léon; à Dôle, MM. *Cabat* Charles; *Blanc* Louis; à Badan, MM. *Michalon* Jean; *Malosse* Joseph; *Payre* Marius; à Vénissieux, MM. *Nazillat* Jean; *Piguet* Henri; *Bageard* Jules; à Nîmes, MM. *Teulon* Marius; *Roux* Marcel; *Therond* Clément; à Alès, MM. *Mazel* Raoul; *Romestant* Marcel; au Teil, MM. *Dégout* Valéry; *Pradier* Régis; *Maillet* Robert.

VOIE**Service Central.**

Contrôleur technique principal : à Longwy, M. *Volpellière* Maurice (Nevers).
 Dessinateur-projeteur de 2^e classe : à Paris, M. *Prouteau* René.

Services régionaux.

Chef de section principal : à Langeac, M. *Berger* Philippe.
 Chef de district de 1^{re} classe : à Joigny, M. *Renon* René (Puy-Guillaume).
 Dessinateur principal : à Nîmes, M. *Baccou* Agricole.
 Chef de district de 2^e classe : à Puy-Guillaume, M. *Chandioux* Joseph (Clermont-Ferrand); à Saint-Amour, M. *Mermet* Louis (Bourg); à Annecy, M. *Jugot* Paul (Riom); à La Palisse, M. *Rousseau* Roger (Langeac).
 Dessinateur-projeteur de 1^{re} classe : à Mar-seille, M. *Mrozovitchi* Georges; à Nîmes, M. *Bran* Marcel; à Alès, M. *Canonge* Marcel; à Bourg, M. *Raffy* Joseph.
 Attaché (Echelle 10) : à Chambéry, M. *Arnaud* René.
 Dessinateur-projeteur de 2^e classe : à Bourg, M. *Darboana* Camille.
 Employé principal : à Nîmes, M. *Fronidas* Maurice.
 Attaché (Echelle 8) : à Saint-Jean-de-Maurienne, M. *Aspard* François.
 Employée : à Chambéry, M^{me} *Arnaud* Edmond.
 Attaché (Echelle 7) : à Grenoble, M. *Milliat* Albert.
 Expéditionnaire : à Paris, M. *Berthomieu* Paul (Montpellier-Exploitation); à Chambéry, M^{lle} *Carron* Marie-Antoinette; à La Roche-sur-Foron, M. *Fumex* Paul (Saint-Gervais-les-Bains-le-Fayet, Exploitation).

CONSTRUCTION**Services régionaux.**

Surveillant technique : à Gannat, M. *Lacombe* Baptiste (Brout-Vernet).

DIRECTION

Expéditionnaire : à Alger, M^{lle} *Rodenas* Annecy.

EXPLOITATION**Services régionaux.**

Chef de gare de 5^e classe : à Descartes, M. *Isire* Elie (Ben-Chicao).
 Intermédiaire de 2^e classe : à Médéa, M. *Guil-laumot* Emile; à Blida, M. *Anfonso* Charles.

Chef de manutention : à Agha, M. *Bigot* Henri.

MATÉRIEL ET TRACTION**Service régional.**

Mécanicien de route : à Alger, M. *Dameron* Eugène (Nevers).

TABLE DES MATIÈRES

parues dans les feuilles roses au cours de l'année 1929.

MÉDAILLE D'HONNEUR DES CHEMINS DE FER

Médailles en vermeil :

Arrêtés ministériels des :

31 octobre 1928	Numéro de janvier	page I
15 novembre 1928	de janvier	—
31 janvier 1929	de mars	—
19 février 1929	de mars	—
22 mai 1929	de juillet	—
5 juin 1929	de juillet	—
11 juillet 1929	de septembre	—
23 juillet 1929	de septembre	—
11 juillet 1929	de novembre	—
14 octobre 1929	de novembre	—

Médailles en argent :

Arrêtés ministériels des :

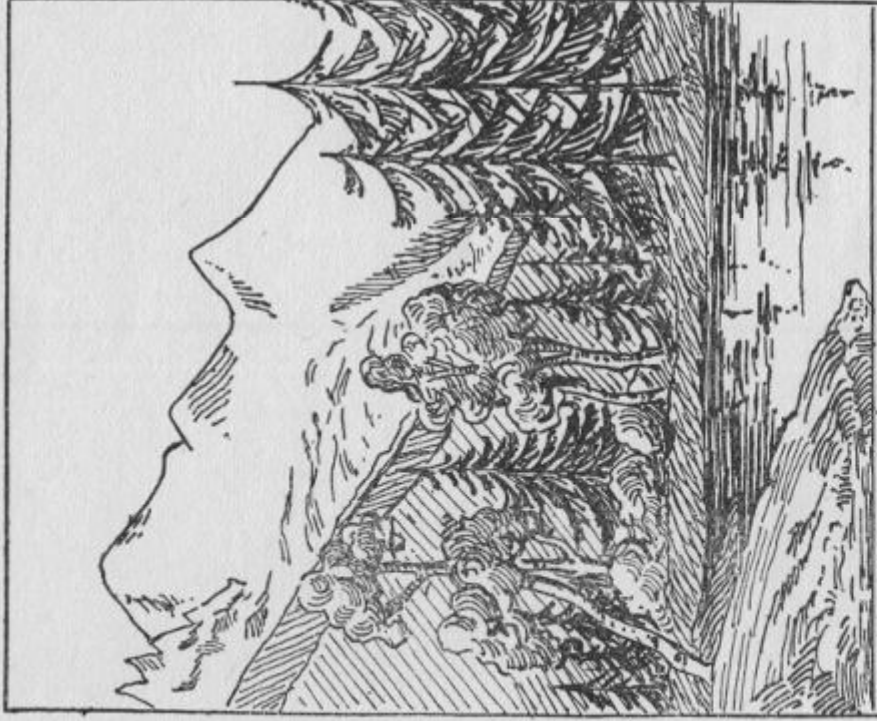
4 février 1929	Numéro de mars	page I
14 juillet 1929	de septembre	—
3 septembre 1929	de novembre	—

AVANCEMENTS EN GRADE du personnel relevant directement du Conseil d'Administration

Nominations et promotions au 1 ^{er} janvier 1929	Numéro de janvier	page I
Décisions du Conseil d'administration en date des :		
25 janvier 1929	Numéro de mars	page IX
22 février 1929	de mars	— XI
8 mars 1929	de mai	— I
22 mars 1929	de mai	— I
12 avril 1929	de mai	— V
25 avril 1929	de mai	— V
25 avril 1929	de juillet	— I
17 mai 1929	de juillet	— I
31 mai 1929	de juillet	— III
28 juin 1929	de juillet	— IV
26 juillet 1929	de septembre	— VIII
23 août 1929	de septembre	— X
23 août 1929	de novembre	— I
20 septembre 1929	de novembre	— I
18 octobre 1929	de novembre	— V

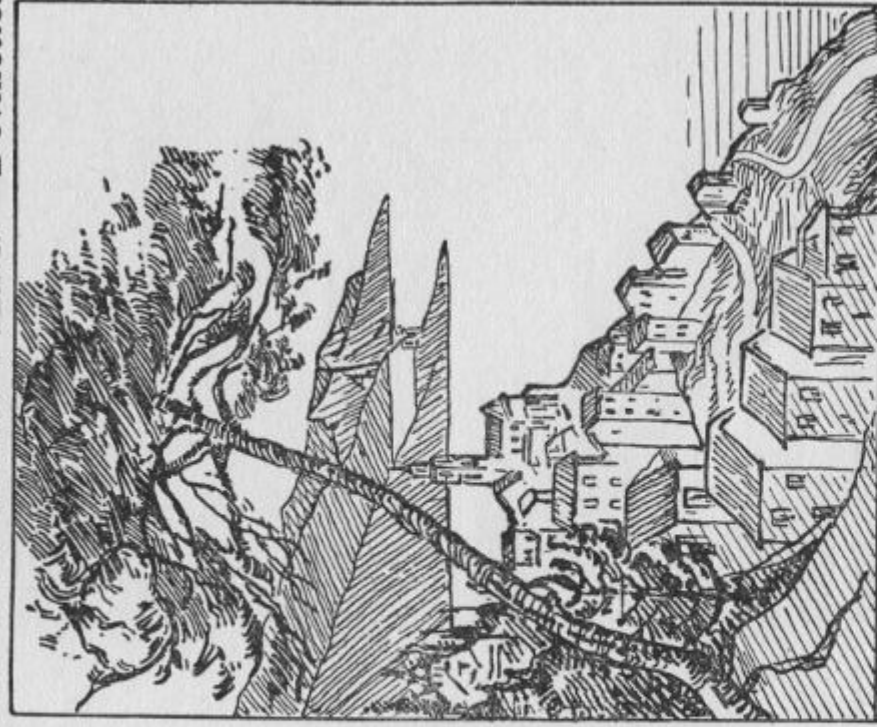
DIVERS

Institution d'une carte d'identité pour les Agents et leur famille	Numéro de septembre	page I
--	---------------------	--------



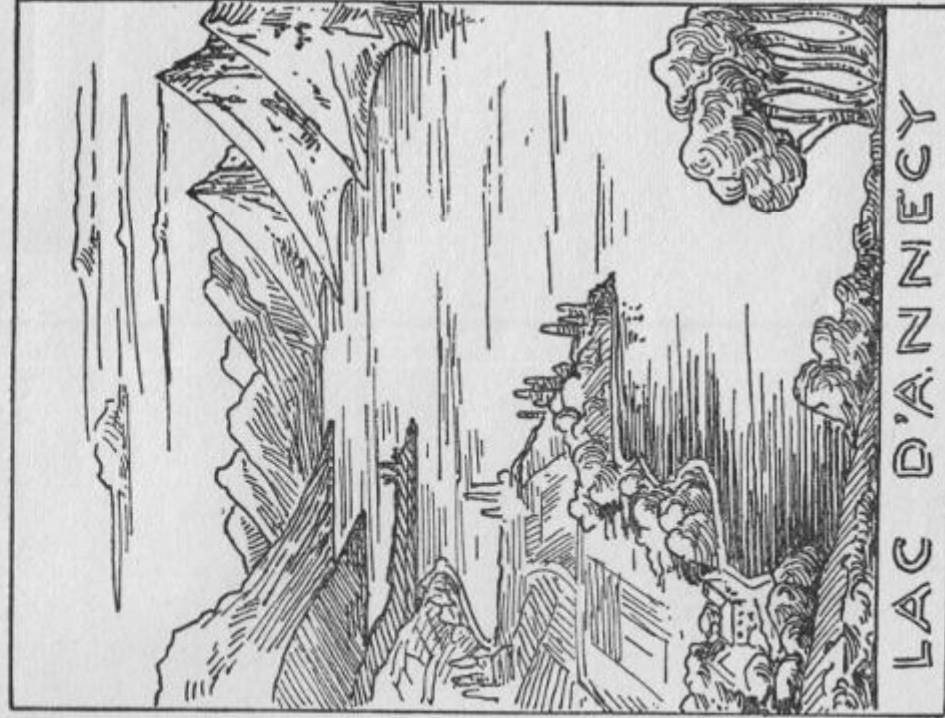
CHAMONIX-MONT-BLANC

Ne voyez pas sur les glaciers sans les deux guides qui sont là - Cherchez-les



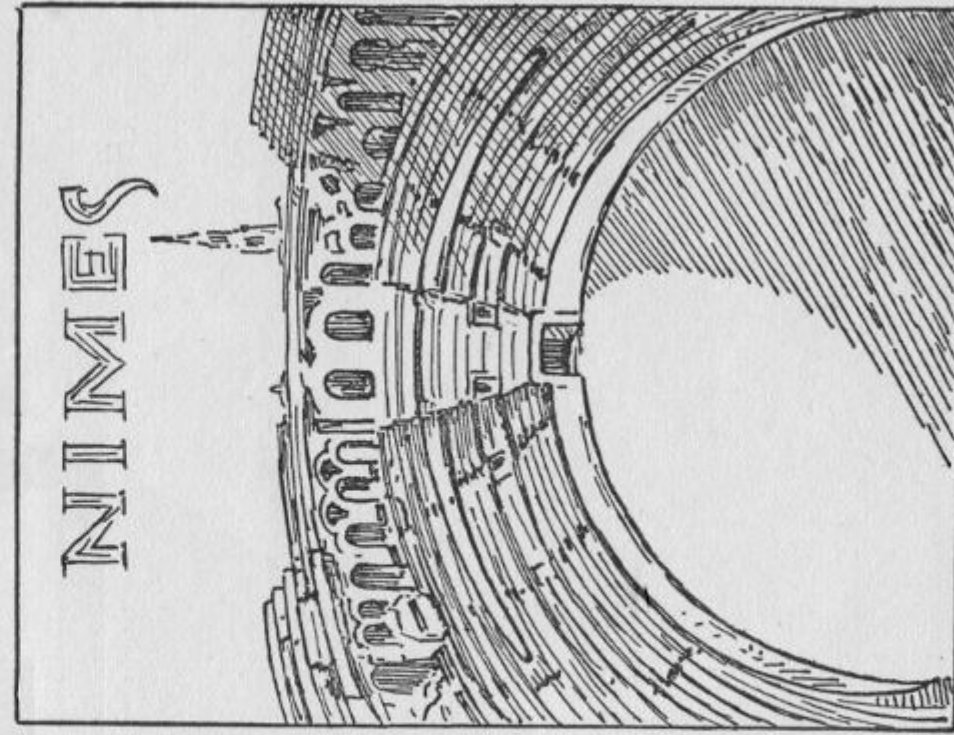
LE TOUR DU CAP CORSE

Voici le berger corse et son chien. Trouvez-les.



LAC D'ANNÉCY

Oh! les 3 jolis bateaux et les 3 petits poissons .. Où sont-ils ?



NIMES

Cherchez le matador effaré et les deux taureaux menaçants.

(1) Bogey et Tampon ont disparu..., mais ils ne sont pas morts.
Nous les retrouverons avant longtemps, engagés dans de nouvelles aventures (N.D.L.R.).