

DEUXIÈME ANNÉE, N° 10

JUILLET 1930

LE BULLETIN RPLM

REVUE BIMESTRIELLE

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

DRIC

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 Compagnie*.)

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

ABONNEMENTS

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

SOMMAIRE

	Pages
Distinctions honorifiques : Légion d'honneur. — Médaille Militaire. — Citations à l'Ordre du Réseau. — Actes de probité..	117
Les Résultats de notre Exercice 1929, par M. Louis Geoffroy, Contrôleur technique principal à la Direction.	120
Le changement de service de mai 1930..	125
Trafic du Réseau : Vagons chargés. — Parcours des locomotives ..	127
Revue Documentaire : La traction électrique sur la ligne de Modane. — A propos de l'Assemblée générale de la Société des Agriculteurs de France. — Eclairage par projecteurs de l'horloge de la gare de Paris. — Le quadruplement des voies de Sens-Laroche. — Le Centre d'œuvres des Laumes-Alézia. — La XXII ^e Foire de Paris. — Le P. L. M. à l'Exposition de Liège..	128

Deux cités P. L. M. ..	133
Figures d'Agents ..	134
Deux belles familles P. L. M. ..	135
L'Hygiène, par M. le Docteur Henry Thierry, médecin hygiéniste consultant de la Compagnie P. L. M. ..	136
Dans les Sociétés d'Agents : Chez les Mutualistes. — Chez les Artistes. — Chez les Sportifs ..	139
A propos du Centenaire du Romantisme..	144
Au Jardin ..	146
La page de la famille..	148
Médaille d'Honneur. — Distinctions honorifiques diverses ..	<i>Feuilles roses</i>
Avancements en grade (Conseils des 21 mars, 29 avril, 23 mai et 20 juin) ..	<i>Feuilles roses</i>

DISTINCTIONS HONORIFIQUES ATTRIBUÉES AU PERSONNEL DE LA COMPAGNIE

LÉGION D'HONNEUR

Ont été nommés ou promus dans l'Ordre National de la Légion d'honneur :

par décret en date du 6 mars 1930 :

Commandeur : M. MUGNIOT Eugène, Ingénieur en Chef de l'Exploitation, à Paris.

par décret en date du 11 mars 1930 :

Commandeur : M. BÉCARD Léon, Professeur agrégé à la Faculté de médecine de Lyon, Chirurgien consultant de la Compagnie, à Lyon.
Chevaliers : MM. CHAILLOUS Joseph, Médecin-Chef de la clinique ophtalmologique des Quinze-Vingts, Ophthalmologiste de la Compagnie, à Paris.

COITIER, Médecin de la Compagnie, à Delle.

TISSERAND André, Médecin de la Compagnie, à Paris.

SARRAMEGNA Charles, Sous-Ingénieur, Chef de l'Atelier des machines, à Alger.

MÉDAILLE MILITAIRE

La Médaille militaire a été conférée aux Agents dont les noms suivent :
par décret en date du 8 novembre 1929 :

MM. MONOS Victor, Elève-Mécanicien, Blida.
LARUE René, Employé principal, Oran.
PAULI Joseph, Facteur mixte, Hillil.

par décret en date du 11 avril 1930 :

MM.
DOMIÈRE Jean, Chef de train, Dôle.
DOMERGUE Marcel, Chef de brigade de manœuvres, Alès.
MAGNOUX François, Homme d'équipe, Lyon-Saint-Clair.
SADE Célestin, Ouvrier, Oullins.
SANQUER Gabriel, Aiguilleur de 1^{re} classe, Paris.
SPIOTTI César, Chauffeur de route, La Blancarde.
BOYER Louis, Brigadier de manutention, Lunel.
BASSET Joseph, Lampiste appareilleur, Nîmes P. V.
DECLOITRE Antoine, Cantonnier, passage à niveau n° 37, à la Grande-Paroisse (Seine-et-Marne).
GIRAULT Alexandre, Manœuvre spécialisé, Montargis.
MARTIN Emile, Commis de 1^{re} classe, Marseille-Abeilles.
RIEUTORD Pierre, Manœuvre, Lunel.
OMBRET Louis, Manœuvre, Langogne.
SIAU Albert, Homme d'équipe, Montpellier.
BASTIDE Marius, Conducteur, Toulon.
ROUX Auguste, Lampiste appareilleur, Lyon-Guillotière.
VERHULST Hector, Aiguilleur de 1^{re} classe, Montargis.
MARTIN René, Commis de 2^e classe, Dijon-Ville.
ROGER Ernest, Manœuvre, Montargis.
BOUTIER Claude, Mécanicien de route, Les Laumes.
TAUPIN Emile, Conducteur de machine-outil, Dijon-Perrigny (ateliers).

MM.

RENARD Jules, Conducteur de machine-outil, Dijon-Perrigny (dépôt).
CHENAVAZ Joanny, Conducteur de machine-outil, Ambérieu.
MONGEIN Marius, Facteur enregistreur, Fontan-Saorge.
SIMON Emile, Aiguilleur de 2^e classe, Chagny.
LANFREY Pierre, Ouvrier, Oullins.
BOYER Paul, Conducteur, Valence.
ARBAUD Claude, Cantonnier, Billezois (Allier).
AUZET Fernand, Aide-ouvrier, Arles.
BRUNET Joseph, Sous-Chef de canton, passage à niveau n° 47 à la Bâtie-Montsaléon (Hautes-Alpes).
NAPHEGYI Gabor, Comptabilité générale et Finances, 1^{re} division.
CHAUVEAU Eugène, Chef de train, Dijon.
VAILLY Edouard, Garçon de bureau, Paris (4^e division).
DUMAS Alfred, Employé, Nice (Matériel et Traction).
GUILFRAY Emile, Facteur aux écritures, Chambéry.
GAZAGNES Louis, Chef de train, Lyon-Perrache-1.
PERROT Maximilien, Surveillant, Paris.
BOUCAUD Jean, Aiguilleur de 1^{re} classe, Givors-Canal.
CHENAVAS Joseph, Cantonnier au passage à niveau n° 16 commune de Saint-Barthélemy (Isère).
CARROUE Georges, Brigadier de manutention, Paris.
LACROIX Marcel, Sous-Chef de brigade de manœuvres, Paris E. V.
GRISONI Antoine, Employé, Grenoble.

CITATIONS A L'ORDRE DU RÉSEAU

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

M. ARMAND Paul, Chef de gare de 6^e classe, à La Roche-de-Rame.

En mars 1929, alors que le train 2739 quittait sa gare, s'est précipité au secours d'un voyageur qui, s'étant attardé sur le quai, avait tenté de remonter dans le train en marche. En dégageant l'imprudent qui restait suspendu à la poignée de la portière, les jambes pendantes, a roulé avec lui sur le trottoir et réussi à le maintenir couché, pendant le passage du convoi.

MM. TAILHARDAT Albert, Facteur enregistreur, et BURILLE-TOMMA Pierre, Homme d'équipe à la gare de Vénissieux.

Le 8 janvier 1930, lors de l'entrée en gare du train 2557, voyant le danger que courait une personne immobilisée sur le bord de la voie 1, se sont précipités à son secours et, la tirant chacun par un bras, l'ont ramenée à temps sur le trottoir.

MM. JACQUET Maurice, Facteur enregistreur, et RIBIÈRE Eugène, Garde-signaux à la gare de Vougeot.

Le 4 février 1930, ont tous deux contribué à éviter un accident grave en prenant rapidement et judicieusement les mesures voulues pour arrêter un train à environ 300 mètres d'un point où la voie venait d'être obstruée.

M. BOUARDI Amar, Homme d'équipe auxiliaire à la gare d'Agha.

Le 26 février 1930, étant de service aux manœuvres, s'est porté rapidement au secours d'un de ses camarades qui, heurté par la machine d'un train, venait d'être projeté sur une voie occupée par une rame de wagons en mouvement. A pu relever le blessé au moment où le pied droit de ce dernier allait être broyé.

MM. ROMESTAN Léon, Chef de gare de 2^e classe, et ANTRESSANGLE Marius, Sous-Chef de gare, à Rives.

Le 3 mars 1930, lors de l'arrivée du train 6253, voyant une jeune fille se coucher subitement sur le rail dans l'intention manifeste de se suicider, se sont portés aussitôt à son secours, tout en faisant les signaux d'arrêt au mécanicien, et ont réussi à la tirer à temps de sa dangereuse position.

M. CHARLES LOUIS, Vagonnier à la résidence de Valence.

Le 6 mars 1930, remarquant, de la vigie qu'il occupait sur le train 5143, qu'un chargement de cadres de bouteilles était en feu sur l'un des wagons du train, a pris toutes les mesures nécessaires pour arrêter ce dernier et isoler ensuite le chargement en feu, sans souci du risque qu'il courait du fait de la proximité d'un wagon d'obus.

M. VEUILLEN Jean-Marie, Aiguilleur de 1^{re} classe à la gare de Chambéry-Challes-les-Eaux.

De service au poste 3, dans la nuit du 13 au 14 mars 1930, a, par sa vigilance et son initiative, évité un grave accident en mettant à l'arrêt le carré de voie 2 et en se portant immédiatement, au pas de course, à la rencontre d'un train qu'il a réussi à arrêter à temps, l'empêchant de s'engager sur une voie momentanément obstruée.

M. CLEMENT Maurice, Homme d'équipe à la gare de Grenoble.

Dans la nuit du 2 au 3 avril 1930, au cours d'une manœuvre, voyant le danger qui menaçait un de ses collègues tombé sur le rail à côté d'une rame en mouvement, se porta courageusement au secours de son camarade, sans pouvoir malheureusement le dégager tout à fait, malgré son intervention rapide et ses efforts.

M. BERCE Jean-Marie, Conducteur à la résidence de Lyon-Guillotière.

Le 3 avril 1930, sautant du frein de queue du train 5405 où il se trouvait, a saisi par ses vêtements une personne âgée qui venait d'être renversée par le dernier véhicule et a réussi à la ramener indemne sur le trottoir.

M. BONNET Francis, Mécanicien de route du dépôt de Lyon-Mouche.

En conduisant le train 126 bis, dans la nuit du 21 au 22 avril 1930, brûlé ainsi que son chauffeur par la vapeur qui s'échappait d'une conduite rompue et obligé de se réfugier sur le tablier de la machine, a fait preuve d'initiative et de courage en brisant la glace d'abri pour fermer le régulateur et arrêter son train à l'approche d'un point de ralentissement.

M. DUTARTRE Vivant, Sous-Chef de gare de 4^e classe, à Beaune.

Le 28 avril 1930, vers 17 h. 20, en présence du danger que courait un ouvrier traversant les voies sans voir survenir le train rapide 12, s'est précipité au secours de l'imprudent, réussissant à le repousser hors de la voie du rapide au moment où ils allaient être atteints tous deux.

M. GUINET Jean, Surveillant des trains à la résidence de Lyon-Perrache-1.

Le 4 mai 1930, alors que le train 126 qu'il accompagnait venait d'être arrêté par le signal d'alarme, tiré par une voyageuse victime d'une agression, s'est lancé à la poursuite de l'agresseur qui s'enfuyait à travers champs et a réussi à le maîtriser et à le ramener dans le train.

M^{me} MAITRET Auguste, Gardé-barrières à Champvans-les-Dôles.

Le 4 mai 1930, s'est courageusement précipitée au secours d'un bébé de 3 ans qu'un train survenant en vitesse allait infailliblement écraser devant son P. N. et a réussi, au péril de sa vie, à pousser l'enfant hors de la voie à l'instant même où la locomotive arrivait à sa hauteur.

M. GUILLOT Fernand, Journalier d'équipe à Vinieu-le-Grand.

Le 5 mai 1930, lendemain de son entrée à la Compagnie, s'est précipité au secours d'une personne âgée qui s'engageait sur la voie 1 comme le train n° 609 entrant en gare et est parvenu, au péril de sa vie, à retirer l'imprudente de la voie alors que la machine allait l'atteindre.

M. CAVAILLER Antoine, Facteur aux écritures à la gare d'Agha.

Victime de son courage et de son dévouement.

Le 11 mai 1930, étant de service à la halte de l'Abattoir et voyant une voyageuse en grand péril alors qu'elle tentait de monter à contre-voie dans un train arrêté, s'est courageusement précipité à son secours en passant à quelques mètres d'une machine qui arrivait en sens inverse.

A réussi à sauver cette voyageuse, mais a été lui-même heurté par la machine et mortellement blessé.

M. MOUNIER Jean-Marie, Garde au Chambon-Feugerolles.

Le 20 mai 1930, a exposé sa vie en tentant, mais en vain, de sauver une personne âgée qui, n'ayant pas entendu ses avertissements, s'était imprudemment engagée sur la voie comme le train 3842 arrivait.

ACTES DE PROBITÉ

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

M^M. BAILLON Pierre, Facteur mixte au Cap d'Ail; BILLEY Charles, Sous-Facteur à Paris; BLANC Alfred, Chef de train à Nice; CASTILLOU Germain, Surveillant des trains à Marseille-Saint-Charles; DEAMBROSIS Jean-Baptiste, Cantonnier à Cassis; DOMERGUE Emilien, Homme d'équipe à Lunel; FABRE Jean, Lampiste-appareilleur au Vigan; LAURET Charles, Facteur enregistrant à Lézennes; MAQUET Léon, Employé principal (E) au Service Central de l'Exploitation (4^e division); PIN Firmin, Chef de train à Nîmes.

LES RÉSULTATS DE NOTRE EXERCICE 1929

par M. Louis GEOFFROY, Contrôleur technique principal à la Direction.

Quatre milliards trois cent quatre-vingt-deux millions de francs...

Tel est le chiffre d'affaires de notre Réseau pour l'exercice 1929, telle est la somme de recettes à laquelle aboutit une année de fonctionnement de notre grand rouage.

Mais c'est aussi cette somme qu'il a fallu, tant pour rémunérer environ 120.000 Agents que pour couvrir les charges de 10 milliards d'argent emprunté, faire face à une dépense de charbon de 3.185.000 tonnes et assurer l'exécution de certains travaux indispensables au bon entretien et à la modernisation de notre appareil ferroviaire.

Chiffre nécessaire,

disons-nous, et c'est bien la vérité, puisque, tout compte fait, il n'est resté, ainsi qu'on le verra, que 110 millions de francs à verser au fonds commun des Réseaux, contre 260, soit plus du double, en 1928.

Le trafic moyen, tel qu'il est indiqué sur la figure 1, a été, dans l'ensemble, supérieur à celui de 1928 et l'augmentation la plus sensible a porté sur le tonnage des expéditions P. V. Par ailleurs, l'exercice 1929 ne marque pas une aussi intéressante progression que son prédécesseur, qui succédait, il est vrai, à un exercice relativement faible.

Quant aux indemnités pour accidents, pertes, retards et avaries, elles sont revenues aux chiffres de 1927, mais il faut noter qu'elles se rapportent à un

trafic bien supérieur et, aussi, à une année qui n'a pas été précisément favorable.

L'année 1929 débutait mal, en effet, et chacun se souvient de ces périodes de froid exceptionnel qui ralentirent considérablement l'exploitation : pendant qu'on lutte contre les rigueurs de la température, le trafic et les recettes baissent (fig. 2), les dépenses d'exploitation cou-

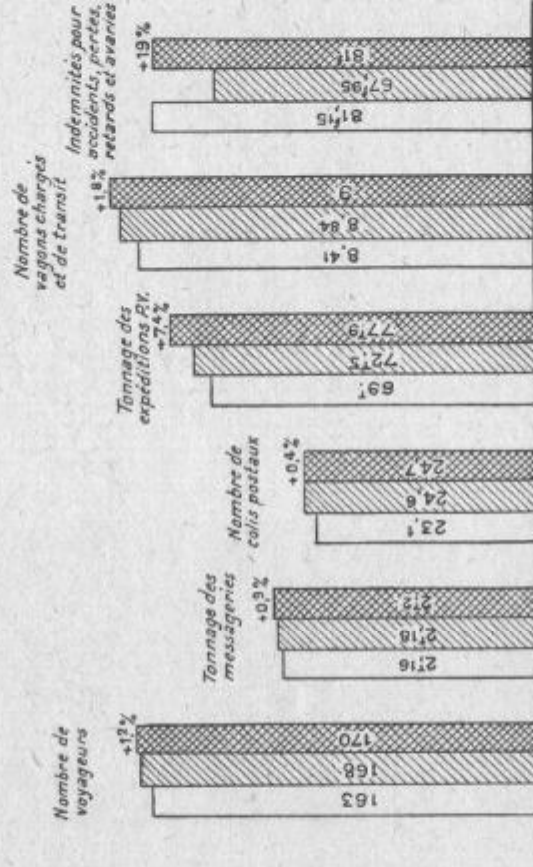


Fig. 1. — Résultats moyens par journée divisés par le nombre des gares, stations et haltes. En 1927 (blanc), en 1928 (hachuré) et en 1929 (quadrillé).

rent...

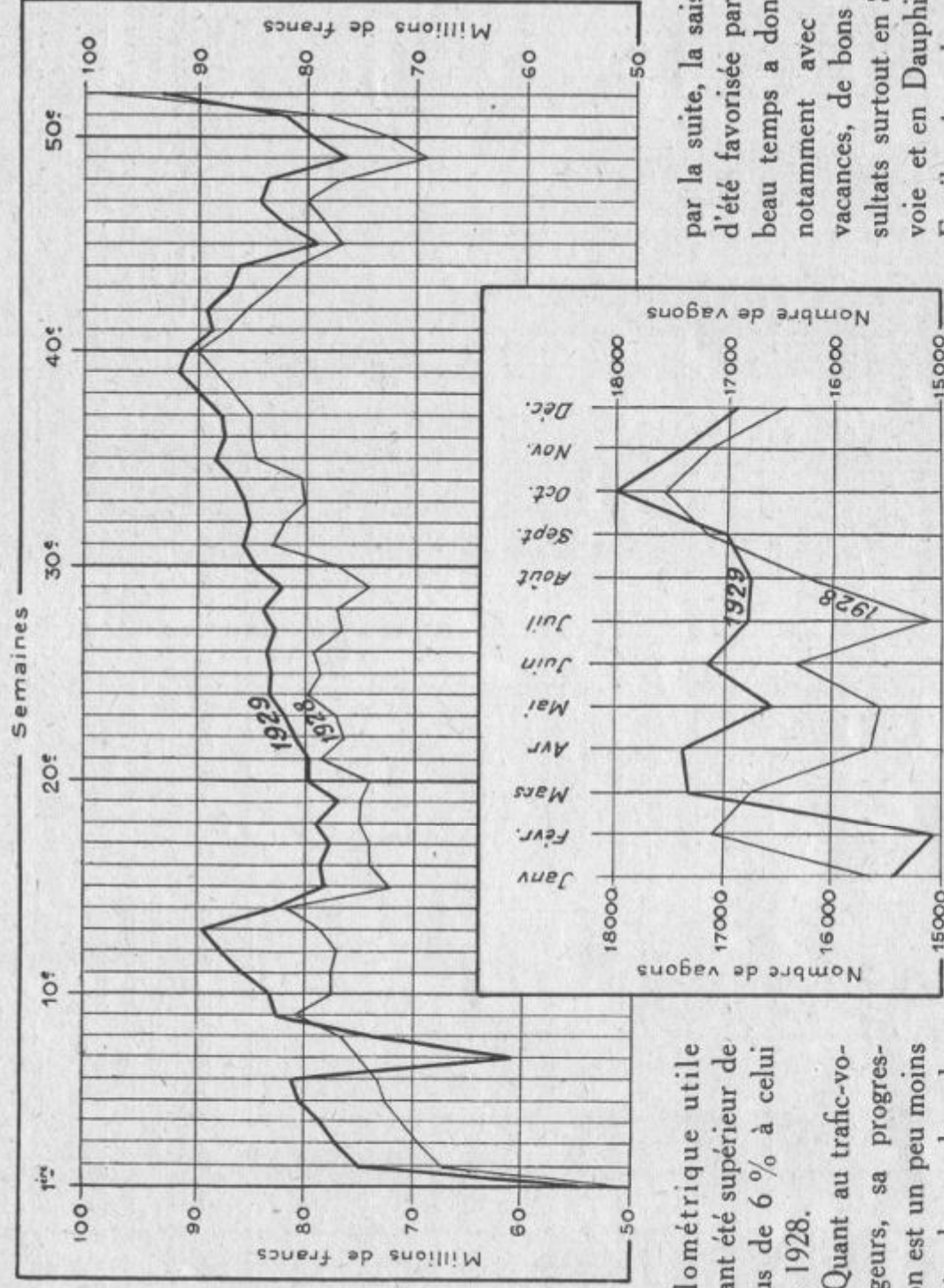
Handicap incontestable : une fois la situation rétablie, qu'arrive-t-il ? La poussée de trafic se déclenche, véritable offensive à laquelle il faut faire front avec un effectif de matériel roulant que la précédente offensive du froid a durablement éprouvé, tout comme elle a éprouvé le personnel de conduite, dont les journées de maladie ont augmenté, dans l'ensemble, de plus de 20% par rapport à 1928!

Beaucoup trop d'utilisateurs ignorent ces détails... qu'il est pourtant nécessaire de connaître, pour apprécier réellement les résultats d'ensemble de 1929.

Prenons la recette *nette* : son augmentation de 4% sur celle de 1928 peut donner une idée exacte de la progression du trafic (1).

Le trafic-marchandises P. V., qui fournit toujours le plus gros de la recette (fig. 3), est celui qui a marqué le plus de progrès, le tonnage

(1) Bulletin de mai 1929. Renvoi de la page 6.



kilométrique utile ayant été supérieur de plus de 6 % à celui de 1928.

Quant au trafic-voyageurs, sa progression est un peu moins forte, le nombre des voyageurs-kilomètres dépassant de 4,5 % celui de 1928.

On pourra voir ci-après (fig. 4 et 5) les résultats généraux de ces deux trafics comparés à ceux de 1928 et de 1913, sous la forme de trains schématiques dont la longueur totale représente soit le nombre des voyageurs transportés (fig. 4), soit le tonnage P. V. (fig. 5).

Reprenons les voyageurs. La répartition entre les classes est la suivante, pour 1.000 voyageurs :

	1929	1928	1913
1 ^{re} classe.	19	21	39
2 ^e classe.	85	84	90
3 ^e classe.	896	895	871
	1.000	1.000	1.000

On voit que le mouvement de déclassement, de la 1^{re} à la 2^e classe, continue à se poursuivre.

Après une saison d'hiver plutôt défavorable au début, meilleure

par la suite, la saison d'été favorisée par le beau temps a donné, notamment avec les vacances, de bons résultats surtout en Savoie et en Dauphiné. Est-il nécessaire de dire que les départs en vacances à l'occasion des fêtes ont été

plus nombreux ? Ce serait peut-être empirer inutilement sur le domaine des grands quotidiens, avec leurs informations des lendemains de fêtes. Il est tout aussi intéressant de montrer (fig. 6) quelle a été la vogue de nos services de cars P. L. M. en 1929, au regard de l'année précédente qui marquait déjà un record. Le total des kilomètres-

voyageurs de cars n'a pas, il est vrai, augmenté dans une aussi forte proportion, ce qui revient à dire qu'on a davantage roulé sur les petits circuits touristiques que sur les grands. Il n'importe : tous ces voyageurs, amenés par des trains P. L. M., ont parcouru et admiré des sites P. L. M. qu'ils voudront faire connaître à d'autres.

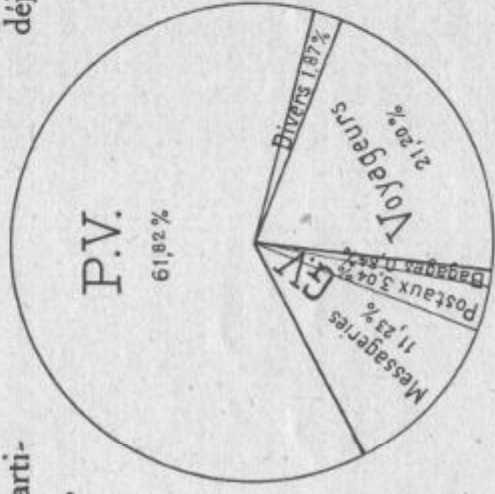
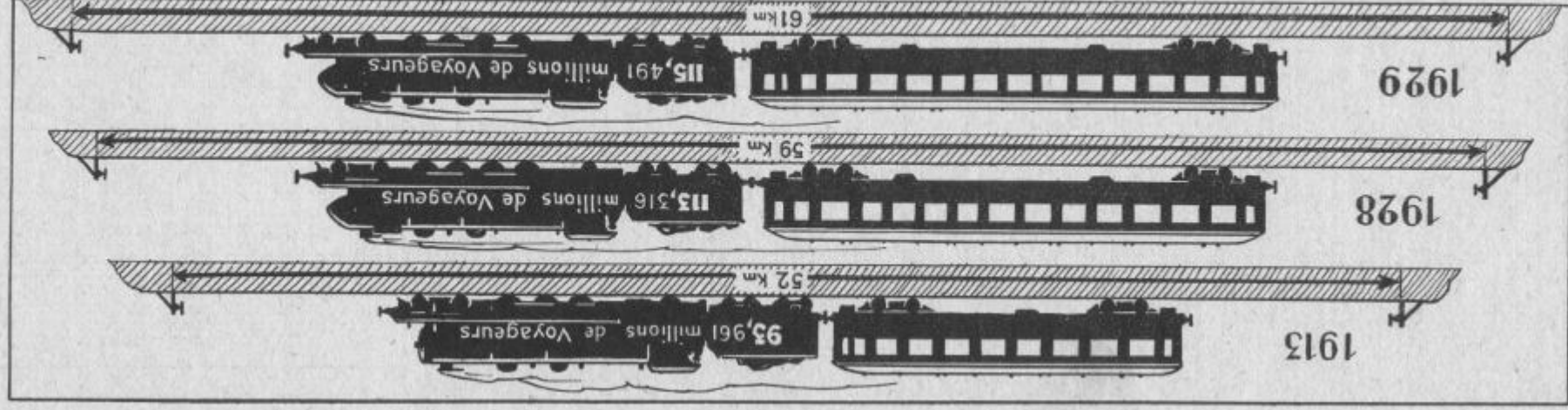


Fig. 3. — Importance des différents trafics dans la recette totale.

Quant aux résultats du trafic-marchandises, ils viennent confirmer

Fig. 4. — Le trafic-voyageurs.

Le P. L. M. a transporté en 1929 plus de 115 millions de voyageurs dont le parcours moyen a été de 61 km. Le produit donne plus de 7 milliards de voyageurs-kilomètres, résultat supérieur de 4,5 % à celui de 1928, et de 43,8 % à celui de 1913.



cette tendance générale qui se consatait déjà l'an dernier, à propos de l'année 1928 : industrie grandissante et agriculture plutôt stationnaire.

En effet, les grands groupes entre lesquels se partage le tonnage des expéditions ont présenté, en 1929, les différences d'importance suivantes par rapport à 1928 :

Combustibles.....	+ 17,37 %
Industries diverses ..	+ 2,84 %
Agriculture	- 1,54 %
Construction	+ 9,24 %

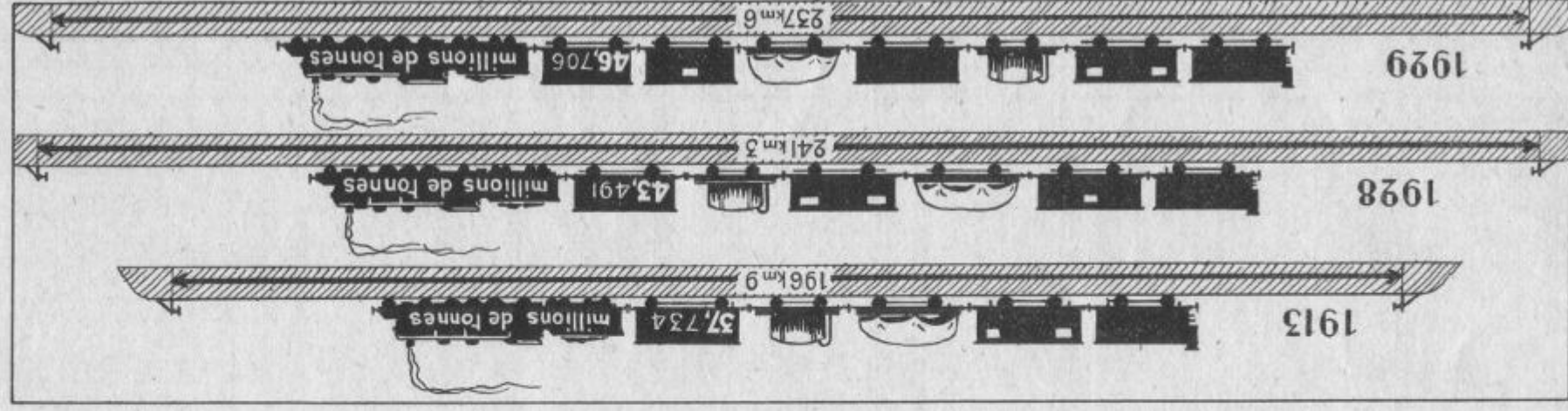
Il faut pourtant que la production agricole marche de pair, autant que possible, avec le développement de l'industrie, développement qui a forcément pour effet d'augmenter les besoins de la consommation. C'est bien dans cet esprit que notre Compagnie poursuit une sage politique agricole, en encourageant les producteurs par toutes sortes de mesures. L'importance des tonnages des expéditions de primeurs (fig. 7) montre combien intéressants peuvent être les résultats de cette politique.

Tentons maintenant de donner une idée du travail fourni par la Traction, en considérant, d'une part, le parcours total des trains et, d'autre part, les tonnages kilométriques bruts remorqués. Le premier, avec 120.191.000 km, se présente en augmentation de 5,5 % sur 1928. Quant aux tonnages kilométriques bruts — près de 53 milliards de tonnes-kilométriques —, leur augmentation n'est que de 2,85 %. Les deux éléments considérés peuvent être représentés par un train qui effectuerait environ 12.160 fois le parcours total de nos lignes (9.884 km), avec une charge brute de 441 t.

Naturellement, les locomotives

Fig. 5. — Le trafic-marchandises.

Le P. L. M. a transporté en 1929 près de 47 millions de tonnes de marchandises (1) dont le parcours moyen a été de 237 km 6. Le produit donne plus de 11 milliards de tonnes-kilométriques, résultat supérieur de 5,7 % à celui de 1928, et de 49,3 % à celui de 1913.



(1) Sans les transports en service.

ont couru plus qu'en 1928 : leur parcours global — avec près de 162 millions de km — donne une majoration de 5,8 %, correspondant à celle du parcours des trains, mais non à celle des tonnages kilométriques bruts, inférieure de moitié. Il faut en déduire que l'année 1929 aurait vu circuler en moyenne *davantage* de trains *moins lourds* : c'est la réalité pour les trains de marchandises.

La figure 8 ci-dessous donne pour chacune des années 1913, 1928 et 1929 :

- 1° La puissance moyenne de chaque locomotive du parc (quotient de la puissance totale des locomotives par leur effectif) ;
- 2° son parcours journalier moyen ;
- 3° sa consommation journalière moyenne de combustible.

On notera la chute du parcours journalier depuis 1913, par suite de l'application de la loi de huit heures. Encore faut-il observer qu'on est revenu depuis quelque temps à une meilleure utilisation des machines, sans sortir du cadre légal, mais grâce



Fig. 6. — La fréquentation des cars P. L. M. (nombre de voyageurs).

à des mesures comme la double équipe et l'augmentation des parcours entre relais.

Ces quelques renseignements, et le simple examen des figures qui les complètent, montrent encore combien le Service de la Voie doit également travailler pour assurer le bon entretien et le renforcement de lignes que le trafic « use » de plus en plus vite.

C'est ainsi qu'en 1929 le cube total de ballast fourni et employé a atteint 917.000 m³ — contre 750.000 en 1928 — et que la consommation de traverses neuves est montée au chiffre d'environ 2.500.000 traverses — contre 1.900.000 —, celle des rails neufs s'élevant à 65.500 tonnes — au lieu de 54.500.

Avec ces matériaux, le Service de la Voie a procédé au remplacement et au renforcement du ballast sur 472 km — 100 de plus qu'en 1928 — et au renouvellement en rails sur 514 km contre 478 en 1928. Il a augmenté le travelage en prévision de la circulation des machines plus lourdes, en portant le nombre des traverses à 1.850 par km sur la grande ligne de Bour-



Fig. 7. — Tonnage des expéditions de primeurs.

consommation de traverses neuves est montée au chiffre d'environ 2.500.000 traverses — contre 1.900.000 —, celle des rails neufs s'élevant à 65.500 tonnes — au lieu de 54.500.

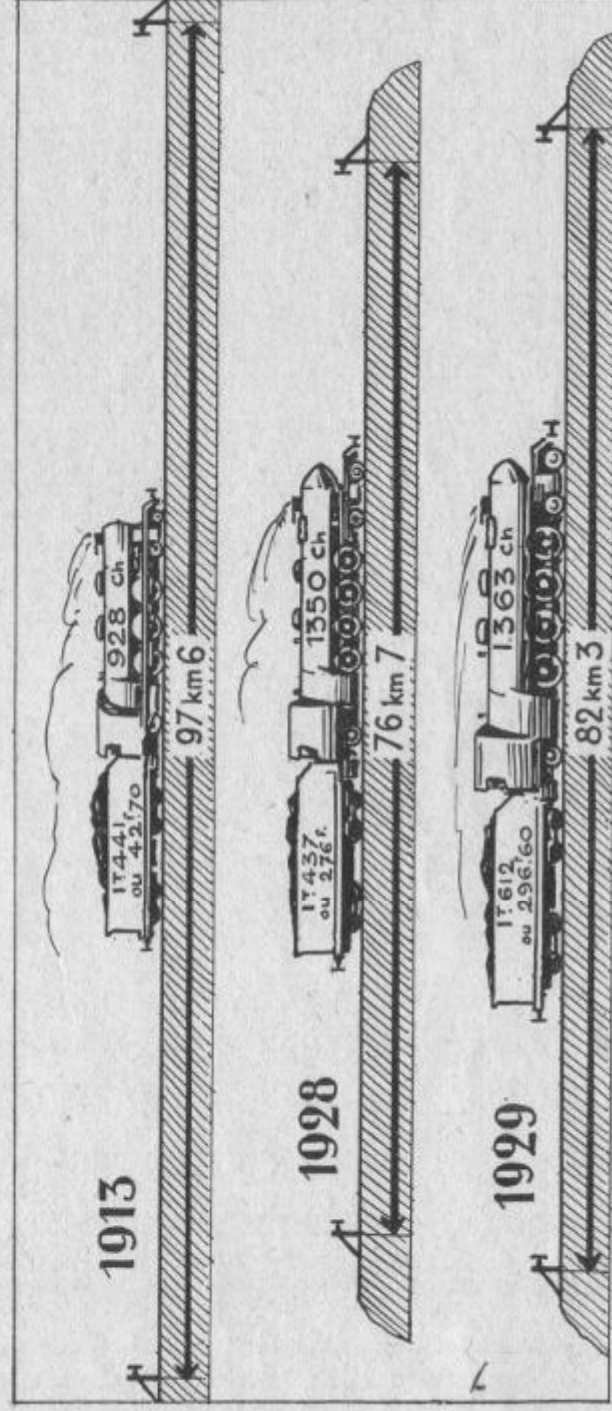


Fig. 8. — Puissance moyenne par locomotive. Parcours moyen journalier et consommation correspondante. (en tonnes de combustible et en argent).

LÉGENDE

Dépenses

1. - Personnel.
2. - Combustibles.
3. - Matériel roulant (entretien, renouvellement, divers).
4. - Voie et bâtiments (entretien, renouvellement).
5. - Toutes sortes de dépenses diverses.
6. - Impôts (à la charge de la Compagnie).
7. - Indemnités (pour accidents, pertes, retards, etc.).

Produit net

- A. - Charges des emprunts.
- B. - Sommes revenant aux Actionnaires.
- C. - Prime de gestion du Personnel.
- D. - Versement au Fonds commun des Réseaux.

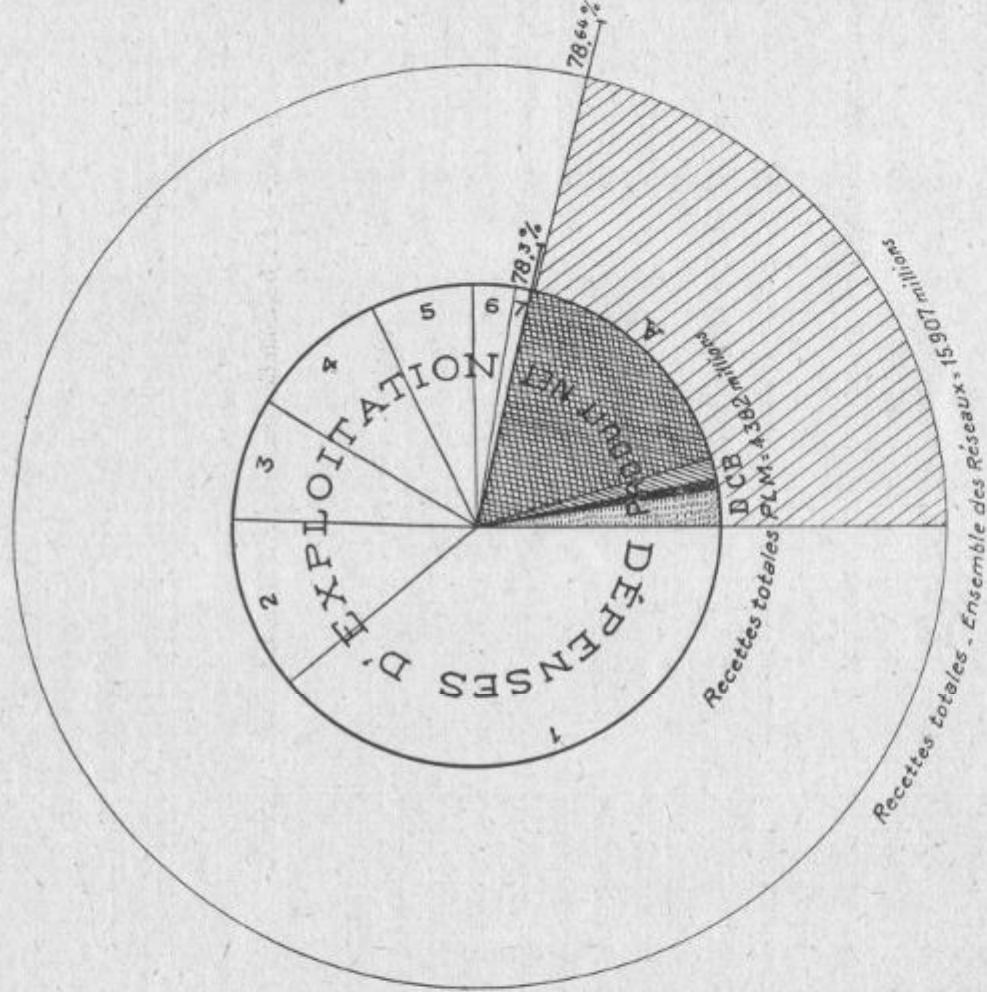


Fig. 9.

La répartition de la recette totale P. L. M. est représentée par le cercle intérieur. Le grand cercle représente la recette totale des sept grands Réseaux.

gogne et à 1.722 sur un plus grand nombre de lignes. Tous ces travaux s'accomplissent avec un outillage mécanique développé, qui permet un meilleur rendement et supprime certaines tâches pénibles.

Pour terminer, jetons un coup d'œil sur la recette totale et son utilisation (fig. 9).

Une première constatation s'impose : la recette totale du P. L. M. en 1929 a constitué plus du quart des recettes réunies de l'ensemble des grands Réseaux.

On voit qu'elle est supérieure de 252 millions, soit de 6,1 %, à celle de 1928 (1), mais que, parallèlement, les dépenses d'exploitation (secteurs 1 à 7) ont suivi une progression plus forte : ces

dépenses ont dépassé, en fait, de 351 millions celles de 1928. Le produit net (secteurs A à D) se présente ainsi en diminution de 99 millions et le coefficient d'exploitation atteint 78,3.

Ce coefficient reste néanmoins inférieur au coefficient moyen de l'ensemble des Réseaux, et le P. L. M. a versé 110 millions au fonds commun (2), dont l'excédent total n'a pas dépassé en définitive 300 millions.

De telles constatations montrent qu'en dépit de circonstances moins favorables notre Réseau a bien travaillé en 1929 et que, pour avoir été moins brillants qu'en 1928, les résultats de son exploitation n'en sont pas moins restés satisfaisants.



(1) Voir, numéro de mai 1929, les graphiques de la page 7, à la même échelle.

(2) Voir à ce propos *Comment fonctionnent les Grands Réseaux au point de vue financier* (Bulletin de novembre 1929, p. 12).

LE CHANGEMENT DE SERVICE DE MAI 1930



PARIS

procèdent à la mise en vigueur des nouvelles marches des trains qui sont applicables, en principe, pendant une année.

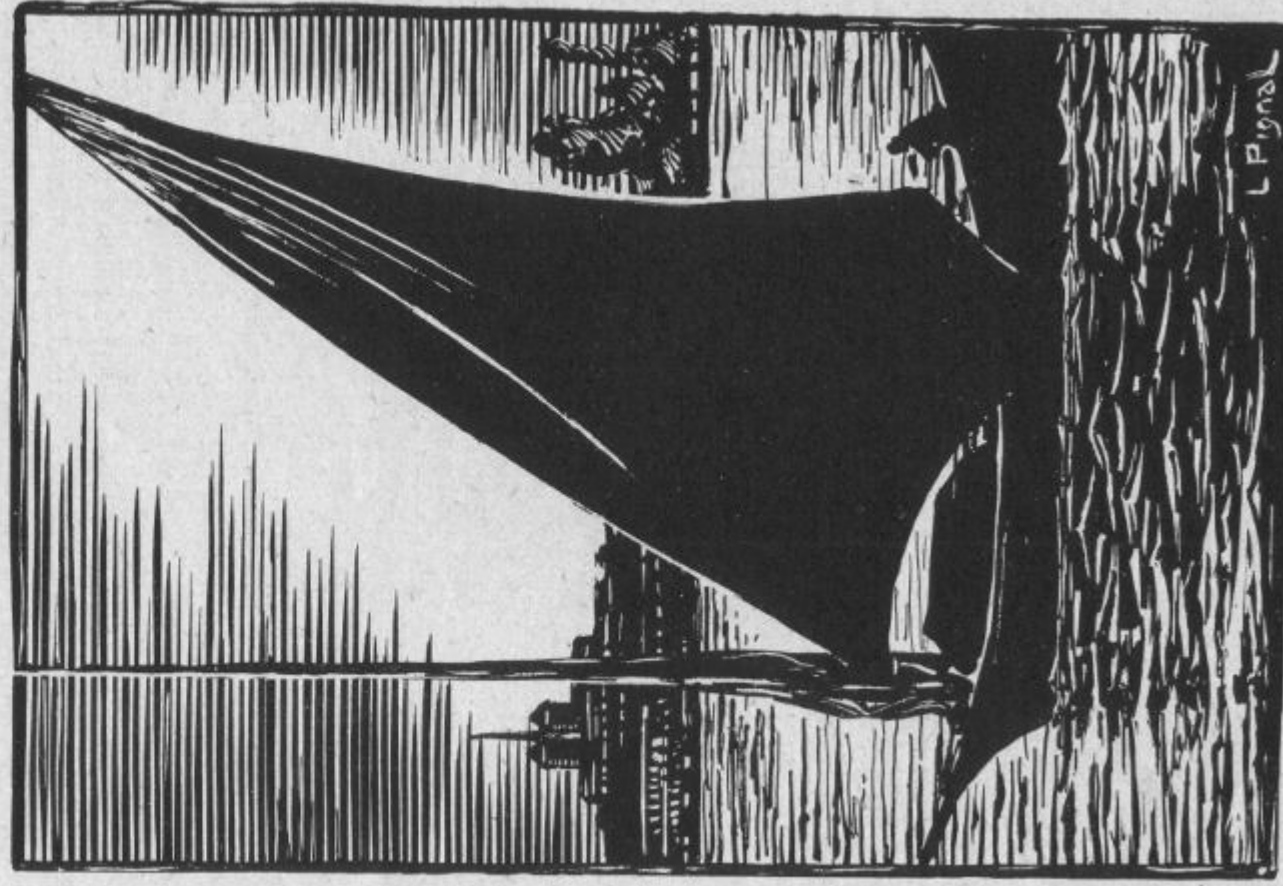
Notre service 1930-1931, dont le *Bulletin* n'a pu parler jusqu'à présent en raison du programme spécial de son numéro de mai dernier, consacré au Centenaire de l'Algérie, a comporté, comme chaque année, de notables améliorations obtenues principalement grâce à des créations de trains, dont les plus importantes sont destinées à soulager de grands trains ne suffisant plus à faire face à l'accroissement du mouvement des voyageurs. D'autres créations ont été nécessitées par l'intérêt d'établir de nouvelles relations commerciales ou touristiques, ou bien encore d'améliorer celles qui existent déjà.

L'innovation la plus importante a consisté dans la mise en marche d'un nouveau train rapide de jour — toutes classes — entre Paris et Lyon. Ce rapide est prolongé sur Grenoble par un nouveau train comportant des voitures directes. Cette création s'est traduite, pour donner au public de nouvelles combinaisons, par une modification de la plupart des rapides de jour de la grande artère Paris-Lyon-Marseille.

D'autre part, afin de soulager le rapide de nuit Suisse-Méditerranée, qui est très chargé surtout pendant l'été et en vue d'of-

La marche des trains doit tenir compte des desiderata du public. Aussi est-il nécessaire de la reviser fréquemment; mais, bien entendu, on ne peut songer à faire une telle révision à des dates quelconques. D'une part, de fréquentes rectifications isolées entraîneraient trop de perturbations dans le service; d'autre part, l'établissement en serait presque impossible en raison de ce qu'il est souvent nécessaire d'être d'accord avec les Réseaux voisins ou étrangers lorsque l'on désire améliorer de grandes relations qui sont le fondement de tout le système.

C'est donc au 15 mai de chaque année que tous les Réseaux



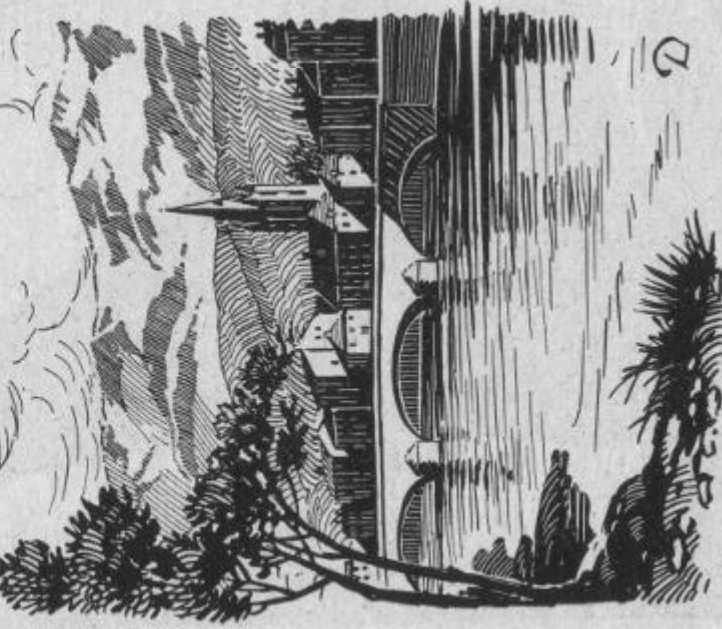
frir au public une nouvelle relation rapide de jour entre le Midi, le Dauphiné, la Savoie, il a été mis en marche, pendant la saison d'été, entre Marseille et Genève, *via* Valence, Grenoble et Chambéry, un rapide de chaque sens, toutes classes, offrant d'excellentes relations sur la Savoie, la Suisse et même l'Europe Centrale, puisqu'il comprend une voiture directe Marseille-Munich *via* Genève-Zurich.

Les express qui assurent les relations entre Marseille et les Hautes-Alpes étant également de plus en plus chargés pendant la saison d'été, on a décidé de faire circuler un rapide entre Marseille et Briançon, rapide qui ne met que huit heures pour effectuer le trajet.

De nombreuses autres modifications sont encore à signaler :

— la mise en marche, durant l'été, d'un express de nuit de Marseille sur Clermont-Ferrand par la ligne des Cévennes ;

— la création d'un nouvel express de chaque sens entre Bellegarde et Evian-les-Bains, ainsi que l'amélioration des relations actuellement existantes entre Lyon et Evian - les -



* GRENOBLE



BRIANÇON

Bains, de façon à offrir aux Lyonnais la possibilité de passer l'après-midi à Evian, en partant de Lyon le matin et en y rentrant dans la soirée ;

— l'amélioration de la desserte de la région de Clermont-Ferrand à Langeac par le prolongement de divers express ;

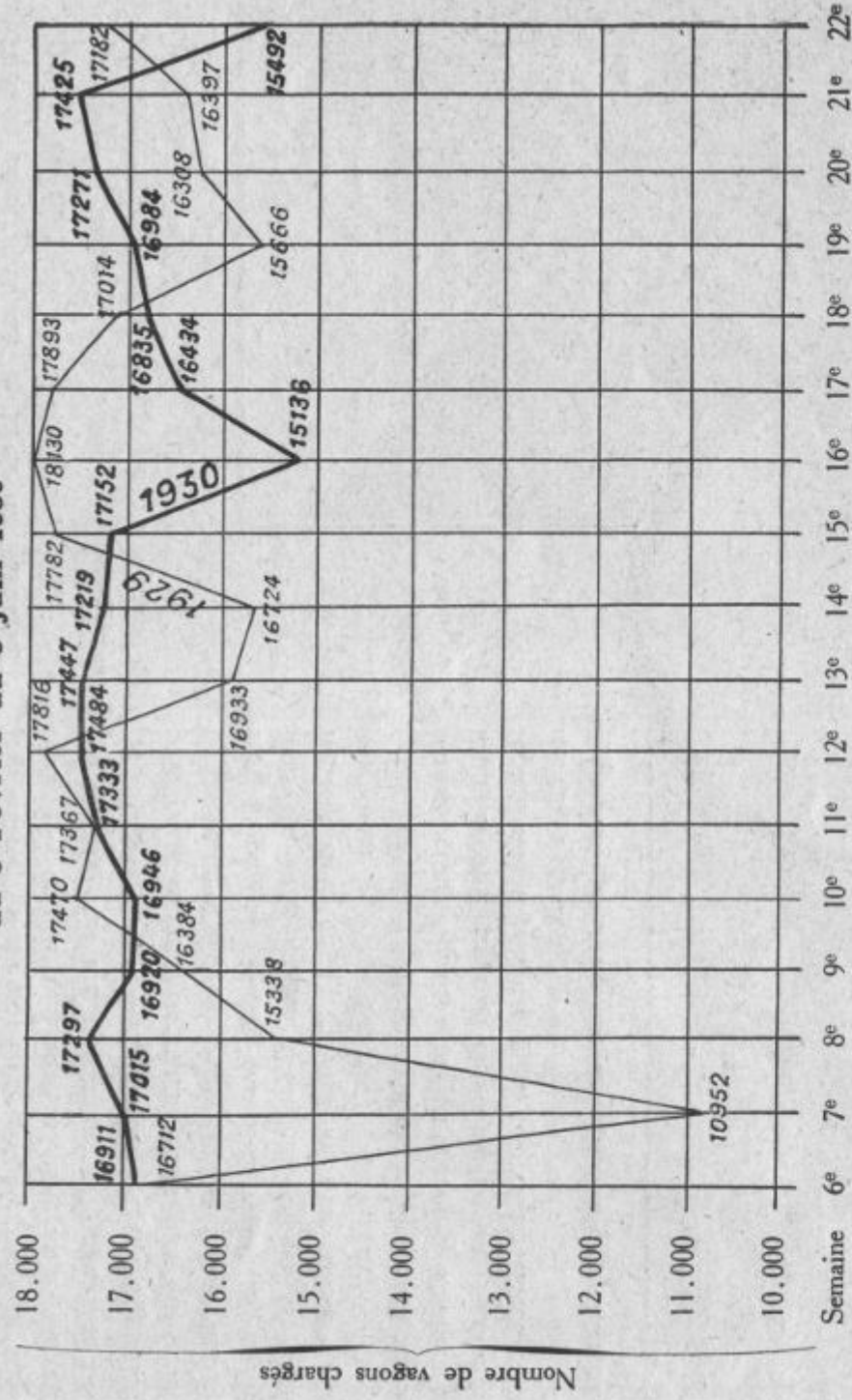
— la création d'un express de chaque sens Besançon-Belfort-Mulhouse permettant de meilleures relations commerciales entre les deux belles provinces de la Franche-Comté et de l'Alsace.

Dans l'ensemble, le service au 15 mai 1930 s'est traduit par une augmentation du parcours kilométrique journalier moyen des trains de voyageurs, qui ressort à 2.650 km dont 950 à titre permanent et 1.700 à titre temporaire.

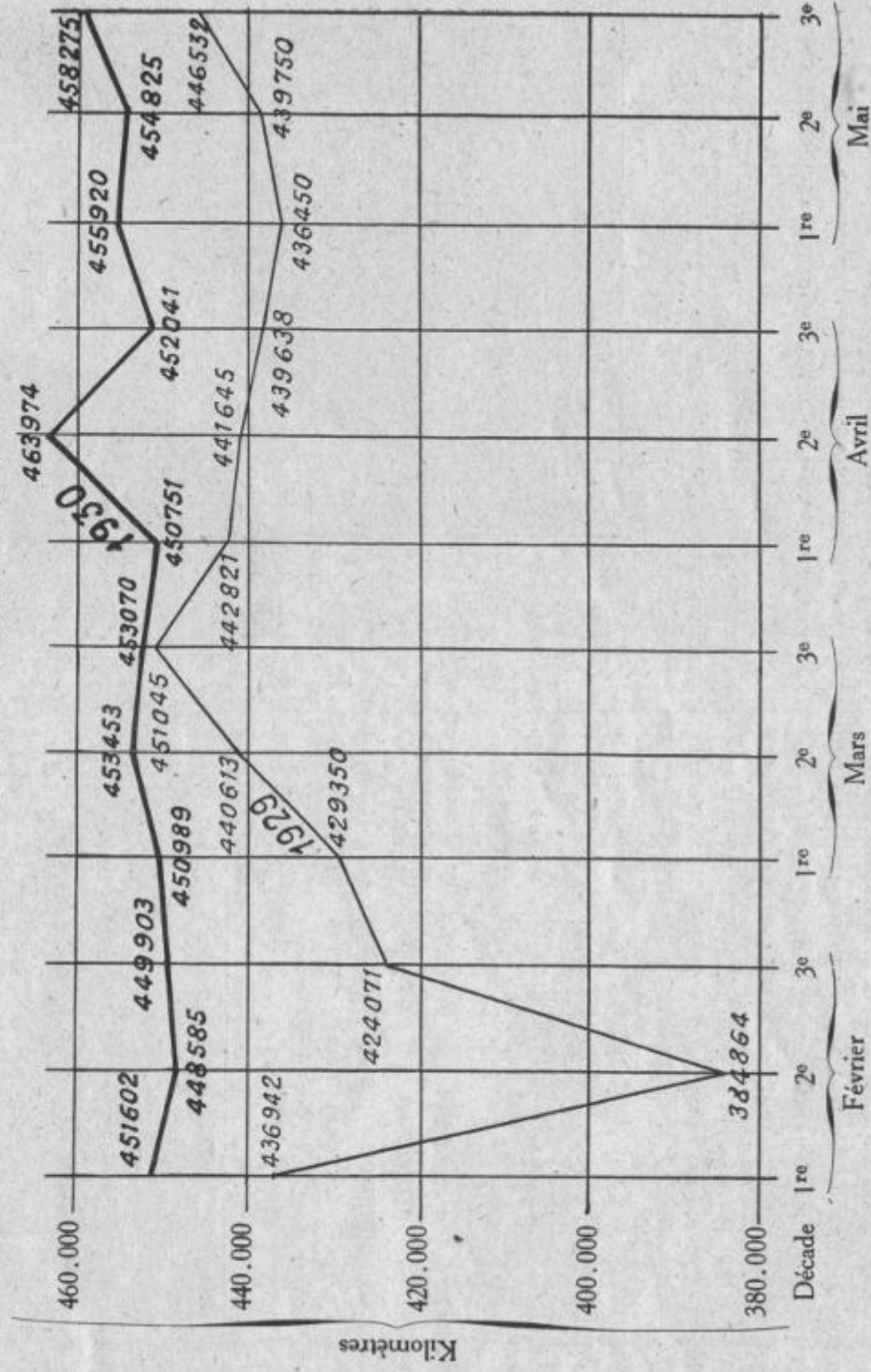
Le total représente 1,44 % du parcours *journalier* moyen total de nos trains, parcours qui a été, en 1929, d'environ 184.000 km, représentant plus de 18 fois la longueur totale exploitée des lignes du Réseau (9.884 km).

Trafic du Réseau P. L. M.

Nombre moyen journalier de wagons chargés pendant une semaine, du 5 Février au 3 Juin 1930



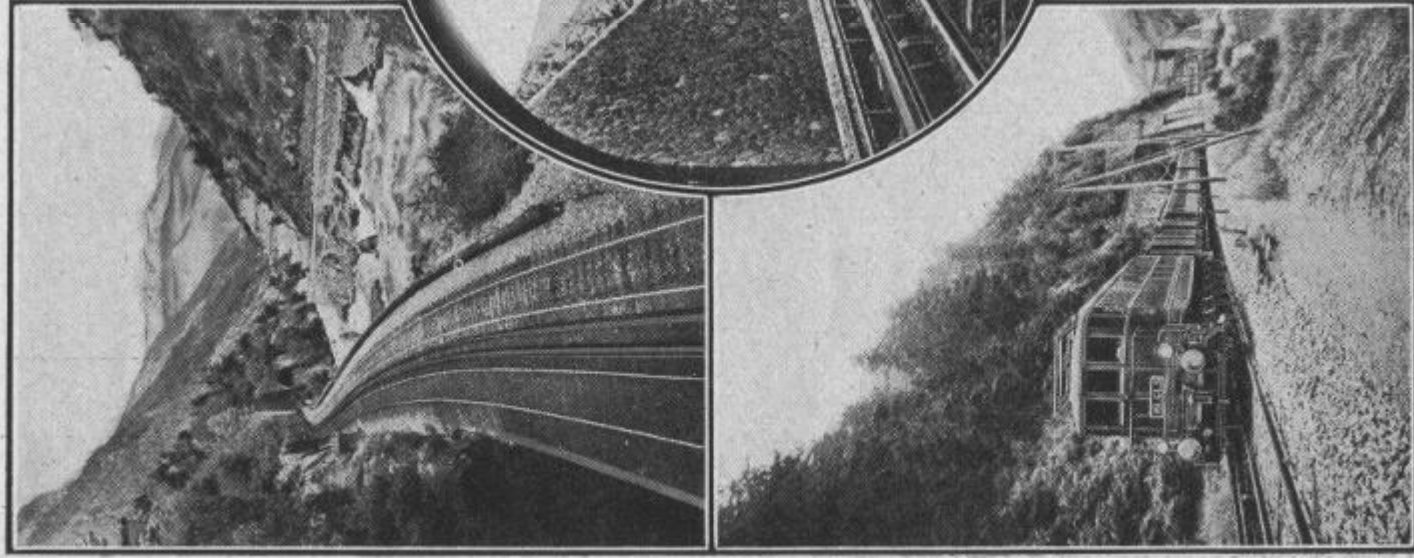
Parcours moyen journalier des locomotives pendant une décade, du 1^{er} Février 1930 au 31 Mai 1930



REVUE DOCUMENTAIRE

La traction électrique sur la ligne de Modane.

La traction électrique, qui fonctionnait régulièrement entre Chambéry et Saint-Jean-de-Maurienne depuis l'été dernier, a été étendue progressivement jusqu'à Modane au cours du printemps 1930.



Photos Babab.

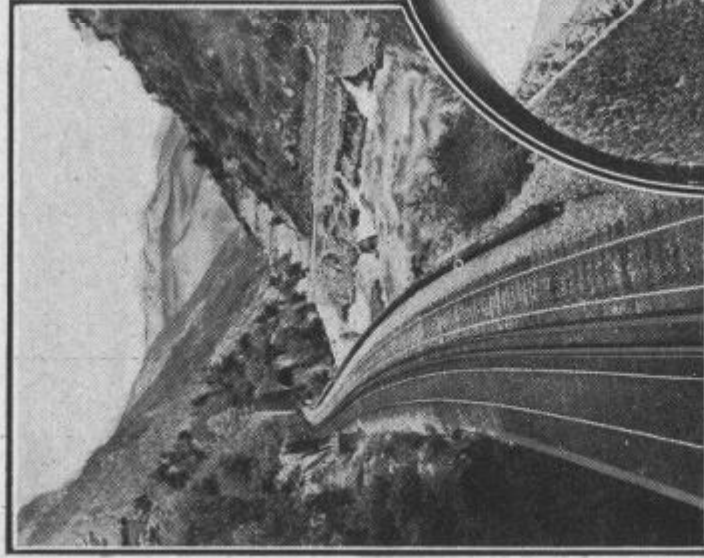
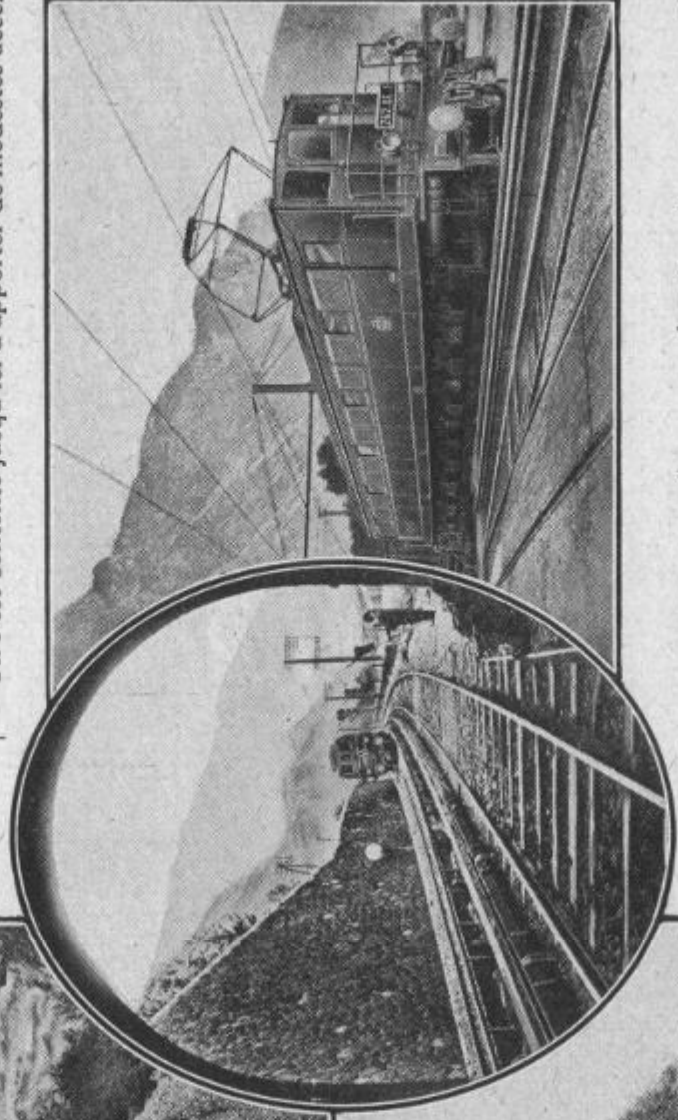


Fig. 1.
Quatre
vues de
la ligne
électrifiée.



En haut, un point caractéristique de la vallée de la Maurienne.

En bas, le train 603 aux abords du "Pont des Chevres", entre St-Michel-de-Maurienne et la Praz.

Au centre, vue prise de l'intérieur du souterrain de la Madeleine près de Pontamafrey.

A droite, la 262-AE en gare de St-Jean-de-Maurienne.

les trains se présentent en retard à l'entrée de la section électrifiée, on peut regagner, sur cette section, un nombre de minutes trois fois plus grand qu'auparavant pour les trains rapides et express, et deux fois plus grand pour les trains omnibus et les trains de marchandises, bien que les charges de ces derniers aient été déjà sensiblement relevées. D'autre part, grâce à la rapidité des démarrages, les manœuvres dans les gares exigent beaucoup moins de temps, et la régularité de la circulation s'en trouve nettement améliorée.

Par ailleurs, les locomotives électriques étant utilisées en banalité complète, alors que les machines à vapeur étaient soumises au régime de la double équipe, le nombre des locomotives nécessaires pour assurer le service est réduit de 12 % environ.

On s'est contenté jusqu'ici d'apporter de modestes accélé-

rations aux horaires des trains rapides et des trains omnibus, sans épuiser, à beaucoup près, les possibilités qu'offrent à cet égard les locomotives électriques : le prochain service d'hiver marquera un nouveau pas dans cette voie pour quelques trains rapides remorqués par les locomotives de la série 262.AE, dont le *Bulletin* de janvier dernier a donné la description.

Les essais dont il a été question dans ce *Bulletin* ont, en effet, montré que les locomotives 262.AE pouvaient aisément remorquer des rapides tracés à 90 km à l'heure de Chambéry à Saint-Jean-de-Maurienne, tout en portant au besoin leur charge à des taux bien supérieurs à ceux qui peuvent être effectivement réalisés de Paris à Chambéry avec les machines à vapeur les plus puissantes.

Depuis le 5 mai, tout le service de la ligne de Chambéry à Modane est assuré exclusivement par des locomotives électriques.

Leur puissance étant bien supérieure à celle des machines à vapeur du type Mikado utilisées antérieurement, le service présente maintenant une souplesse remarquable. Lors-

Ces résultats ont d'ailleurs été pleinement confirmés par une nouvelle série d'essais à très grande vitesse effectués en mars dernier avec la locomotive n° 262.AE-1 sur la ligne de Bordeaux à Bayonne, de la Compagnie du Midi.

Au cours de ces essais, un train de 600 tonnes a pu notamment effectuer le parcours de Morcenx à Bordeaux (108 km 5) en cinquante-neuf minutes seulement, démarrage et arrêt compris, ce qui représente une vitesse commerciale de plus de 110 km à l'heure.

Au démarrage, il a suffi d'un parcours de 6 km effectué en six minutes, pour atteindre la vitesse de 110 km à l'heure.

En pleine marche, la vitesse de 120 km à l'heure (maximum autorisé sur cette ligne) a pu être soutenue aisément sur tout le parcours, sans faire développer à la locomotive, à beaucoup près, toute la puissance dont elle est capable : on aurait donc pu réaliser facilement la même performance avec un train beaucoup plus lourd, n'eût été le souci de ne pas surcharger outre mesure les commutatrices des sous-stations.

Après ces essais, notre locomotive n° 262.AE-1 a été affectée pendant quelques jours à la remorque du Sud-Express entre Bordeaux et Bayonne (et retour) ; bien que l'horaire de ce train fût très tendu, on a pu regagner aisément à plusieurs reprises des retards assez importants, qui ont permis à la locomotive 262.AE-1 de montrer son excellente aptitude à soutenir en service courant des vitesses très élevées.

A propos de l'Assemblée générale de la Société des Agriculteurs de France.

La Société des Agriculteurs de France, à l'occasion de son Assemblée générale annuelle, a demandé à M. Munich, Sous-Chef de l'Exploitation de notre Compagnie, de présenter un rapport sur « le rôle des chemins de fer en agriculture ».

Nous ne pouvons malheureusement songer à reproduire en entier dans le *Bulletin* le si intéressant et vivant exposé de M. Munich, qui a traité successivement des trois principaux points suivants :

— Quels sont les services que les chemins de fer rendent à l'agriculture ;

— Dans l'état actuel de l'organisation de l'agriculture française, peuvent-ils en rendre davantage ;

— Comment l'agriculture doit s'organiser pour tirer des chemins de fer tous les bénéfices que ceux-ci sont capables de lui apporter.

Il convient néanmoins de citer de cette étude les quelques extraits suivants, qui intéresseront plus spécialement notre personnel :

Quelques chiffres représentatifs de l'activité des chemins de fer français.

« Je voudrais, avant tout, vous fixer, par quelques chiffres, sur l'importance des chemins de fer français.

« La longueur totale de leurs lignes représente environ 42.000 km, soit un peu plus du tour de la Terre.

« La longueur des parcours de trains qui circulent annuellement sur les grands Réseaux français représente au total environ 450 millions de km, autrement dit, les trains mis en marche par an sur les grands Réseaux français pourraient couvrir environ 640 fois les 680.000 km environ qui représentent le trajet aller et retour de la Terre à la Lune. Ceci veut dire que les trains qui circulent sur les grands Réseaux couvrent à peu près chaque jour deux fois le trajet aller et retour de la Terre à la Lune.

« Le tonnage annuel des transports commerciaux des grands Réseaux représente en tout 320 millions de tonnes, dont 10 millions à grande vitesse et 310 millions à petite vitesse.

« On s'imagine mal ce que représentent 320 millions de tonnes : les poids parlent moins à l'esprit que les volumes. Si, à chacune de ces tonnes correspondait un mètre cube, c'est-à-dire si les marchandises transportées avaient la densité de l'eau et si on les entassait pour former un tas à parois verticales, un prisme, sur la place de la Concorde qui a 7 hectares 1/2, la hauteur du volume annuel transporté représenterait environ 4.250 mètres, c'est-à-dire la hauteur du Mont-Blanc au-dessus de la vallée de Sallanches. A cette hauteur par an correspondent, par jour, 11 m. 50, c'est-à-dire la hauteur d'une maison à deux étages. On peut donc se faire une idée des marchandises transportées par les grands Réseaux en pensant que, par jour, cela représente un volume dont la surface est celle de la place de la Concorde et la hauteur celle d'une maison à deux étages.

« Tels sont, dans leurs grandes lignes, les chiffres qui montrent l'activité des Réseaux français. »

« Pour accroître la production, les Services agricoles des Réseaux ont, par exemple, distribué largement des plants fruitiers et forestiers, des graines de semences, des greffons, des boutures ; ils ont créé des pépinières locales, des jardins agricoles ; dans les champs d'expériences, ils ont démontré où il le fallait les avantages des amendements et des engrais ; ils ont montré comment on lutte contre les maladies des plantes ou comment on résout le problème de l'eau. Ils ont fait des croisades pour l'emploi de semences ou de géniteurs de race sélectionnée. Ils ont fait campagne pour qu'en cas de surproduction, et pour remédier aux méventes, les récoltes en excédent soient industriellement utilisées. Ils ont provoqué des démonstrations des moyens mécaniques qui peuvent aider l'agriculture à lutter contre le prix de la main-d'œuvre.

« Pour coopérer à l'accroissement des débouchés, les

Réseaux ont travaillé sur le plan commercial et sur le plan technique.

« Sur le plan commercial, ils ont étudié les marchés français ou étrangers que les produits de notre sol n'atteignent

les transports en procédant à des triages judicieux des wagons chargés pour les incorporer dans les trains pouvant circuler sans remaniement sur les plus longs parcours possible, ce qui permet de réaliser des vitesses marchandes non seulement honorables, mais brillantes.

« Et tout ceci n'est qu'une esquisse écourtée à dessein de ce qu'ont fait et de ce que font tous les jours les Réseaux dans l'intérêt de l'agriculture. »

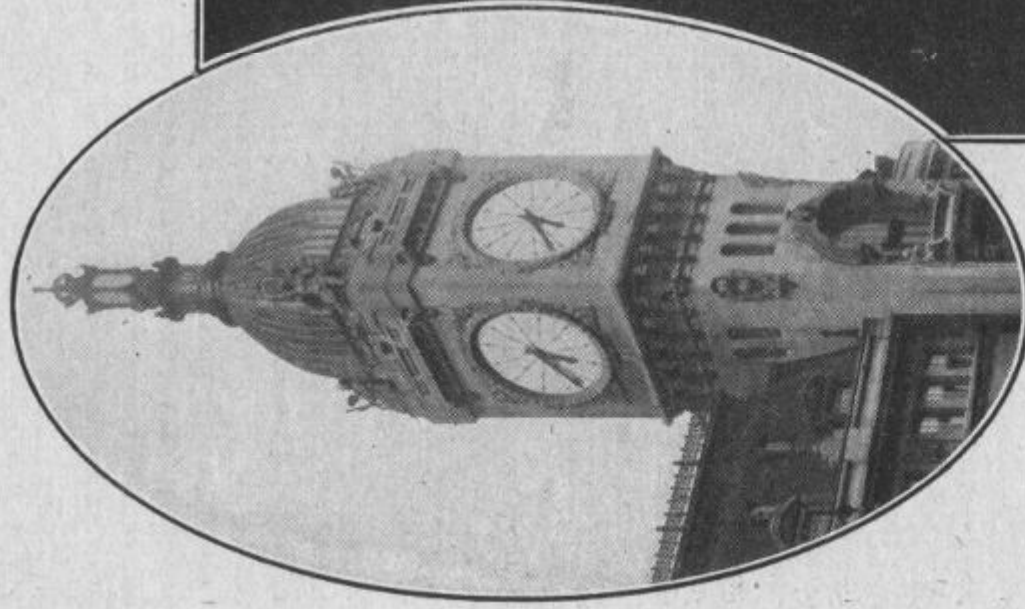
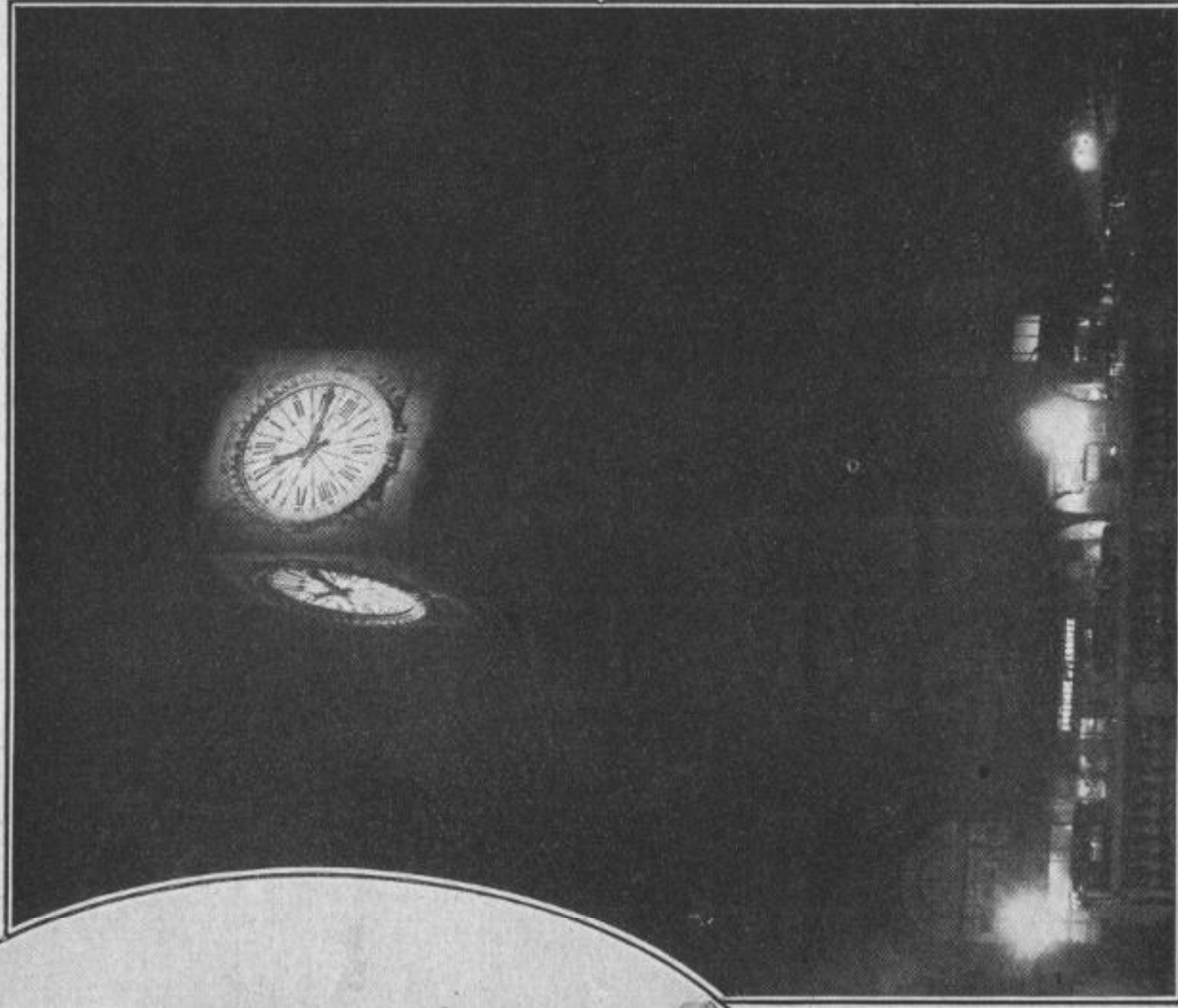


Fig. 2. — La Tour de l'horloge vue de jour et de nuit.

pas encore. Ils ont fait examiner ce que veut la clientèle lointaine; comment il faut présenter les produits qui lui sont destinés; ils ont conduit des importateurs étrangers au milieu de nos contrées de production; ils ont conduit des producteurs

français dans les grands centres étrangers de consommation; ils ont stimulé les efforts des producteurs en les incitant à participer à des concours, à des expositions, etc...

« Sur le plan technique, ils ont cherché à comprimer les taxes de transport en intéressant l'expéditeur à la réduction du prix de revient obtenu, notamment par la bonne utilisation de la charge offerte par les wagons. Ils ont créé des barèmes de prix si dégressifs qu'au delà d'une certaine distance les taxes par tonne n'augmentent plus que dans une proportion insignifiante. Ils ont aménagé pour le mieux



Indus-Photo, Paris.

Éclairage par projecteurs de l'horloge de la gare de Paris.

Ainsi que le Bulletin P. L. M. l'a exposé dans de précédents numéros (1), notre Compagnie a entrepris la réalisation d'un programme d'éclairage par projecteurs des faisceaux de triage et des accès de certaines grandes gares; les appareils employés sont de puissants projecteurs dispersifs, étudiés en vue de l'éclairage des grands espaces.

Une nouvelle application de ce système d'éclairage, mais (1) Numéros de mars 1929, p. 7, et mars 1930, page 57.

avec des projecteurs moins puissants et d'un type concentrant, vient d'être expérimentée sur les cadrans, côté rue de Lyon et côté cour des voyageurs, de la tour de l'horloge de la gare de Paris.

Ces projecteurs sont respectivement placés sur la toiture de l'ancien bâtiment de l'Exploitation et sur celle du buffet.

La visibilité est supérieure à celle que l'on obtenait avec l'ancien éclairage par transparence; au surplus, la puissance nécessaire au nouvel éclairage est inférieure de moitié environ à celle que nécessitait l'éclairage par transparence.

Les photographies reproduites ci-dessus (fig. 2) permettent de se rendre compte des résultats obtenus.

installations intéressantes nos Agents ou leurs familles : en particulier, une garderie d'enfant avec réfectoire, salle de repos, salle de propreté, un ouvroir, une école ménagère et une salle des fêtes.

La cérémonie de pose de la première pierre a eu lieu le 30 mars dernier.

La XXII^e Foire de Paris.

Comme chaque année à pareille époque, la Foire de Paris a ouvert ses portes, du 17 mai au 1^{er} juin.

Quel chemin parcouru depuis l'origine de cette manifes-

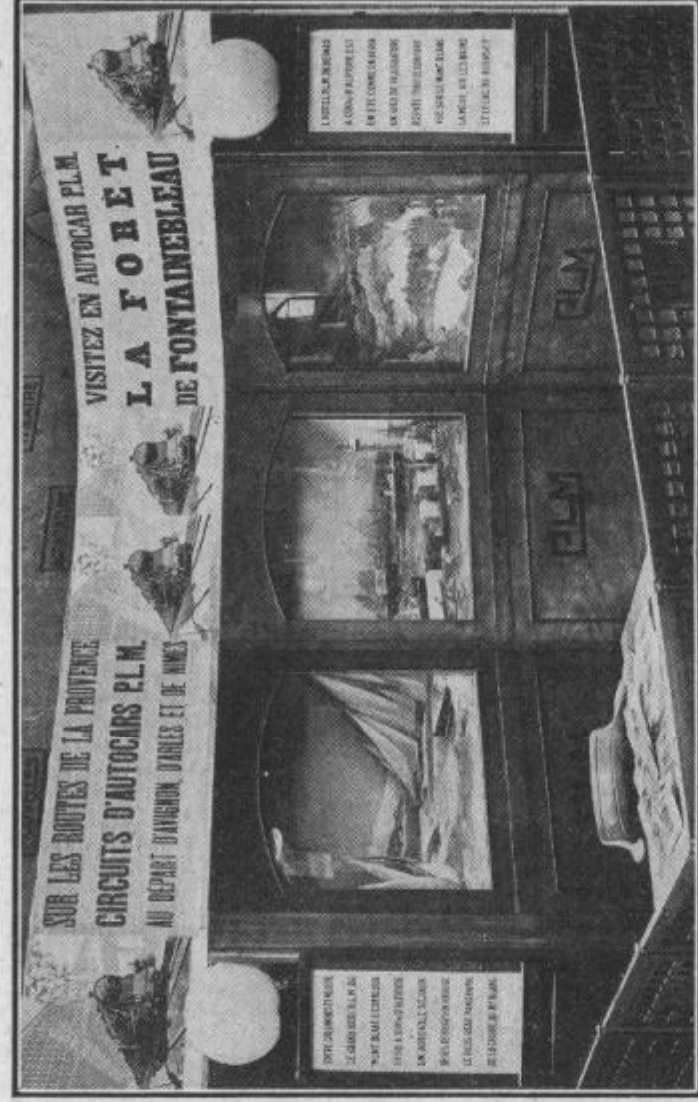


Photo F. Nobécourt, Paris.

Fig. 3. — Le stand de notre Compagnie à la Foire de Paris.

Le quadruplement des voies de Sens-Laroche

Sous un titre analogue, le *Bulletin* a déjà entretenu ses lecteurs (1) des grands travaux que la Compagnie a entrepris depuis 1924 en vue d'obtenir par étapes successives une ligne à quatre voies sans interruption entre Paris et Saint-Florentin-Vergigny, c'est-à-dire sur 173 km.

Après la section Sens-Saint-Julien-du-Sault, livrée en 1929, la section Saint-Julien-du-Sault-Laroche a pu être livrée au 15 mai dernier pour l'entrée en vigueur du service d'été. Dans un prochain *Bulletin*, les lecteurs verront en détails quelle est l'importance des travaux effectués par le Service de la Voie pour réaliser ces quadruplements.

Le Centre d'Œuvres des Laumes-Alésia

La Compagnie fait édifier à la Cité des Laumes un bâtiment comme centre d'œuvres, qui comprendra diverses

tation qui ne comptait en 1904 que 500 exposants et n'occupait qu'un emplacement restreint sur l'esplanade des Invalides !

En 1930, la Foire de Paris recouvre 15 hectares de terrain, sur un emplacement approprié bordant les anciennes fortifications de la porte de Versailles. Cette année, 7.485 exposants ont répondu à l'invitation qui leur a été faite par le Comité d'organisation. La participation de trente et une nations à cette exposition constitue le plus sûr témoignage de son attraction grandissante.

A tous égards, la Foire de Paris 1930 aura marqué sur les précédentes une appréciable progression. Deux nouveaux halls de 12.500 mètres cubes chacun ont été construits. Ils abritaient l'un l'électricité et l'autre les sections de la Publicité et du Tourisme; c'est dans ce dernier qu'a été installé le stand de notre Compagnie (fig. 3) qui a apporté une fois de plus à cette belle manifestation de notre activité nationale son puissant appui moral et matériel.

(1) Numéro de juillet 1929, p. 13.

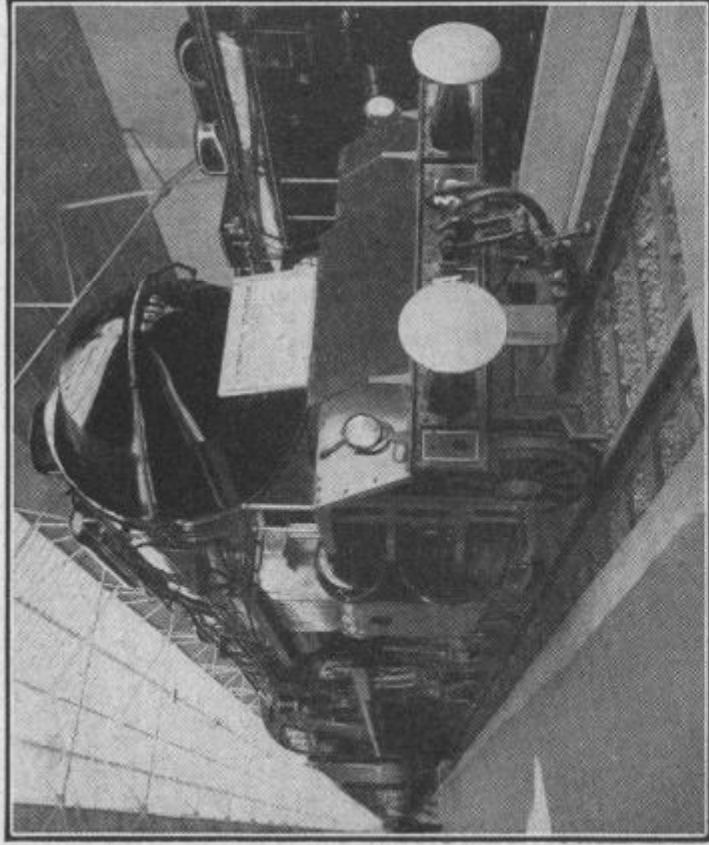


Fig. 4. — Notre Mountain à l'Exposition de Liège.

La France, largement représentée dans ces deux manifestations de la nation amie, a envoyé en particulier à Liège - nœud ferroviaire où se croisent les grandes lignes Londres-Stamboul et Paris-Berlin-Varsovie - un imposant matériel qui témoigne de l'activité de ses grands Réseaux ferrés.

Parmi les éléments du matériel roulant du P. L. M., la Mountain (fig. 4) dresse, dans l'éclat de sa peinture neuve et des aciers nus de ses pièces, une fière silhouette devant laquelle s'arrêtent longuement des visiteurs visiblement impressionnés.

Plus loin (fig. 5), un stand spécial à notre Réseau expose un de ces projecteurs destinés à l'éclairage par nappes dont il est parlé d'autre part, ainsi que divers appareils de signalisation de pleine voie ou de gares de triage.

Ailleurs, ce sont des paysages P. L. M. du plus heureux effet, ou encore une carte de nos cités analogue à celle déjà publiée par le Bulletin (1), et une maquette fort évocatrice des charmes de cette maison de retraite, le Domaine de la Gorge Noire, que nos lecteurs n'ignorent pas non plus (2).

(1) Numéro de mai 1929, p. 9.

(2) Numéro de juillet 1929, p. 9.

Le P. L. M. à l'Exposition de Liège.

La Belgique fête cette année le centenaire de son indépendance et elle a ouvert à cette occasion deux grandes expositions.

L'une est une manifestation coloniale, maritime et d'art flamand. Anvers, le port fameux de l'Escaut, patrie de Rubens, de Van Dyck et de tant d'autres peintres célèbres, en était le lieu tout désigné.

L'autre exposition, consacrée à la grande industrie, aux sciences et à leurs applications, devait tout naturellement échoir à Liège, la métropole industrielle et intellectuelle de Wallonie, qui cache tant d'activité sous le calme apparent de ses vieilles demeures pittoresques doucement reflétées par la Meuse.

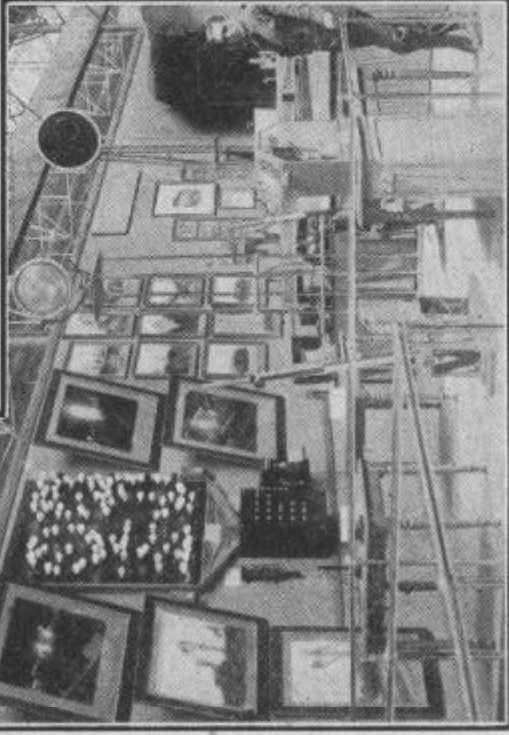
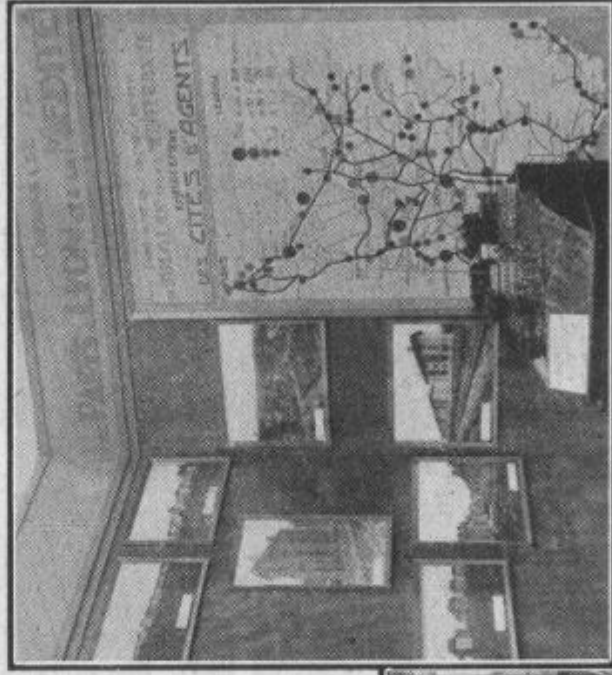


Fig. 5. — Deux vues des stands P. L. M. à l'Exposition de Liège.

DEUX
CITÉS P. L. M.

Ci-contre une vue de la Cité
de *Nice-Saint-Roch*.

Cette Cité comprend sept
maisons dont une à deux
logements pour Agents
dirigeants, cinq à dix loge-
ments et une à huit loge-
ments pour Agents subal-
ternes.

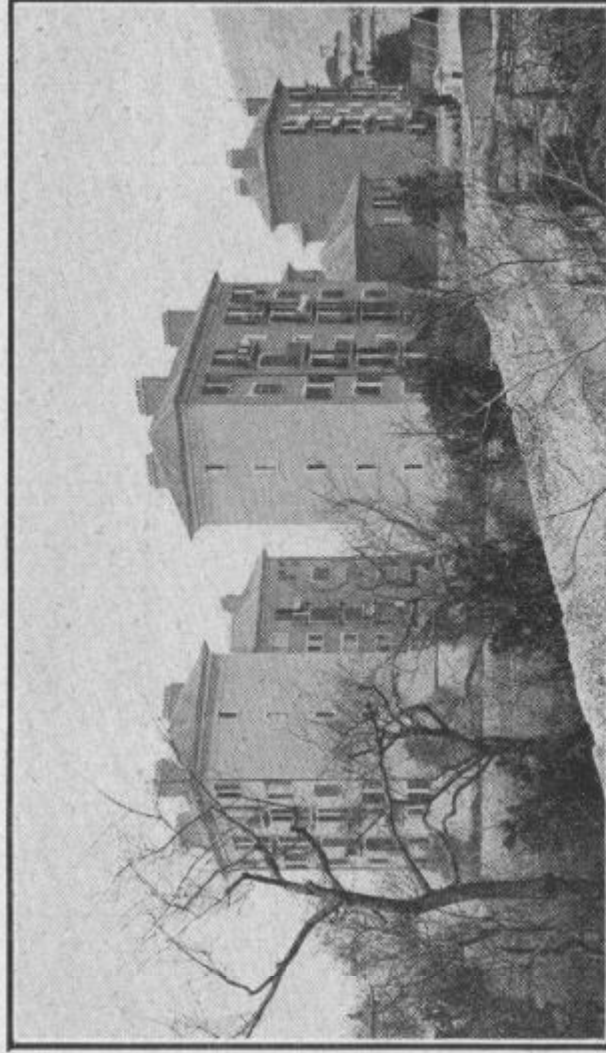
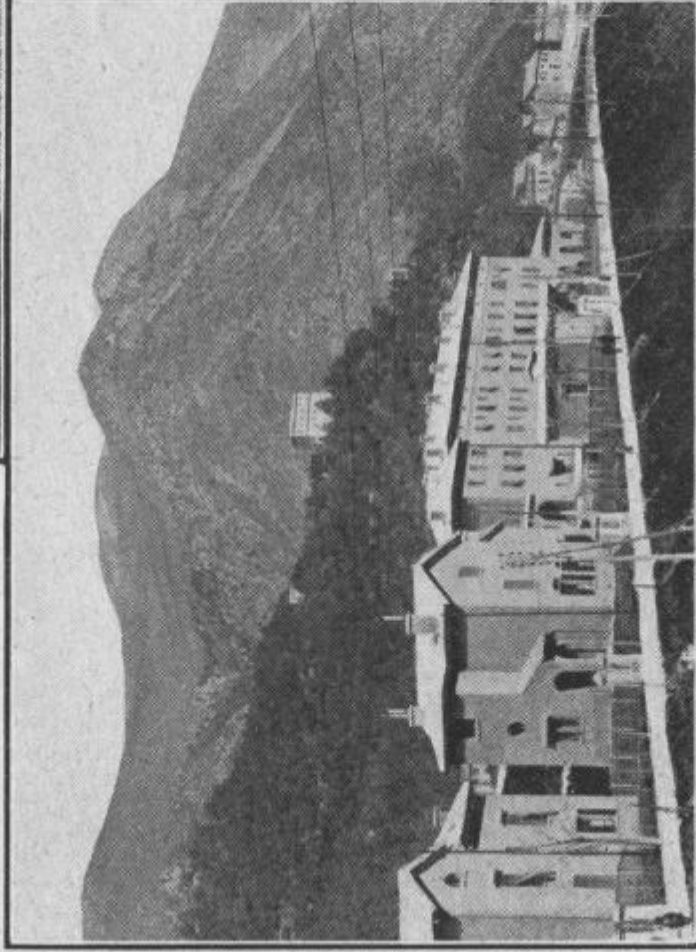


Photo Giletta, Nice.

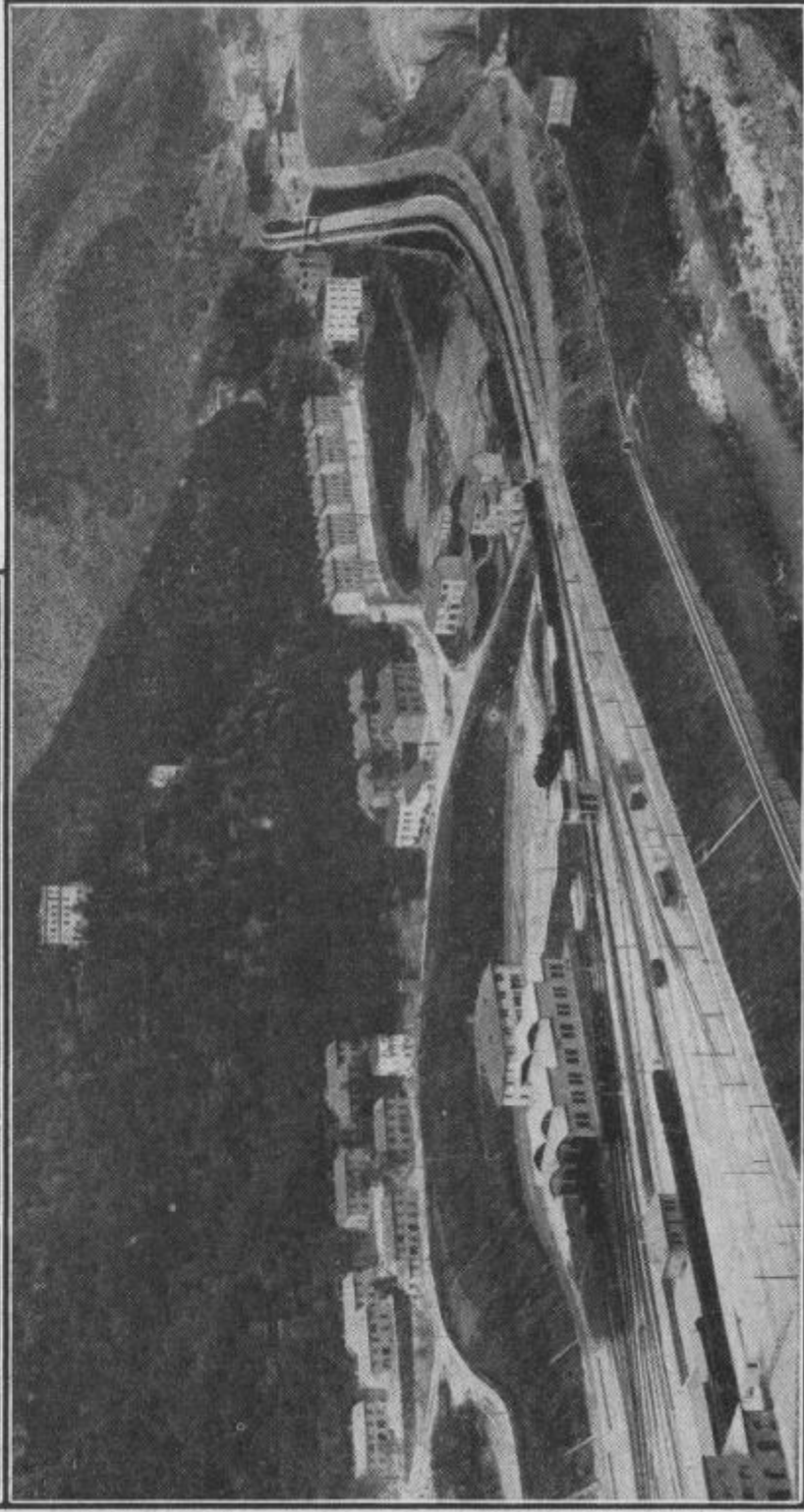
Deux vues des Cités de *Breil*.

A gauche, celle de l'avenue de la
Gare, comprenant deux logements
pour Agents supérieurs, trois
logements pour Agents diri-
geants et cinq logements pour
Agents subalternes.

En bas, on voit à gauche la Cité
Burdanche qui comprend dix
maisons pour Agents subalternes.



Photos Prouzet, Breil-sur-Roya.

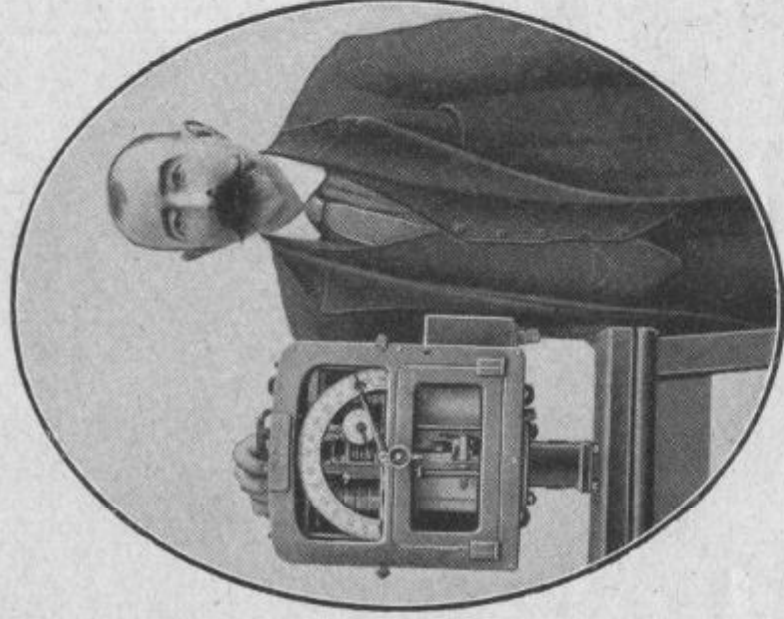


FIGURES D'AGENTS

M. REBOURS Narcisse, Sous-Chef de brigade d'ouvriers, est chargé au dépôt de Laroche de l'entretien des appareils délicats qui, sur les locomotives, jouent le triple rôle d'enregistreurs de la vitesse, d'avertisseurs-enregistreurs des signaux à l'arrêt et d'enregistreurs de la pression de la vapeur de chauffage du train. A trois reprises différentes, M. Rebours a imaginé trois perfectionnements successifs et des plus ingénieux qui ont rendu le fonctionnement de ces appareils plus sûr et plus précis.

M. CHEVALIER Auguste, Visiteur au poste d'entretien de Dijon-Ville, a inventé et mis au point un appareil spécial pour la mise en place des courroies de dynamos de l'éclairage électrique des voitures et fourgons.

Cet appareil comporte un tambour placé entre deux flasques assemblés



rigidement. Un câble métallique portant un crochet à une extrémité est fixé au tambour par l'autre extrémité; une manivelle maintenue au point voulu par un rochet muni d'un cliquet permet l'enroulement du câble sur le tambour. La pièce d'assemblage des flasques est munie d'un crochet à l'extrémité opposée à la sortie du câble de l'appareil. Pour utiliser l'appareil, on fixe le crochet sur le triangle de timonerie de frein opposé à la dynamo et le crochet du câble à un anneau fixé à la dynamo. En manœuvrant la manivelle, on enroule le câble sur le tambour, on le tend, on déplace la dynamo et on la maintient avec le rochet dans une position favorable à la mise en place de la courroie. Quand celle-ci est en place, on enlève l'appareil, et la dynamo, rendue libre, vient par son propre poids assurer la tension de la courroie.

L'emploi de cet appareil, qui est très pratique, a été généralisé dans tous les postes d'entretien du Réseau

M. REBOURS

*Sous-Chef de brigade d'ouvriers
au dépôt de Laroche.*



M. CHEVALIER

*Visiteur
au poste d'entretien de Dijon-Ville*

Dans les Sociétés d'Agents

Chez les Mutualistes

Assemblée générale de l'Orphelinat des Chemins de fer français.

L'Orphelinat des Chemins de fer français a tenu le samedi 17 mai son Assemblée générale annuelle, à l'issue de laquelle a eu lieu, le soir, un grand banquet de 700 couverts, sous la présidence de M. Georges Pernot, Ministre des Travaux publics.

A l'heure des toasts, le Président, M. Roche, exprima toute la reconnaissance de l'Orphelinat aux personnalités présentes ou représentées et traça le tableau des résultats obtenus depuis la fondation, grâce à l'effort des cotisants, des membres honoraires, bienfaiteurs et au large concours des Réseaux : 19.486 orphelins secourus, plus de 23.000.000 distribués. A l'heure actuelle, 3.240 orphelins reçoivent annuellement 2.500.000 francs. Ces chiffres, déjà respectables, pourraient, dit-il, s'augmenter encore si tous les pères de famille soucieux de leur devoir venaient se placer sous la bannière de l'Orphelinat.

Il ajouta que dans le but d'accroître la propagande, il venait d'être mis en circulation un timbre-vignette qui, répandu en France et aux colonies, ferait mieux connaître cette si utile institution.

En terminant, le Président a fait connaître que l'action extra-sociale (bourses d'études, bourses d'apprentissage, secours de toutes natures aux orphelins) allait être augmentée très prochainement dans de fortes proportions, de sorte que l'enfant aidé par le service d'un barème très important jusqu'à l'âge de seize ans, bénéficierait, en outre, dans les cas déterminés et les plus dignes d'intérêt, de l'aide de l'Orphelinat jusqu'au moment de se créer une situation.

M. René Mayer, Membre du Comité de Direction des Grands Réseaux, apporta dans une allocution charmante les félicitations, les remerciements et les encouragements des Dirigeants de l'organisme central des Chemins de fer. M. le Ministre montra, en termes très touchants et vivement applaudis, combien c'était un devoir pour les Pouvoirs publics de soutenir une œuvre comme l'Orphelinat, qui développe le sens de la vraie solidarité, perpétue l'esprit de famille et prépare de bons serviteurs au pays.

Un concert et un bal terminèrent cette belle manifestation de polyvalence et de solidarité.

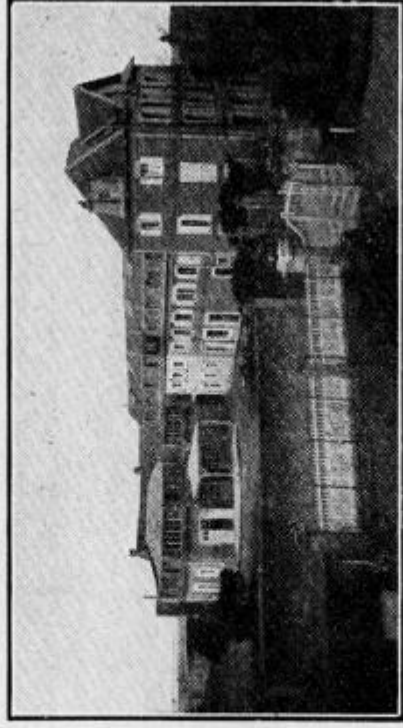
Visite aux « Enfants des Chemins de fer français » à Asnelles à l'occasion de l'Assemblée générale de cette Association.

Le dimanche 18 mai a eu lieu, dans la salle du Comité de défense contre la Tuberculose, 66, boulevard Saint-Michel, à Paris, l'Assemblée générale des « Enfants des Chemins de fer français », œuvre de préservation antituberculeuse de l'enfance. Le soir, les représentants du Gouvernement, des Directions des Grands Réseaux et du Chemin de fer de Ceinture, et les délégués des 88 Sections de l'Œuvre, avaient visité les deux Préventoria marins créés à Asnelles (Calvados) pour les enfants des agents des Réseaux.

Le premier Préventorium, réservé aux garçons, a été ouvert le 11 mars 1928. Il compte 75 lits. Des aménagements nouveaux le porteront à 100 lits. Quant au second Préventorium, réservé aux filles, il sera bientôt installé et comptera 100 lits également. Les deux établissements seront séparés par les bâtiments des services généraux, comprenant les services médicaux et administratifs communs aux deux Préventoria.

L'ensemble, d'un seul tenant, longera directement la mer sans interruption sur près de 400 mètres.

Dans l'allocution qu'il prononça lors de cette visite, le Docteur Boureille, Médecin des Chemins de fer de l'Etat, Président du Conseil d'Administration de l'Association, montra le développement magnifique de l'Œuvre, qui compte au 1^{er} mai 30.000 adhérents répartis en 88 Sections sur tous les Réseaux. Il présenta les remarquables résultats obtenus au Préventorium d'Asnelles. La vie continue dans le voisinage immédiat de la mer,



Le Préventorium marin d'Asnelles.

l'hygiène, la bonne alimentation et la cure très-étroitement surveillées par un personnel d'élite, amènent de véritables résurrections.

Les enfants en traitement furent montrés dans divers exercices. Leur respiration déjà très améliorée, leur peau brunie au soleil, leur tenue impeccable provoquèrent une légitime émotion parmi les assistants. Quelques parents présents avaient peine à reconnaître les enfants débiles qu'ils avaient confiés à l'Œuvre peu de temps auparavant.

Le Président rappela la part importante et très bienfaisante que les Grands Réseaux ont prise dans la création des deux Préventoria marins d'Asnelles, auxquels ils viennent d'accorder, tout récemment, une subvention de 600.000 francs. Les Réseaux participent par ailleurs très largement aux frais d'hospitalisation des enfants.

L'Œuvre prend un essor considérable. Elle est ouverte à tous les agents. Elle peut sauver leurs enfants de la tuberculose.

Assemblée générale de la Protection Mutuelle des Agents des Chemins de fer de France et des Colonies.

Les 22, 23 et 24 mai, la Protection Mutuelle a tenu son Assemblée générale annuelle, à laquelle se trouvaient représentées les 350 Sections de la Métropole et de l'Afrique du Nord.

Le programme a comporté notamment un voyage d'études dans un train spécial, mis gracieusement à la disposition de l'Association par le Réseau de l'Etat, qui a amené au Trait et au Havre plus de 500 agents; après une visite détaillée des chantiers de constructions navales au Trait et une visite du port du Havre et du paquebot *Ile-de-France*, un dîner familial a été donné à bord sous la prési-

dence effective de M. R. Dautry, Directeur Général des Chemins de fer de l'État.

Le 24 mai a vu se poursuivre les travaux de l'Assemblée générale, l'après-midi, une conférence de M. le Professeur Paul-Boncour, Chef de Service à l'Institut d'Hygiène sociale de la Protection Mutuelle sur la « Médecine préventive », dont l'initiative d'application en France, en 1907, revient à la Protection Mutuelle.

Cette conférence, présidée par M. Olivier, fut d'un réel intérêt car elle mit en valeur les bienfaits de l'Institut d'Hygiène sociale, notamment en ce qui concerne les femmes et les enfants.

Le même jour, un banquet réunissant à la salle Wagram les délégués et leurs familles était présidé par M. Pernot, Ministre des Travaux publics. Les représentants du Gouvernement ainsi que plusieurs hautes personnalités des Chemins de fer avaient tenu à témoigner par leur présence leur sympathie à cette Association de plus en plus florissante.

A l'heure des toasts, le Président général, M. Olivier, remercia l'assistance et tout particulièrement les représentants du Gouvernement et des Grands Réseaux qui par leur aide matérielle et morale, contribuent à la prospérité de l'Œuvre.

Enfin, M. Pernot, au nom du Gouvernement, félicita très chaleureusement les dirigeants de la Société qui, a-t-il dit, viennent enfin, après de gros efforts et au prix de difficultés administratives multiples, d'acquiescer le domaine d'Etrembières, où sera installé le Centre de rééducation des grands mutilés de la corporation, œuvre de haute portée sociale, pour la réalisation de laquelle la Protection Mutuelle peut compter sur le concours des Pouvoirs publics.

Cinquantenaire de l'Association Fraternelle des Employés et Ouvriers des Chemins de fer français.

L'Association Fraternelle a célébré cette année le cinquantenaire de sa fondation.

Réunissant les 140 Sections qu'elle comporte tant en France qu'en Afrique du Nord, son Congrès qui s'est déroulé du 26 au 31 mai a adopté les rapports présentés par le Bureau et notamment le rapport financier, qui fait ressortir un actif social de 101 millions. Il a été décidé d'augmenter l'indemnité journalière de maladie et l'allocation de maternité, et enfin d'apporter aux statuts de la Fraternelle des modifications très avantageuses pour ses nombreux adhérents.

La Ville de Paris et le Conseil général de la Seine avaient, en l'honneur de l'Association, organisé une réception qui a eu lieu le 27 mai.

Le lendemain, un grand banquet de 600 couverts a réuni, sous la présidence de M. Pernot, Ministre des Travaux publics, de nombreuses personnalités du monde politique, des grandes Administrations de l'Etat et des Compagnies de chemins de fer, qui avaient tenu à manifester leur sympathie au grand groupement mutualiste.

M. Lacocte, président de la Fraternelle, y fit un bref historique de l'œuvre accomplie depuis la fondation. Puis M. Cordier, Président du Conseil d'Administration de notre Compagnie, prenant la parole au nom du Comité de Direction des Grands Réseaux, félicita l'Association des résultats obtenus. Enfin, le Ministre des Travaux publics rappela que la bonne gestion de ses intérêts n'empêchait pas la Fraternelle d'être généreuse puisqu'elle avait récemment voté un secours d'un million en faveur des sinistrés du Midi.

Le 29 mai, au Siège social, 21, rue de l'Entrepôt, fut inauguré le buste de Burger, fondateur de l'Association. Devant un nombreux auditoire, M. Lacocte rappela l'œuvre entreprise en 1880 par Burger, modeste employé du Chemin de fer de Ceinture qui mourut deux ans après avoir créé cette Association qui compte actuellement 160.000 membres actifs. M. Margot, notre Directeur Général, prit ensuite la parole et retraça l'évolution de la Fraternelle. M. Gaston Roussel, Directeur de la Mutualité et des Assurances sociales adressa également ses vives félicitations pour l'organisation et le développement de la Société. Enfin, pour terminer le Congrès, le 31 mai, une représentation à laquelle M. Gaston Doumergue

a bien voulu assister et qui s'est poursuivie par un grand bal de nuit, a été donnée à l'Opéra au profit des œuvres de l'Association.

Au Sanatorium des cheminots. — A Champrosay

Le 1^{er} juin, grâce au train spécial mis gracieusement à la disposition des sociétaires et donateurs de l'Œuvre par la Compagnie P. L. M., plus de 2.500 cheminots et leurs familles se sont trouvés réunis, en bordure de la verdoyante forêt de Sénart, sur un coteau aéré, qui domine la vallée de la Seine, où s'élève bientôt le nouvel établissement créé par l'Œuvre au lieu dit Champrosay, commune de Draveil (Seine-et-Oise).

Ce fut une bien émouvante et reconfortante manifestation de solidarité que cette fête organisée à l'occasion de la pose de la première pierre du nouveau sanatorium.

C'était, à vrai dire, la première pierre de taille du perron, car le bâtiment déjà en voie de construction est élevé jusqu'au troisième étage.

Il s'étendra sur 154 mètres de longueur, comprenant une partie affectée aux malades, et l'autre à la suite, dans le prolongement, à l'usage de cure d'air. Il pourra recevoir, en chambres de un et trois lits, 100 malades — femmes-agents en service, femmes et filles d'agents.

Au cours de la cérémonie, M. Lefebvre, Président de l'Œuvre, retraça les heureux résultats obtenus grâce à l'esprit de fraternité des cheminots, remercia M. Margot, Directeur Général du P. L. M., d'avoir mis aimablement un train à la disposition de l'Œuvre, ainsi que tous les invités qui avaient répondu à son appel.

Au nom des grandes Compagnies de chemins de fer, M. Henry-Gréard, Directeur de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans, tint à rappeler l'origine et l'ascension de l'Œuvre :

« En 1917, dit-il, en pleine guerre, la conception; en 1921, les premières réalisations; en 1922, 100 lits; en 1925, 125; en 1928, 150; demain, y compris Champrosay, 250; en 1921, un déficit de 78.000 francs; en 1930, un actif de près de 6 millions; en 1922, 9.000 sociétaires; à l'heure actuelle 135.000. »

M. Paul Reynaud, Ministre des Finances, rendit hommage à l'Œuvre : « C'est par des œuvres comme celle-là, dit-il, dans lesquelles s'exprime le sentiment de solidarité profonde qui unit un patron, comme les Compagnies de chemins de fer et les employés comme les cheminots; c'est par un effort, comme celui-là que vous développez ce sentiment de bienfaisance, de bonne volonté entre tous les citoyens d'un même pays, en face d'un fléau qui ne choisit pas ses victimes, qui les prend dans toutes les classes de la société, ce sentiment qui s'appelle l'amitié française. »

Ensuite, le Ministre des Finances scella la première pierre du sanatorium féminin dans laquelle on avait encastré un cylindre de plomb renfermant le procès-verbal de la cérémonie rédigé sur parchemin et une collection des nouvelles pièces d'argent qui seront mises prochainement en circulation.

Une kermesse installée sous les reposantes frondaisons du parc se déroula, pleine d'enthousiasme, avec le concours de l'Harmonie du P. L. M., de la Chorale des chemins de fer de l'Etat, de la Société colonophile de Juvisy et le joyeux agrément de comptoirs de vente et d'attractions organisés par les Comités de la région parisienne de l'Œuvre du Sanatorium.

Et cheminots et cheminots prolongèrent tard cette bonne journée passée dans le cadre ensoleillé et reposant de Champrosay, loin des fumées et des rumeurs de la grande ville.



Maquette du nouvel établissement de Champrosay.

Chez les Artistes

20^e Salon de la Société artistique et littéraire des Agents de la Compagnie P. L. M.

Organisé cette année avec un éclat particulier, le Salon de la Société artistique et littéraire des Agents de la Compagnie P. L. M., le vingtième, marquait le trentenaire de la fondation de ce groupement.

Il fut « verni » le 27 avril dernier par MM. Cordier, Président du Conseil d'administration de la Compagnie, et Luuyt, Sous-Directeur représentant M. le Directeur Général absent de Paris, accompagnés de nombreux chefs des Services du Réseau. Le Ministre de l'Instruction publique et des Beaux-Arts était représenté par M. Moullé, Sous-Directeur des Beaux-Arts.

Accueilli par M. Gros, Président, et les Administrateurs de la Société, le groupe officiel s'arrêta longuement devant les envois des 90 exposants, présentés par M. Saint-Antonin, organisateur du Salon, tandis que se faisait entendre le quatuor à cordes de l'orchestre symphonique de la Société, guidé par l'archet de M. Louis Pizay.

Dans la section peinture, dès l'entrée, une vaste toile retint l'attention : *Bords du Lignon* traités avec bonheur dans la manière ancienne par M. Jaonard. Suivaient de lumineux ciels de *Villefranche-sur-Mer* de M. Rey, des marines de M. Thomassin, des paysages italiens de M. Chastand, des fleurs de M. Roset et de chauds paysages provençaux de M. Laveysière. De Provence, aussi, venaient les toiles colorées de M. Boisselet : *Martigues, Port de Marseille*. La fine palette de M. Rotival avait traduit en *Etudes à Paris* la mélancolique poésie de l'hiver sur la capitale, et MM. Georgein et Soumille montraient la Savoie, verte et souriante aux *Envois de Talloires*, sauvage au *Col du Granier*.

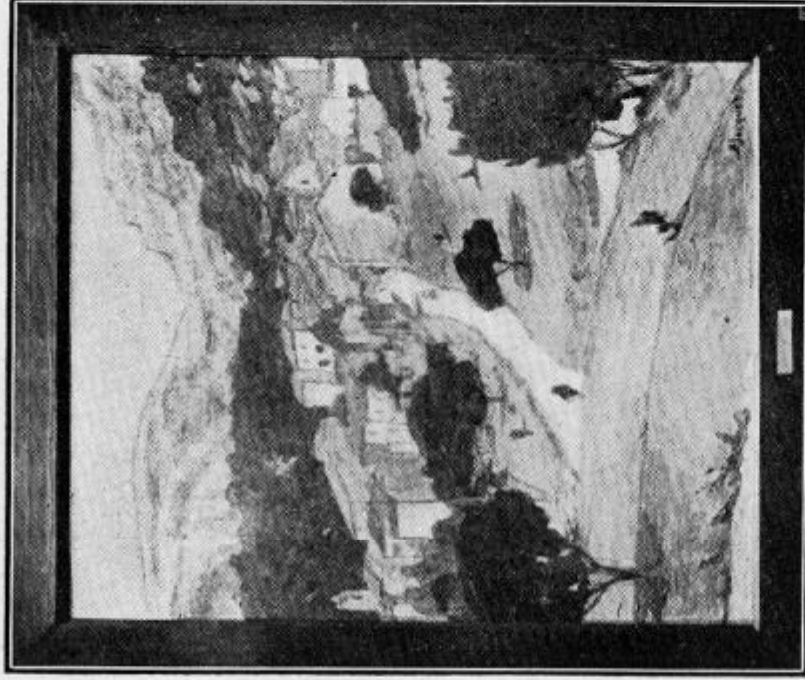
Une remarquable *Nature morte* de M. Varréon fermait le premier panneau.

Sur celui du fond, MM. Girard et Murique, deux fondateurs de la Société, avaient mis toute la sûreté de leur métier, le premier dans des *Etudes de fleurs*, le second dans des sites de l'*Ile d'Yeu*. Après M. Jardin, qui opposait aux *Martigues* provençales une *Marée basse en Finistère*, au centre du Salon, quatre toiles de maître : *Village de Lascours, Paysage en Provence, Eglise de la vieille tour et Portrait*, de M. Jacquet. M. Paillassoux (Pip) soutint ce redoutable voisinage avec un portrait le *Professeur* plein de psychologie, et des paysages embrumés. Les peintures originellement modernes de M. Saint-Antonin bordaient ce panneau de fond.

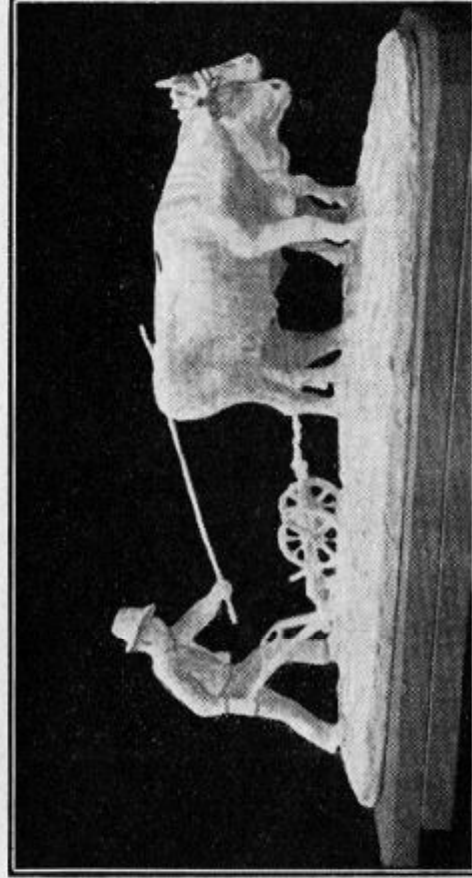
Deux peintures de M^{lle} Jay ouvraient le dernier panneau de la galerie centrale; M. Guerpillon y exposait des *Effets de neige* justement observés. Auprès, étaient rassemblés autour de leur amateur, M. Delbos, qui avait envoyé deux belles toiles du *Jardin de la fontaine de Nîmes*, MM. Bruguère, aux paysages romantiques, Prouvéze, aux puissantes marines; Tabarly, peintre du soleil; Wetsch, au goût décoratif et Dumazer qui, plus loin, montrait tout son talent dans des portraits au crayon.

Avec M. Matricon on retrouvait un artiste personnel, fécond en compositions originales. Après lui et M. Bonnet, excellent portraitiste, remarqué aussi pour ses tissus peints, MM. Métral par des *Bords de Marne* détaillés, et Ensuque, coloriste patient du *Lac du Bourget*, amenaient au portrait très « Luxembourgeois » de M. Dubois : *Séduction*, qui terminait la section peinture.

En passant de cette section à celle de l'aquarelle, on s'arrêtait



VILLAGE DE LASCOURS, par M. Jacquet.



DANS LA SECTION DE MODELAGE

BEUFS AU LABOUR,
par M. Boisselet.

devant les *Bœufs au labour* de M. Boisselet, morceau de modelage de très belle venue.

Chez les aquarellistes, il faut noter d'abord les sobres envois de M. Poulet, ceux de MM. Baud, curieux des impressionnants spectacles romains, et Gauthier, célébrant le centenaire de l'Algérie avec ses rues ensoleillées d'Alger et de Médéa. Entre eux, deux jolies aquarelles de M. Plauchier : *Cassis* et *Marseille*; plus loin, M. Robuchon, outre de minutieuses vues d'Italie, avait traduit le charme agreste de l'Alpe, comme M. Guillot, remarqué aussi — et surtout — pour son *Mont Saint-Michel*.

Là, un panneau à la gloire de la fleur groupait les envois de MM. Guénot, classique distingué; Laferrère, coloriste délicat; Lalanne, observateur probe, et Legrand, miniaturiste habile. Les gouaches de Mme Euget-Barry mettaient dans cet ensemble une charmante note féminine.

M. Lambs exposait des *Bords de Seine* aérés, M. Lafay de pittoresques églises de France, M. Garchet de frais paysages anglais et M. Filon un tryptique de sous-bois d'un métier remarquable.

Avec MM. Bonnafour et Coppin, l'Auvergne et la Creuse livraient tous les effets de leurs monts et vallons et, après une composition décorative dans le goût moderne : *La Rose blonde* de M. Lapeyre, venaient un ensemble provençal très artiste de M. Fréchin, et le Maroc, saisissant de vie avec les aquarelles documentées de M. Dupuy.

On retrouvait M. Dupuy dans la section gravure et dessin : de curieux épisodes de cette vie marocaine avaient tenté son crayon magistral. Dans cette section, on remarquait aussi deux grands dessins à la plume de M. Collin qui, en dépit d'une glorieuse mutilation des mains, affirme une technique d'une étonnante sûreté. A ses côtés, M. Clergue se montrait observateur, et M. Pelissier, artiste précis dans des curiosités locales du Midi. MM. Proslie et Garde alliaient finesse et vérité dans leurs croquis de l'Orient 1914-1918, et de la Savoie des vacances.

L'eau-forte avait un adepte de talent en M. Charlemagne, le bois gravé un praticien consommé en M. Thibault; le pastel était représenté par M^{lle} Rousseau, qui exposait un *Portrait de jeune fille* romantique, et par MM. Réeb, au ponce vigoureux et Luciani, inspiré de la poésie des pierres d'Arles. De M. Noé, une *Tête de chien* pleine de vie et, de MM. Lion et Muller, des dessins humoristiques savoureux.

La photographie, avec M. Martin M. est un art; ses sujets au « bromoil » dépassent l'estampe. MM. Raymond et Wach sont des artistes du portrait, et MM. Duvernay, Chailley, Laurent et Metzler, des techniciens remarquables. MM. Grouard, Pont et Poux avaient rassemblé une collection

de positifs sur verre et de clichés stéréoscopiques d'un très haut intérêt.

Les arts décoratifs étaient en honneur au 20^e Salon avec les étains magistralement ciselés de M. Derbesy, les cuivres repoussés de MM. Lepoint et Picq. M. Lepoint avait envoyé aussi, avec M. Piolet, des panneaux artistement pyrogravés, et M. Reculard un plateau décoré au tarso. M. Coquelle présentait un ensemble de reliures d'art où la composition rivalisait avec la matière. M. Marcoux, dans un *Encadrement de glace orné de roses*, s'est montré ferronnier digne des maîtres artisans de la vieille France, et M. Mafflard, tisserand patient avec ses travaux au macramé. M. Martin E. avait construit de toutes pièces une maquette de voiture-salon, ingénieusement aménagée. M. Labau découpe le bois, et M. Mignol le taille à la manière arabe, tous deux en virtuoses.

Les travaux de dames garnissaient merveilleusement les vitrines : coussins brodés par M^{lles} Damien et Obry, ou peints par M^{lle} Potdevin; un store-panneau de M^{me} Roberteau semblait être l'œuvre d'une féérique aiguille. Enfin une place avait été faite à des travaux d'apprentis du Réseau, qui marquaient l'excellence de la formation professionnelle de leurs jeunes auteurs.

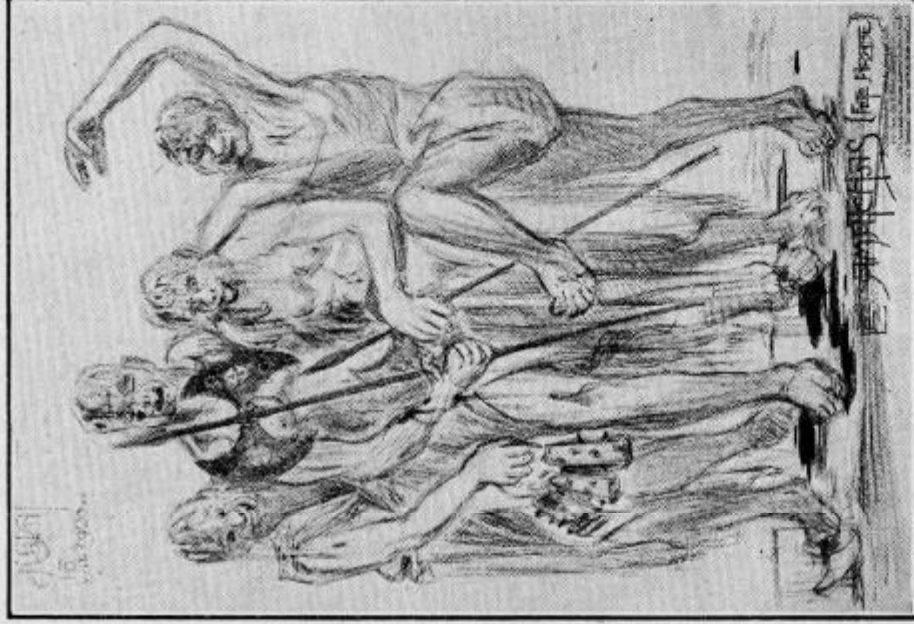
La valeur artistique du 20^e Salon ne fut pas consacrée seulement par les éloges décernés aux exposants par les personnalités du vernissage, par la presse et par la critique parisiennes; elle le fut, officiellement, par les acquisitions faites par l'Etat d'œuvres de MM. Collin, Guillot, Jacquet, Paillassoux, Murique et Rotival.

2^e Salon de l'Association artistique des Cheminots de Montpellier.

Durant la première quinzaine d'avril a eu lieu, au Pavillon populaire, à Montpellier, le 2^e Salon de l'Association artistique des Cheminots. Cette exposition régionale, qui présentait plus de 250 œuvres de toute nature exécutées par des Agents, a été inaugurée par M. le Préfet de l'Hérault, le Maire de Montpellier, le Général commandant le XVI^e Corps, M. Lézer, Inspecteur Principal de la 9^e Section d'Exploitation, y assistait, ainsi que M. Bonnot, Inspecteur Divisionnaire.

En remerciant les diverses personnalités qui s'étaient intéressées à cette œuvre, M. Maurin, Président, leur fit part de ses autres projets, et M. Lézer, de son côté, assura l'A. A. C. du bienveillant concours de la Compagnie P. L. M.

Cette exposition, qui obtint un brillant succès, était organisée au profit de l'œuvre « Les Enfants des Chemins de fer français ».



LES AMATCHAS, fête arabe, dessin de M. Dupuy.

Chez les Sportifs

A propos de réunions sportives.

Une grande réunion sportive de football association dont il n'a pu être parlé dans le dernier *Bulletin*, réservé exclusivement au centenaire de l'Algérie, a été organisée par l'Amicale sportive des Cheminots du Réseau P. L. M. (1) (groupement des Sociétés sportives du Réseau) les 20 et 21 avril 1930 au stade de l'Union sportive P. L. M. de Paris, situé dans la nouvelle cité que la Compagnie vient de construire à Villeneuve-Saint-Georges.

(1) Parmi celles qui se sont groupées dans l'A. S. C. P. L. M., on peut citer :

L'Union sportive P. L. M. de Paris, siège social, 20, boulevard Diderot, à Paris, ayant son stade à la cité P. L. M. de Villeneuve-Saint-Georges.
L'Association sportive P. L. M. de Montargis, siège social, 1, rue Kléber, à Chalette (Loiret).
L'Union sportive P. L. M. de Saint-Étienne, siège social, 11, avenue Denfert-Rochereau, Saint-Étienne (Loire).
L'Association sportive des Cheminots d'Annemasse, siège social, 13, rue de la Gare, à Annemasse.
L'Association sportive P. L. M. de Langeac, siège social, 5, avenue de la Gare, à Langeac (Haute-Loire).
La Société Amicale sportive des Cheminots de Grenoble, siège social, 8, place de la Gare, à Grenoble (Isère).
Le Star Olympic P. L. M. de Marseille, siège social, 11, rue de l'Arbre, à Marseille.

L'Union bouliste Teilloise du P. L. M., au Teil (Ardèche).
L'Union sportive des Cheminots de Carnoules, siège social, Café de la Cascade, à Carnoules (Var).
Plusieurs groupements sportifs à Miramas, Nice, Sète sont en voie d'affiliation.

Les Sociétés sportives de Paris, Montargis, Saint-Étienne, Langeac et Marseille avaient délégué à cette occasion, leurs meilleurs équipiers en vue d'une sélection appelée à représenter le Réseau P. L. M. dans les rencontres prévues avec les autres Réseaux.

Ces rencontres interréseaux organisées sous les auspices de l'Union sportive des Cheminots français (groupement des Amicales sportives de chaque Réseau) ont d'ailleurs déjà commencé sur le stade P. L. M. de Villeneuve-Saint-Georges. Le 27 avril 1930, l'équipe du P. O. a battu celle de la Ceinture par 1 but à 0; le 4 mai 1930, l'équipe du Nord a battu celle de l'État par 6 buts à 1.

Sur le terrain de la Compagnie du Nord, à Enghien, le 25 mai, l'équipe de l'A. S. C. P. L. M. a fait match nul (1 à 1) avec celle des Métros qui a été, par la suite, évincée de la compétition comme s'étant présentée avec trois joueurs non qualifiés.

Le 1^{er} juin, sur le terrain des Métros, à Villejuif, l'équipe du Nord a battu celle du P. O. par 3 buts à 1.

Il paraît intéressant de signaler à cette occasion que sur le Réseau P. L. M., où des efforts très sensibles aux cheminots sportifs ont été poursuivis par la Direction générale (mise à disposition de terrains de jeux, subventions d'encouragement, etc.), nombreuses sont déjà les Sociétés sportives administrées et gérées par des agents.

Outre le football association, occupant actuellement une place prépondérante, les Sociétés sportives possèdent, pour la plupart, des sections réservées au rugby, natation, athlétisme, basket-ball, gymnastique et boules.

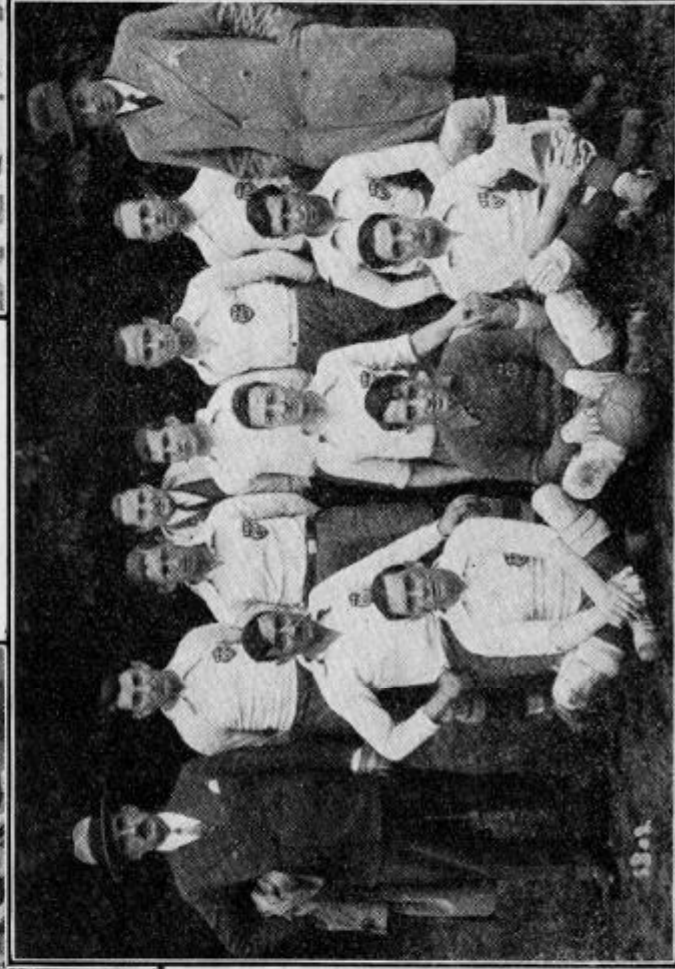
Il n'est pas douteux que nos camarades sportifs trouveront, dans un des clubs de la grande famille ferroviaire, la possibilité de pratiquer leur sport favori.



*Équipe
de l'A. S. C. P. L. M.
Sélection du Réseau
(Match du 25 mai 1930
contre
le Métropolitain)*



*Tournoi sélection
de Pâques
(Équipe
des probables)*



*Tournoi sélection
de Pâques
(Équipe
des possibles)*

