

NOTRE MÉTIER

Hebdomadaire d'information professionnelle et sociale des cheminots de France



LE TUNNEL DU FRÉJUS EST ROUVERT

LES CHEMINOTS doivent rester UN EXEMPLE

Après avoir longuement attendu, les cheminots ont appris, le 31 juillet, que leurs salaires étaient enfin revalorisés. Voici les termes de l'ordre du jour n° 68 par lequel notre Directeur général a manifesté cette mesure :

« Cheminots,

« Le Gouvernement Provisoire de la République a accepté la proposition du Conseil d'Administration de la S.N.C.F. et du Ministère des Travaux Publics et des Transports pour la revalorisation de vos salaires.

« Le Gouvernement a reconnu les résultats que vous avez obtenus grâce à votre travail et à votre discipline.

« Tous, nous nous en félicitons.

« Chaque jour nous appelons à de nouveaux efforts. Pour remplir notre rôle dans l'économie française, il faut augmenter toujours notre rendement, faire davantage d'économies sur notre main-d'œuvre et sur les matières.

« La grande famille des cheminots doit rester un exemple.

« Je compte que chacun, à son poste, se donnera à l'œuvre commune de toutes ses forces, avec intelligence, avec conscience et avec foi. »

M. LEMAIRE

Le Challenge de la Sécurité du Personnel de l'Exploitation en 1945

En 1945, un challenge a été organisé dans les gares importantes dans le but d'intéresser le personnel et particulièrement les dirigeants à la prévention des accidents de travail.

Pour cette première compétition, seules les gares dont l'effectif dépassait 50 agents ont été retenues et réparties en 4 catégories, en fonction de leur effectif.

Les gares primées à la suite du classement ont été les suivantes :

- Est :** 1^{re} Cie : Strasbourg (gare centrale)
2^e — : Epinal
3^e — : Toul
4^e — : Lunéville
- Nord :** 1^{re} Cie : Amiens-Longueau
2^e — : Valenciennes
3^e — : Lille-Département
4^e — : Feignies
- Ouest :** 1^{re} Cie : Le Havre
2^e — : Chartres
3^e — ex-æquo : Argentan, Rochefort
4^e — : Colombes, Fécamp, Fougères
- Sud-Est :** 1^{re} Cie : Sète
2^e — : Nèvers
3^e — : Melun
4^e — : St-Louis-les-Aygallades
- Sud-Ouest :** 1^{re} Cie : Les Aubrais-Orléans
2^e — : Angoulême
3^e — : Clermont
4^e — : Biarritz

De vives félicitations sont adressées au personnel des gares primées et à celui des gares qui se sont bien classées.

Dans sa Région, la gare classée en tête de sa catégorie reçoit une prime qui varie de 25.000 fr. à 10.000 fr. et qui est répartie entre les agents qui se sont distingués dans la prévention des accidents. En outre, un diplôme va lui être remis, qui sera accompagné d'une plaquette qu'elle détiendra jusqu'aux résultats du nouveau challenge qui doit être organisé en 1947.

Le challenge de 1945 ayant contribué à améliorer les résultats enregistrés quant à la sécurité du personnel par les Services de l'Exploitation, une nouvelle compétition est en effet prévue l'an prochain, et les modalités d'attribution du nouveau challenge, qui prévoient la participation des agents des gares et des trains, seront ultérieurement portées à la connaissance de tout le personnel intéressé.

P. S. : Bravo le Havre et Rochefort. Nous apprenons, en effet, au cours de la réunion du Comité



Les ouvriers de l'Entretien du Bourget devant le tableau qui annonce les résultats de leur bel effort.

mixte de la gare du Havre a décidé que la prime présumée de 25.000 fr. serait répartie entre le C.N.S.C., l'Orphelinat National et l'Orphelinat Flamand. Quant à la gare de Rochefort, elle nous fait également savoir qu'elle versait la prime de 7.500 fr. au C.N.S.C. Encore deux gares qui honorent grandement la Corporation.

Le triage de Tergnier fête sa renaissance

Au printemps dernier, à l'occasion de la mise en service du nouveau chantier de relais de TERGNIER, une manifestation était organisée pour recevoir le premier train faisant relais dans le nouveau faisceau.

Au début de cette manifestation, M. TISNES, Chef d'Arrondissement EX à Saint-Quentin et

lement de poursuivre les travaux de modernisation et d'agrandissement de l'ancien triage.

On sait que le nouveau triage comprendra, outre le nouveau relais, un faisceau de réception de 10 voies à un emplacement sensiblement différent de l'ancien faisceau de réception détruit, ce qui permettra l'allongement du triage dont le nombre de voies sera porté à 39 par l'incorporation des anciens faisceaux de Relais et la construction d'un groupe de formation de 3 voies.

Dès la fin de l'automne prochain, la gare de TERGNIER, carrefour des échanges entre les Régions industrielles du Nord de la France, ainsi que de Belgique et d'Allemagne d'une part, la Région Parisienne et la Région Est d'autre part, pourra disposer d'installations suffisamment vastes pour faire face à l'énorme trafic que nécessite la reconstruction.



A Tergnier, l'arrivée du 1^{er} train au nouveau relais.

M. FRAILLION, Chef d'Arrondissement VB exposèrent d'abord aux assistants le rôle de ce chantier, première étape importante de la reconstruction du nouveau Tergnier modernisé, et destiné à assurer quotidiennement une soixantaine de relais, puis ils rendirent hommage aux courageux efforts grâce auxquels les travaux avaient pu être menés à bien durant l'hiver.

Le nouveau relais qui comporte 8 voies encadrées de 2 voies de circulation est complètement indépendant du triage et remplace les anciens relais pair et impair qui se trouvaient de part et d'autre du faisceau principal de triage de 24 voies.

Ces travaux nécessiteront 40.000 m³ de terrassement et la fourniture et la pose de 21.000 traverses et de 31 kms de rail.

Cette première réalisation permet actuel-

Après cet exposé des Chefs d'arrondissement, les agents de la voie achevèrent la mise en place symbolique du dernier tronçon raccordant le nouveau faisceau aux anciennes voies de circulation et le train 7330, SOMAINBOURGET, fut alors reçu. Les équipes des machines qui allaient se relayer descendirent et participèrent au vin d'honneur servi pour la circonstance sur le chantier même.

L'effort des cheminots de l'Entretien du Bourget

Pour activer la remise en état du matériel PV les agents de l'Entretien du Bourget effectuent depuis le 1^{er} janvier 1945, 54 heures de travail par semaine. Les résultats de leurs

La "Flèche d'Or" sur son parcours anglais près de la gare Victoria.



La vie de la S.N.C.F.

efforts leur sont communiqués par l'inscription sur un écriteau placé à la sortie des ateliers du nombre de wagons réparés dans la journée. La photo ci-contre reproduit ce panneau.

Grâce aux efforts de tous et à l'amélioration des approvisionnements et des méthodes de travail, le nombre de véhicules réparés journalièrement a été en croissant constamment. Il est passé progressivement de 82 en janvier 1945 à 113 en juin 1946.

A l'autre terminus de notre "Flèche d'Or"

Nos lecteurs connaissent tous le beau train international « Flèche d'Or » qui a repris son service depuis mai dernier. Le connaissent-ils sur son parcours anglais du Southern entre Douvres et Londres-Victoria? Hélas, bien peu de cheminots français ont eu, depuis la Libération, le privilège de franchir le channel. Voici donc ce train représenté ci-contre, circulant sur la rampe de Grosvenor, près de la gare Victoria à Londres.

Il est remorqué par une machine 231 du type West-Country, auquel « Notre Métier » a déjà consacré un article (n° 58 du 10 mai dernier). On remarquera l'insigne spécial « Golden Arrow » et les drapeaux français et anglais sur l'avant de la boîte à fumée. Le train ne comporte que des voitures Pullman de 1^{re} et 2^e classes, la quatrième voiture étant le « Trianon-Bar ».

Et merci au photographe M. Gordon Stuart, de Londres, qui a bien voulu communiquer cette photographie à nos lecteurs par l'intermédiaire d'un de ses amis, cheminot du Sud-Est.

Quand "La Bataille du Rail" s'en va en ambassade à l'étranger

Les cheminots français ne doivent pas ignorer qu'ils ont actuellement, avec le film « Bataille du Rail », le plus éloquent des ambassadeurs à l'étranger. Tous se féliciteront d'apprendre que des délégations de « Résistance-Fer » sont allées, cet été, présenter officiellement ce film à Genève, à Berlin, à Luxembourg et à Utrecht.

A Genève cette présentation a été l'occasion d'une très importante manifestation d'amitié franco-suisse présidée par M. Xavier de Gaulle, Consul général de France et groupant un grand nombre de personnalités françaises et genevoises.

A Berlin, où le film était donné à la demande du Général Koenig, les deux soirées eurent lieu dans un cinéma du secteur français à Fronhau. La première était organisée pour les Alliés devant 15 généraux et de nombreux officiers américains, anglais, belges, français, norvégiens, polonais, russes, suisses, tchécoslovaques et yougoslaves. Des interprètes traduisirent le texte de présentation en anglais et en russe, des brochures rédigées en ces langues avaient été distribuées avec les programmes et le film produisit une très grosse impression sur ce public de choix.

La deuxième soirée, réservée plus spécialement aux officiers et soldats français, fut présidée par le Général Noiret, représentant du Général Koenig.

Même éclatant succès quelques jours après à Luxembourg, où la délégation, accompagnée de M. Dorge, Directeur Général des Chemins de fer au Ministère des Travaux Publics et d'un groupe de fonctionnaires de la S.N.C.F. conduit par M. Lagnace, Secrétaire Général adjoint, a été reçue par le Ministre de France et M. Bodson, Ministre des Communications du Grand-Duché. S. A. R. le Prince héritier assista, bien entendu, à la présentation du film.

Enfin la Hollande aussi a accueilli les représentants de Résistance-Fer avec un enthousiasme extraordinaire. La délégation conduite par M. Hébert, Directeur de la Région Nord, fut reçue par la Direction des Chemins de fer Néerlandais. Après une réception organisée à La Haye par l'Ambassade de France, le film a été présenté à Utrecht devant une salle comble avec un immense succès.



différentes phases de déblais et de maçonneries à l'intérieur d'un même profil.

On commençait par les galeries du piedroit (1), une de chaque côté ; puis, en partant latéralement de ces galeries, on déblayait, par abatage et en louille, la place des piédroits (2) ; les déblais des piédroits étaient faits par chambres qu'on remplissait aussitôt de béton (3).

On attaqué ensuite la galerie de faite (4), puis de chaque côté, les petits abatages (5) et les grands abatages (6) ; la galerie de faite était en avance de quelques mètres sur les petits abatages et ceux-ci en avance de quelques mètres sur les grands abatages.

Aussitôt qu'on avait déblayé et boisé les abatages, on posait les cintres, on coulait le béton des « murettes » (7), puis le béton de la voûte (8).

Pour achever le revêtement, il ne restait plus qu'à enlever le strass (9), à faire le déblai de la plateforme et du radier (10) et à couler le béton du radier (11).

Dès que la température l'a permis, vers la fin du mois de mars, on a organisé une deuxième attaque par l'extérieur, pour accélérer la remise en état ; on a suivi la même méthode que pour l'attaque intérieure.

Si cette méthode est simple sur le papier, elle est moins simple dans la réalité. Le travail est tout particulièrement difficile, quand il faut traverser un terrain bouleversé, qui n'a pas encore pris son équilibre dé-



1. DÉBLAIEMENT D'UNE GALERIE DE FAITE

4. COULAGE DU BÉTON BRISÉ VOÛTE



la circulation est rétablie dans le TUNNEL du FRÉJUS

Depuis le 14 août, le tunnel du Fréjus est rouvert. Cette reprise marque le couronnement des efforts déployés par la S.N.C.F. pour le rétablissement provisoire de sa ligne de Culoz à la frontière d'Italie. Les lecteurs de Notre Métier seront certainement heureux de trouver ici les renseignements qu'a bien voulu nous donner M. Bastien, Chef du Service de la Voie et des Bâtiments de la Région du Sud-Est, sur les difficiles travaux de remise en état de ce tunnel.

C'est par la vallée de la Maurienne que les troupes allemandes de Chambéry et de Grenoble quittèrent le sol français. Elles ne firent pas qu'y multiplier les assassinats et les incendies, elles y accumulèrent aussi les destructions. Entre Saint-Pierre-d'Albigny et Modane, elles détruisirent tous les ouvrages importants de la route nationale et de la voie ferrée de Culoz à Modane (31 ouvrages pour le chemin de fer seulement).

Les ouvrages sont réparés provisoirement et nos trains desservent Modane depuis le 14 septembre 1945, premier anniversaire de la Libération de la ville.

Modane est la dernière gare française sur l'artère Paris-Turin. Pour atteindre Bardonnèche, la première gare du versant italien, la ligne franchit les Alpes, par un tunnel de 13.668 m., le doyen des tunnels alpestres, percé sous la montagne du Fréjus.

Cet ouvrage n'a pas été épargné par les Allemands qui provoquèrent une destruction très importante, à la tête du tunnel, le 13 septembre 1944. On ne voyait plus à la place de la tête et des murs de soutènement de la tranchée de tête qu'un grand « arrachement » couvrant plus de 11.000 m³.

En quittant Modane, les Allemands s'étaient retirés sur les crêtes dominant la vallée de l'Arc : ce n'est qu'après leur dé-

part qu'on put penser à la remise en état du tunnel.

Le déminage des abords fut achevé en août 1945.

Le bouleversement du terrain faisait prévoir que les travaux de remise en état seraient longs et difficiles. En les commençant par l'extérieur on aurait été arrêté, de décembre à mars ou avril, par la neige ou par le froid (-15° à -25°).

On a préféré attaquer par l'intérieur, solution techniquement plus facile.

Dès le 17 août, on commença une galerie à peu près perpendiculaire au tunnel, qui devait déboucher à l'intérieur du tunnel, en arrière de l'éboulement.

Elle était terminée le 4 octobre. On avait pu constater, quelques jours auparavant, en pénétrant dans le tunnel, par le côté italien, où les troupes sud-africaines avaient ouvert un passage, que le souterrain était détruit sur 51 mètres.

On se mit aussitôt au travail. En même temps, on emmagasinait à l'intérieur du souterrain, tout ce qui était nécessaire pour la campagne d'hiver (2.400 tonnes de gravier, 1.700 tonnes de sable et 500 tonnes de ciment).

La méthode employée était particulièrement sûre. Les figures 1 et 2 indiquent les

différentes phases de déblais et de maçonneries à de la terre ou à de menus matériaux, d'énormes blocs de rocher ou de maçonnerie. C'était le cas au tunnel de Fréjus.

Il faut, en même temps qu'on déblaye, poser des boisages et des blindages solides, et se hâter, aussitôt que le déblai est fait, de couler le béton du revêtement.

Si solidement qu'on boise (on employait des bois de 0 m. 35 de diamètre au minimum, de 0 m. 50 en général) et si vite qu'on aille pour couler le béton en place, les bois « travaillent », cassent ou s'écrasent : il faut les doubler, parfois même les tripler, car il ne saurait être question de remplacer un bois en charge.

Au tunnel de Fréjus, on a employé, en moyenne, 25 m³ de bois au mètre de souterrain, presque 0,25 m³ par m³ de déblais. C'est un chiffre extrêmement élevé, mais nécessaire pour assurer la sécurité des ouvriers et pour prévenir des éboulements qu'il est toujours extrêmement difficile de limiter et de déblayer s'ils se produisent.

Les photographies 3 à 5 donnent une idée des travaux ; la photographie 6 illustre ce qu'on a dit plus haut, au sujet des boisages.

Les travaux ont été confiés à l'Entreprise Borie, qui dispose d'excellents cadres et de très bons boisiers, et qui a réussi à mener à bien cette tâche délicate sans accident.



3. Vue des premiers anneaux de la voûte, au fond, la route ancienne mise sur chantier avant inspection.



6. Exemple d'écrasement des bois d'échafaudage.

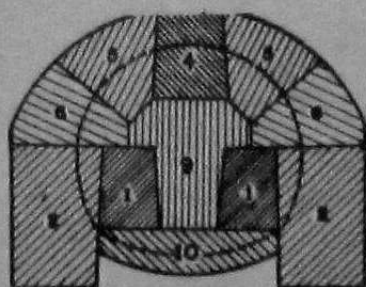


Fig 1. Déblais

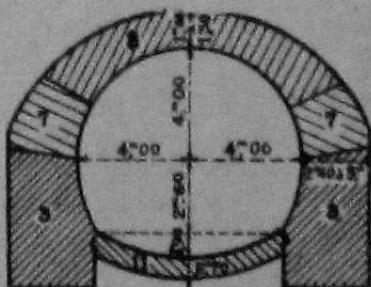


Fig 2. Maçonneries.



17. GARE DE MODANE VUE DU TUNNEL DU FRÉJUS

Comment nos techniciens de l'Ouest utilisèrent LA TÉLÉPHONIE A HAUTE FRÉQUENCE APRÈS LA LIBÉRATION

LA LIBÉRATION, de grandes longueurs de câble téléphonique Paris-Le Mans étaient détruites et le matériel nécessaire à la remise en état demandait de longs délais de fabrication.

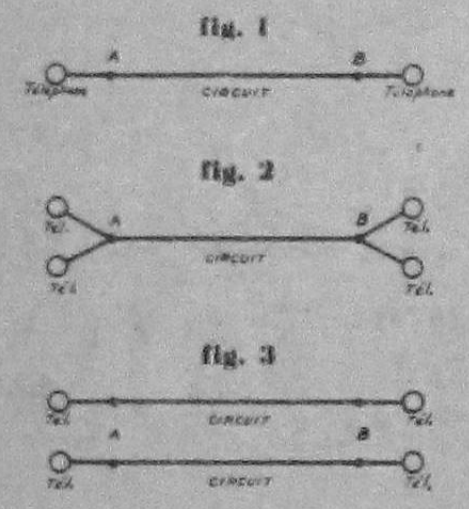
Pour rétablir rapidement le trafic téléphonique, on eut alors recours à la téléphonie à haute fréquence (HF), dont nous avons souvent entendu parler, et, bien que ce terme ait quelque chose d'un peu mystérieux, qui semble devoir rester dans le domaine des techniciens, nous allons essayer, sans formule ni terme technique compliqué, d'intéresser à ce problème le lecteur non spécialiste.

l'éther dans tous les sens, en téléphonie à haute fréquence l'énergie très faible utilisée se propage le long des lignes métalliques aériennes ou circuits.

Chacun a pu constater par ailleurs que les ondes radio-électriques émises par les stations de radiophonie n'étaient pas perçues directement par l'oreille. Pour transformer en paroles ou en musique ces ondes imperceptibles à notre ouïe, donc inaudibles, nous avons besoin d'un intermédiaire. En l'occurrence, c'est notre poste récepteur de T. S. F. Il est chargé également de sélectionner les émissions de différentes longueurs d'onde qui s'enchevêtrent sur notre antenne.

Reprenons nos croquis. Nous représentons le courant téléphonique audible émis par le microphone de notre téléphone ordinaire par un trait plein (courant de basse fréquence), et le courant radio-électrique inaudible par un trait pointillé (courant de haute fréquence).

Entre A et B les usagers des téléphones 1 et 2 sont en conversation (fig. 4). Pour

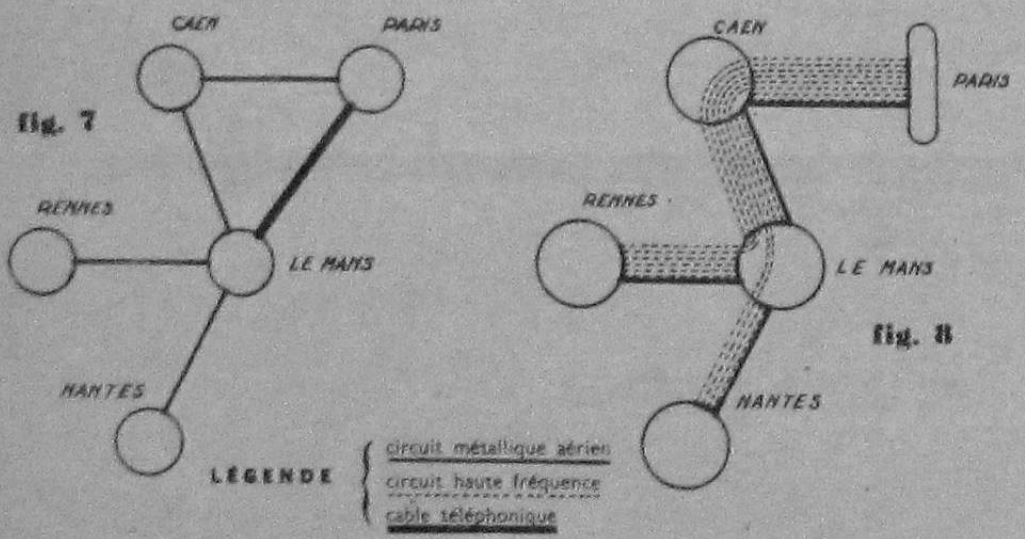


En téléphonie ordinaire, lorsque, entre deux points A et B, on dispose de deux fils métalliques isolés (circuit), on peut établir une liaison téléphonique en branchant un téléphone à chacune de leurs extrémités (fig. 1) pour la commodité de lecture le circuit a été représenté par un seul trait).

Si l'on branchait au même instant plusieurs postes à chaque extrémité du circuit, les conversations simultanées seraient mélangées, il serait impossible aux usagers de se comprendre (fig. 2).

Donc, si entre ces deux points A et B nous avions besoin au même moment d'une seconde liaison téléphonique, il nous faudrait disposer d'un autre circuit aux extrémités duquel on brancherait d'autres téléphones (fig. 3). Il en serait de même pour autant de liaisons téléphoniques simultanées que l'on voudrait établir entre ces deux points.

Il existe cependant un moyen de superposer plusieurs conversations simultanées



sur un seul circuit, mais il faut pour cela abandonner en partie les appareils de téléphonie ordinaire et avoir recours à la téléphonie à haute fréquence qui fonctionne sur un principe analogue à celui de la téléphonie sans fil, mais à très faible puissance. Tandis qu'en téléphonie sans fil l'énergie importante transmise rayonne à travers

superposer sur le circuit une autre conversation nous ajouterons les téléphones 3 et 4 suivis chacun d'un bloc haute fréquence (HF1 et HF2), qui seront chargés de transformer le courant téléphonique audible émis par le microphone en courant radio-électrique et inversement (fig. 5).

Par exemple l'usager du téléphone 3 conversant avec celui du téléphone 4 émettra de c en d un courant téléphonique audible qui, passant dans le bloc HF1, sera transformé en courant radio-électrique inaudible, pour suivre le circuit métallique AB jusqu'en e (sans gêner la conversation des téléphones 1 et 2). Le courant radio-électrique

que traverse alors le bloc HF2, qui lui rend entre e et f la forme primitive qu'il avait entre c et d et pourra de ce fait être entendu par l'usager du téléphone 4. Dans le sens de téléphone 4 à téléphone 3 l'opération inverse se produit. Les blocs HF1 et HF2 ont donc joué le rôle des postes émetteurs-récepteurs de radio. On peut



Voici « le point de vue du client » sur les améliorations susceptibles d'être apportées aux voitures de voyageurs dans l'avenir. Le dépouillement du référendum « Que préférez-vous pour vos voyages de demain », organisé par la S.N.C.F. au printemps dernier vient en effet de se terminer. 110.000 questionnaires illustrés ont été distribués dans les trains, du 15 au 24 mai dernier, sur les principales relations de jour des grandes lignes du réseau français. En outre, des milliers de questionnaires ont été adressés aux principaux abonnés ou distributeurs au Stand S.N.C.F. de la Foire de Paris. Le public a répondu avec empressement au référendum : 88.910 réponses recueillies rien que dans les trains pour 110.000 voyageurs questionnés, soit un pourcentage de 82,5 %.

Voici les préférences manifestées par les voyageurs en ce qui concerne les différentes questions posées :

MATÉRIEL DES GRANDES LIGNES

Question A. — Couloir latéral ou couloir central ?

88,1 % demandent le maintien du couloir latéral et des compartiments dans les nouvelles voitures.

11,1 % seulement se déclarent en faveur du couloir central.

Chez nos abonnés la préférence est plus nettement exprimée : 94 % en faveur du couloir latéral.

Question B. — Comment repérer les classes de voitures, par la couleur ou par les chiffres lumineux ?

Sur ce point, aucune conclusion pratique ne peut être tirée :

48,7 % des voyageurs se prononcent en faveur du repérage des classes par des chiffres lumineux.

46,9 % en faveur d'un repérage par la couleur des voitures ; enfin

4,4 % demandent l'adoption du double repérage par la couleur, le jour, et par les chiffres lumineux, la nuit.

Toutefois, il est intéressant de signaler que les abonnés, qui utilisent le train plus fréquemment que les autres voyageurs, ont donné avec une proportion de 57 % leur préférence à la solution des couleurs différentes.

Question C. — Hauteur des sièges de voitures ?

51,2 % demandent le maintien de la hauteur actuelle des sièges ;

29,4 % réclamant des sièges plus bas ; et

16,6 % des sièges plus hauts.

Question D. — Disposition des accoudoirs ?

58 % des voyageurs se sont prononcés en faveur du maintien de la disposition actuelle.

Question E. — Décoration des voitures ?

71,5 % des réponses sont enregistrées en faveur d'une décoration sobre des compartiments ; cette préférence est encore accentuée du côté des abonnés (79 %).

Questions F et G. — Même écrasante majorité en faveur de l'installation de deux toilettes à chaque extrémité des voitures : 75,6 % contre 22 % pour la disposition actuelle qui ne comporte qu'une seule toilette, d'ailleurs plus spacieuse.

De même :

79 % en faveur de la manœuvre des glaces par un mécanisme (manivelle ou levier).

Question H. — Voitures-buffets ou voitures-bars ?

Le voiture-buffet, qui permet de se faire servir des petits repas chauds dans les trains sans wagon-

restaurant emporte la préférence du public dans la proportion de 54,5 % contre 40,5 % en faveur de la voiture-bar (sandwiches).

70 % des abonnés préfèrent également la voiture-buffet.

Question I. — Nombre de compartiments de fumeurs ?

Les 2/3 des réponses (64,2 %) sont favorables à l'augmentation des compartiments de fumeurs, cependant que, chez les abonnés, le pourcentage est un peu moins élevé ; il n'atteint que 57,4 %.

MATÉRIEL DES LIGNES SECONDAIRES

Question J. — Les voitures de lignes secondaires sont, dans une certaine mesure, comparables aux voitures de la banlieue parisienne et caractérisées par l'existence de deux plates-formes assez vastes. La question se posait de savoir si le public préférerait des places plus spacieuses mais des plates-formes réduites ou, au contraire, des plates-formes plus vastes au détriment des places assises qui seraient, dans ce cas, plus serrées.

C'est la première solution qui a remporté les suffrages dans la proportion de 54,7 %.

Ainsi donc, s'est terminée, d'une façon intéressante, cette manifestation de l'esprit de compréhension de la S.N.C.F. qui tenait à connaître l'opinion de sa clientèle.

Il est certain que cette enquête a provoqué dans le public un grand mouvement de curiosité. Sans parler des nombreux échos de Presse consacrés à ce référendum, des centaines de lettres contenant des suggestions diverses nous sont parvenues. Toutes ne sont pas certes à retenir : il en est qui sont venues compléter l'enquête de façon ingénieuse et beaucoup d'autres, sortant d'ailleurs du cadre du questionnaire, témoignent d'un souci général de propreté, de sécurité et de confort, bref d'un ensemble d'exigences dont il faudra bien que nos Bureaux d'études tiennent compte — progressivement cela va sans dire — dans les futurs programmes de construction. Nous ne pouvons que souhaiter que les conditions de réalisation soient telles que le public puisse, sans trop attendre, avoir la satisfaction de vérifier lui-même l'intérêt des mesures qu'il a préconisées.

Il n'est pas sans intérêt de signaler, en terminant, que la proportion des réponses reçues par rapport au nombre des questionnaires distribués (62,5 %) est sensiblement équivalente à celle obtenue par le réseau anglais du London and North Eastern Railway dans son enquête de l'an dernier. Mais notre référendum S.N.C.F. valait pour toute la France et le nombre des questionnaires distribués chez nous a été quatre fois plus élevé qu'en Angleterre.

en utilisant des blocs HF de différentes longueurs d'onde, superposer plusieurs émissions sur un même circuit (fig. 6). Chacune de ces émissions s'appelle une voie.

Revenons maintenant au rétablissement du trafic téléphonique, après la Libération.

La destruction du câble Paris-Le Mans créait une grave situation, car Le Mans était pour la Région de l'Ouest le centre des relations téléphoniques d'où partaient les grands circuits aboutissant à Caen, à Rennes et à Nantes, et la pénurie de câbles em-

pêchait le rétablissement rapide du câble Paris-Le Mans.

La téléphonie à haute fréquence vint alors à notre secours, et par les chemins détournés des circuits aériens Paris-Caen et Caen-Le Mans, en employant des appareils HF à six voies, il fut possible en mettant en œuvre un tonnage minimum de fil de cuivre neuf, de rétablir les circuits téléphoniques directs Paris-Le Mans, Paris-Rennes, Paris-Nantes, tout en améliorant les relations téléphoniques Caen-Le Mans, Le Mans-Rennes et Le Mans-Nantes (fig. 7 et 8).



en utilisant des blocs HF de différentes longueurs d'onde, superposer plusieurs émissions sur un même circuit (fig. 6). Chacune de ces émissions s'appelle une voie.

Revenons maintenant au rétablissement du trafic téléphonique, après la Libération.

La destruction du câble Paris-Le Mans créait une grave situation, car Le Mans était pour la Région de l'Ouest le centre des relations téléphoniques d'où partaient les grands circuits aboutissant à Caen, à Rennes et à Nantes, et la pénurie de câbles em-

Les COMITÉS MIXTES et les COMITÉS D'ACTIVITÉS SOCIALES

Depuis la Libération le personnel participe de très près à l'organisation de toutes les activités sociales

Une décision signée le 18 juin dernier par le ministre des Travaux publics et des Transports fixe les conditions dans lesquelles doivent être dorénavant constitués les comités mixtes qui ont pour but de faire participer le personnel à l'établissement des projets et programmes et d'améliorer le rendement des Services et les conditions d'exploitation du chemin de fer.

Cette décision précise, en outre, quelle doit être la constitution de deux éléments importants de la nouvelle organisation : le Comité central et le Comité régional des activités sociales, tous deux chargés de suivre l'application et la réalisation du programme des activités sociales.

Tout ceci ne fait, à la vérité, que régulariser la création et la mise en route d'organismes qui fonctionnent déjà depuis bientôt deux ans, parfois sous des dénominations légèrement différentes. Les deux derniers ont, en effet, porté jusqu'ici le nom de Commissions centrale et régionale d'Etude des Questions sociales.

« Notre Métier » ne peut que renvoyer ses lecteurs aux textes de la décision en question (voir Avis général de la S. N. C. F. n° P 8 a - N° 2 du 14 juillet 1946) pour prendre connaissance de l'exposé et du détail de cette organisation, qui consacre la coopération du personnel aux activités professionnelles et sociales de la S. N. C. F. Il tient, cependant, à faire connaître quelle part le personnel a pris depuis la libération au développement du domaine social et quels résultats ont été ainsi obtenus.

Pour mener à bien et développer sa tâche, la Commission d'Etude des Questions sociales, qui a siégé 18 fois depuis le 18 janvier 1945, a constitué des Commissions spécialisées chargées d'étudier et de mettre au point les questions particulières qui leur ont été soumises et dont des solutions, dûment approuvées, sont toutes entrées en voie de réalisation.

C'est ainsi qu'ont été successivement constituées :

— LA COMMISSION CENTRALE DES INSTALLATIONS D'HYGIÈNE qui s'est réunie quatre fois depuis le 12 avril 1945 et qui est désormais dénommée la Commission centrale d'Hygiène et de Salubrité du Travail. Elle a mis au point les principes selon lesquels doivent être conçues les installations sociales que le personnel utilise au cours de son travail pour ses soins d'hygiène, son repos, son alimentation, etc.

« Notre Métier » tiendra ultérieurement ses lecteurs au courant des dispositions types qui ont été arrêtées par les services techniques selon les principes élaborés par la Commission. Elle va aborder sous peu l'examen d'un certain nombre de conditions d'hygiène et de salubrité à observer pour la bonne exécution du travail.

— LA COMMISSION CENTRALE DE L'APPRENTISSAGE qui, depuis le 17 septembre 1945, s'est réunie huit fois et qui remplace à la fois le Comité central de l'Apprentissage créé en 1938 et la Commission des Délégués d'Apprentissage dont le fonctionnement était prévu à l'article 28 du fascicule XXII du Règlement du Personnel. Elle a fourni un utile et considérable travail en matière de conception, d'organisation et de mise à profit de l'expérience acquise dans le domaine de l'apprentissage si heureusement et si largement développé à la S. N. C. F. « Notre Métier » aura l'occasion sous peu d'exposer quelques résultats de ses travaux.

— LA COMMISSION CENTRALE DU LOGEMENT qui, depuis le 17 avril 1945, s'est réunie dix fois et qui, avec beaucoup de soins et de persévérance, a mis au point les conditions dans lesquelles doivent être conçus l'implantation, le groupement et l'aménagement des logements destinés au personnel. Les principaux résultats de ses travaux ont fait l'objet d'une note d'ensemble qui a été adressée à tous les organismes d'étude et de construction de loge-

ment et qui sera publiée prochainement dans « Notre Métier ». Ses travaux se poursuivent actuellement en vue d'arrêter les principes qui doivent présider à l'étude des divers bâtiments sociaux à usage commun, à prévoir dans les cités.

— LA COMMISSION CENTRALE DES SPORTS ET LOISIRS qui est chargée de coordonner et de faciliter les activités des divers groupements sportifs, artistiques et touristiques constitués par les agents. Elle s'est réunie cinq fois depuis le 7 février 1945 et a présenté, dès cette année, après les avoir dûment examinées, les propositions de subventions à allouer aux divers groupements de ces trois catégories d'activités sociales.

Enfin, deux autres commissions vont désormais faciliter la tâche du Comité central des activités sociales : celle de l'Assistance sociale et celle de l'Education de la jeunesse. La première s'est réunie pour la première fois le 17 juillet et la seconde se réunira très prochainement. « Notre Métier » ne manquera pas de parler de leurs travaux.

Parallèlement à cette tâche très variée,

Les membres de la Commission centrale du logement dans la cité d'Arras en cours de reconstruction, le 10 mai dernier.

mais à la vérité assez lourde, que ces divers organismes assurent avec une collaboration très étroite et très heureuse du personnel, des commissions régionales étudient les propositions soumises, traduisent les directives reçues et en suivent l'application sur l'étendue de chaque Région. Tels sont le Comité régional des activités sociales, la Commission de l'Apprentissage, la Commission du Logement qui remplace le Comité de gestion des cités et logements et la Commission des Sports et Loisirs.

« Notre Métier » ne manquera pas de tenir, à l'occasion, ses lecteurs au courant de leurs travaux et des principaux résultats qui leur sont dus.

La Commission centrale des sports et loisirs à Douchy près de Montargis le 20 juin à la suite de sa visite du beau centre de l'U.A.I.C.F. et du stade des cheminots de cette ville.



LES CENTRAUX

*** A LA MÉMOIRE DE FREDDY PASSY, RÉSISTANT DE NOS SERVICES FINANCIERS. — Pour honorer la mémoire de cet Inspecteur divisionnaire des Services financiers de la S.N.C.F., une cérémonie-commémorative a été organisée en juillet par Résistance-Fer, qui avait convié le groupe de Résistance « Maximilien », la Fédération nationale des Anciens Combattants, l'Association nationale des cheminots anciens combattants, les agents et dirigeants de la Direction Générale et des Services Centraux de la S.N.C.F. et les nombreux amis de ce héros de la Résistance, tombé pour la France le 23 juillet 1944, dans le maquis du Vercors.

Devant sa tombe au cimetière de Pantin, le Secrétaire général de « Résistance-Fer », M. Decaudin, M. Le Guen, Président du groupe « Maximilien », M. Lemaire, notre Directeur général, M. Graffin, Vice-Président du groupe « Maximilien » et le Colonel Huet en personne, Commandant du maquis du Vercors, vinrent rappeler la belle conduite de Freddy Passy et l'assurer ainsi que sa famille que son sacrifice ne resterait pas vain.

En termes émouvants chacun de ces discours exalta la noble figure de Passy, un excellent cheminot, ami sûr pour tous ses collaborateurs, et patriote dévoué jusqu'au sacrifice suprême à la cause de la liberté.

Rappelons cette page d'héroïsme telle que l'a évoquée M. Jean Leguen dans son discours :

« Enfin en 1944, avant le débarquement, ton devoir de jeune et brillant officier te conduisit au maquis sur le front de St-Nizier. En juillet 1944, tu montas dans le maquis du Vercors,

et l'ancien lieutenant d'artillerie devient lieutenant au 6^e bataillon de Chasseurs alpins. Tes nombreuses qualités y sont vite appréciées par tous. Ton courage, ton intelligence, ta simplicité, ton jeune enthousiasme te poussent au combat le plus glorieux. Sur ta demande tu prends le commandement du poste avancé le plus exposé : celui de Valchevrières à l'entrée du Vercors. Le 21 juillet avec 85 chasseurs alpins tu subis le premier choc, mais résistes victorieusement, tu repousses les « chleuhs ». Le 22 tu repousses toujours victorieusement les attaques enne-

mies de plus en plus puissantes. Le 23, les boches attaquent en force, 2.500 contre 85. Tu galvanises les quelques maquisards et luttas en véritable héros. Pour protéger le décrochage de la troupe, en chef sublime bien digne du Maquis, tu fais le sacrifice de ta vie accompagné d'un chasseur. « Rendez-vous, nous sommes les plus forts » cries-tu en l'avantant vers les boches éberlués. L'ennemi hésite, arrête son tir et la troupe peut effectuer sa retraite. Mais les chleuhs se ressaisissent et, par rafales de mitrailleuses, l'abattent ainsi que ton compagnon de gloire.

Blessé mortellement tu cries encore « Vive la France » et envoies une pensée émue à l'épouse adorée. C'était le 23 juillet 1944. »

M. Pierre Graffin, Vice-Président du Groupe « Maximilien » et auteur du Chant de la Libération, lut ensuite son émouvant poème Aux Morts de la Résistance écrit spécialement à l'occasion de cette cérémonie-commémorative.

Notre Métier se joint à tous ceux qui ont connu et aimé Freddy Passy pour lui rendre un hommage et conserver son souvenir.

A la cérémonie de Pantin, le 23 juillet, pendant le discours de M. Decaudin, secrétaire général de Résistance-Fer, qui travailla sous les ordres de Freddy Passy.



NOS ÉCHOS

EST

ACTES MÉRITOIRES

(Matériel et Tractions). — MM. H. Beck, Agent à NOGENT-VINGENNES ; E. Madril, Empl. ppal à RICHES ; L. Philippe, Empl. ppal à ESPERAN ; C. Perrot, El.-mécan. à CHALONSUR ; L. Pelican, Mécan. de r. à BROSS ; M. Dalar, El.-mécan. à BARLE-DUC ; L. Baudy, Surveill. de r. à ROMILLY ; A. Pierson, Cond. ppal d'autobus à NANCY ; G. Dujour, Man. aux à BOMILLY ; G. Beck, Mécan. de r. à LEIPP, El.-mécan. à SAVEREN ; M. Guyot, Ch. de bris. d'ouv. à PASTEN ; J. Blancheard, Vitr. à BARLE-DUC ; A. Thiéss, Mécan. de r. à G. MARSHAL, El.-mécan. à CHALONS.

(Voies et Bâtiements). — M. C. Assard, Cond. aux à NOUVEL-AYSCOURE ; Mme Bailly, préposée aux à la halte de BASSOIS-CAMPIERS ; MM. A. Delor, Cond. à GONDREYANGE ; E. Drapiot, Cond. ppal à BRET ; C. Demollet, Cond. ppal à GONDREYANGE ; V. Marchal, Cond. à NOUVEL-AYSCOURE ; P. Moine, Ch. de canton de 1^{er} cl. à ARCHES ; L. Weber, Surveill. ppal de SE à NOUVEL-AYSCOURE.

(Matériel et Tractions). — MM. C. Baumgartner, Nott. à BELFORT ; P. Rigot, Nott. aux à TROYES ; P. Rigot, Vitr. à MIRECOURT ; N. Lamotte, Mécan. de r. à PARIS-LA VILLETTE ; L. Gaudin, S.-ch. vitr. à L'URCQ ; H. Barthe, Mécan. de r. à NANCY ; R. Harbuzat, Agent à BLAINVILLE ; A. Dumon, Empl. ppal à VESOUL ; R. Musset, Adjoint aux aux à CHALONSUR ; A. Fischer, Man. à STRASBOURG ; L. Philippe, S.-ch. vitr. à NANCY-JARVILLE.

(Voies et Bâtiements). — MM. J. Fresser, Cond. ppal à LONGEVILLE ; P. Parozel, Garde à BAR-NEW-ACHS.



Mlle Christiane Henry, infirmière de la S. N. C. F., a reçu la médaille d'or de l'Académie du Dévouement national (voir échos Est).

LE DEPOT DE REIMS EST FIER DE SON INFIRMIERE.

Le 1^{er} juillet, au service médical de la Cité du Dépôt de Reims, a eu lieu une touchante cérémonie en l'honneur de Mlle Christiane Henry, infirmière de la S.N.C.F., à qui était remise la médaille d'or de l'Académie du Dévouement National.

M. le Docteur Bott, conseiller général, M. Laberte, adjoint au maire de Reims, MM. Carlu, chef d'arrondissement, Falala, chef de gare principal, Pradhomme, chef de dépôt, Lacombe, s.-chef de dépôt, le docteur Adam, médecin de la S.N.C.F. assistaient à cette cérémonie. Dans une brève allocution, M. Adrian, vice-président de Résistance-Fer, évoqua la magnifique attitude de Mlle Henry, puis M. Guyot, Président de l'Académie du Dévouement, procéda à la remise de la médaille après avoir lu la citation suivante :

Mlle Henry, infirmière de la S.N.C.F., d'un grand dévouement pour les cheminots et leurs familles.

Pendant l'occupation ennemie, s'est dévouée sans compter, en apportant ses soins aux malades et blessés, en organisant son repos.

A supporté avec calme le bombardement du 1^{er} mai 1944, sans quitter son poste, situé à proximité du dépôt, objectif de l'aviation alliée. A continué à donner ses soins avec courage et désintéressement malgré les nombreuses alertes et bombardements jusqu'à l'écrasement de son poste de secours.

A porté aide à la Résistance en se rendant intermédiaire entre le docteur Adam et les résistants inquiétés, qu'il considérait malades sous sa responsabilité.

Grâce à son abnégation incessante, les déportés résistants cheminots se sentent rassurés au point de vue de leur santé.

La fillette d'un cheminot fut un touchant complément, puis ce furent M. le docteur Adam et M. Laberte qui rendirent hommage à leur tour à cette française exemplaire. La salle, pourtant spacieuse, était trop étroite pour contenir les cheminots et leurs familles venus manifester leur gratitude et, dans la rue, une foule reconnaissante attendait pour la féliciter celle qu'elle considère comme sa bienfaitrice.

NORD

EN SOUVENIR DU COLONEL ROUX, EX-COMMISSAIRE MILITAIRE DE LA REGION DU NORD

La radio de Londres diffusait, fin janvier 1944, la nouvelle qu'un Officier Supérieur Français, le Colonel Roux Jacques, avait été tué au cœur d'une action particulièrement dramatique menée au Belvédère par un régiment de Tirailleurs tunisiens qu'il commandait pendant les combats acharnés d'Italie.

Cette nouvelle ne constituait, pour la plupart des Français qui l'entendaient, qu'un épisode de la bataille engagée par les Forces Françaises Libres en Italie, mais elle causa aux cheminots du Nord une très vive impression, car ils pouvaient identifier le soldat dont on venait de relater les héroïques faits d'armes avec l'ancien Commissaire Militaire de leur Région.

La fin du Colonel Roux fut douloureusement ressentie par tous ceux qui



l'avaient connu. Aussi, pour honorer sa mémoire et malgré les difficultés résultant de la situation du moment, les dirigeants de la Région firent-ils à l'époque célébrer un service à l'Eglise Saint-Vincent de Paul à Paris, en présence d'un grand nombre de cheminots et d'anciens officiers du service militaire des chemins de fer, désireusement prévenus et invités à participer à la cérémonie. Tout récemment, au cours d'une cérémonie organisée en présence de la famille et d'un détachement du 4^e Tirailleurs Tunisiens, à Gap, ville où s'était déroulée l'enfance du Colonel Roux, c'est le Général de Monsabert lui-même, qui a rendu un ultime hommage à cet officier, dont il a retracé la belle carrière.

Parti sergent de réserve en 1914, il devint, en 1918 et après avoir été blessé, terminer la campagne comme capitaine, 5 fois cité et Chevalier de la Légion d'Honneur. Mais c'en était fini pour lui de la vie civile. Dans les boues de l'Argonne et de la Champagne dans l'enfer de Verdun, sa véritable vocation lui était apparue : rester soldat, devenir un chef. Par la suite, il devait être un officier absolument complet : breveté de l'Ecole Supérieure de Guerre, breveté observateur d'aviation, il participa à la campagne du RH et accéda aisément aux plus hauts emplois compatibles avec ses grades successifs. En 1930, il appartenait pendant quelque temps au 4^e Bureau de l'Etat-Major de l'Armée en qualité de Commissaire Militaire de la Région du Nord de la S.N.C.F. La guerre déclarée, il vint à la Commission Régionale Nord où il se trouva en relations constantes avec les cheminots et où il vécut les heures angoissantes de mai et de juin 1940. C'est à ces moments tragiques qu'il sut donner à tous ceux qui l'approchèrent une très haute idée de ses qualités d'homme et de chef.

Après l'armistice, d'abord affecté à un Etat-Major de la zone non occupée, il ne tarda pas à demander son affectation en Afrique du Nord où le trouva le débarquement allié. Aussitôt engagé avec son régiment dans les premières opérations de

Famille il le mena jusqu'en Italie... Le 27 janvier 1944, le Colonel Roux est au pied d'une de ces montagnes que les Allemands contre-attaquent sans relâche. Un bataillon de son régiment est en difficulté, le Colonel lui-même veut se rendre compte sur place de la situation et tombe dans les lignes ennemies. Prisonnier, il profite d'une contre-attaque pour faire à son tour prisonniers de vive force ses propres gardiens. Puis il prend la tête de l'attaque qui ne cesse de progresser sous sa vigoureuse impulsion et c'est alors qu'il est tué à la tête de ses troupes victorieuses... Fait Commandeur de la Légion d'Honneur sur son lit de mort par le Général Giraud, il repose maintenant dans un petit cimetière d'Italie au milieu des croix de bois et des pierres marquées du croissant, parmi ses hommes qu'il a tant aimés... La S.N.C.F., en s'unissant au Général de Monsabert pour saluer la mémoire du Colonel Roux, tient à témoigner de l'admiration éprouvée par tout le personnel de la Région du Nord pour le vaillant officier qui, pendant une période singulièrement troublée, partagea la vie de cette Région.

UN BEAU GESTE.

Le 13 juin, la gare du Mans avait le plaisir de recevoir l'Ecole Régionale de l'Exploitation de la Région Est venue visiter ses installations.

Au cours de la visite, maîtres et élèves se cotisèrent et mirent à la disposition du C.N.S.C. la jolie somme de 2.100 fr.

Le Président du Comité de Solidarité et le Chef d'Arrondissement Exploitation du Mans sont heureux de renouveler, par la voie de *Notre Mérier*, leurs bien vifs remerciements à l'Ecole amie.

AFFECTATIONS NOUVELLES

Service Régional-Exploitation
Insp. ppal adjt à la Division Commerciale : M. P. Conquet.

Arrondissements-Exploitation
Bordeaux. — S.-Insp. (Trafic) à RAYONNE : M. J. Higoumeau.
Toulouse. — Insp. ppal adjt, adjt au Chef d'arrt de l'Expl. à TOULOUSE : M. M.-J. Lescaze ; Insp. de 2^e cl. (Trafic) à TOULOUSE : M. J. Dessaux.

Béziers. — Contr. de l'Expl. (Trafic) à MIELLAU : M. H. Escut.
Tarbes. — Contr. de l'Expl. (Trafic) à MONT-DE-MARSAN : M. R. Arraman-Tuco.

Arrondissements Voie et Bâtiments
Paris. — Chef de dst. de 1^{er} cl. à VIERZON : M. Chabert ; à JUVISY : M. Faurgaud.

NOTIFICATIONS OFFICIELLES

CHAMBRES DISPONIBLES A LA MAISON DES ELEVES DE L'ECOLE CENTRALE DES ARTS ET MANUFACTURES

— Huit des douze chambres fondées par les anciens Réseau à la « Maison des Elèves de l'Ecole Centrale des Arts et Manufactures » sont susceptibles d'être attribuées comme les années précédentes à des élèves-ingénieurs de cette Ecole, fils d'agents de la S.N.C.F.

Les agents intéressés qui désirent faire bénéficier leurs fils de cette possibilité devront formuler la demande utile par la voie hiérarchique dans le plus bref délai possible et au plus tard avant le 1^{er} octobre prochain.

Les agents retraités adresseront directement leur demande au directeur de la Région (ou du Service) de la Direction Générale dont ils faisaient partie lors de la cessation de leur service. Les ayants droit d'agents décédés suivront la même procédure.

Toutes les demandes seront transmises pour examen et décision au Service Central du Personnel par l'intermédiaire du directeur de la Région (ou du directeur du Service de la Direction Générale intéressé).

Il est rappelé que le parrainage de la S.N.C.F. ne confère pas au titulaire la gratuité de la chambre qui lui est attribuée dans ces conditions.

POUR ACCÉLÉRER LE RÉGLEMENT DES PRESTATIONS.

— En vue d'obtenir plus rapidement le règlement de leurs prestations, les affiliés peuvent :

- 1^o Couvrir à la poste, après les avoir affranchis comme des lettres, un pli contenant leurs demandes de remboursement CP 213.
- 2^o Demander que les mandats correspondants leur soient envoyés à domicile. Pour cela il leur suffit d'indiquer sur chaque demande CP 213, dans la partie « mode de paiement demandé », à la suite de « mandat payable par chèque ou chèque de la S.N.C.F. », la mention « A DOMICILE ».

RELEVEMENT DU PRÊT AUX JEUNES AGENTS A L'OCCASION DE LEUR MARIAGE.

— Par la lettre n^o 7626 du 8 août, le Directeur du Service Central du Personnel a fait connaître qu'il vient d'être décidé d'apporter les améliorations ci-après au régime actuel des prêts spéciaux accordés aux jeunes agents lors de leur mariage :
— le montant maximum du prêt qui peut être consenti aux intéressés est porté de 25.000 fr. à 50.000 fr.
— le montant des remises prévues en cas de naissance d'enfants est également doublé et porté à 4.000 fr. pour les 1^{er} et 2^e enfants, avec augmentation de 2.000 fr. pour chacun des naissances suivantes, soit 8.000 fr. pour le 3^e enfant, 6.000 fr. pour le 4^e, etc.
— le remboursement doit s'effectuer en 120 mensualités au lieu des 102 prévues jusqu'ici.
— ces prêts cessent de porter intérêt. Les autres dispositions du régime sus-visé ne sont pas modifiées.

Ces nouvelles mesures sont applicables à partir du 1^{er} juillet 1946, sans effet rétroactif. Il est précisé toutefois que le montant des prêts spéciaux accordés depuis cette date ne sera porté au maximum de 50.000 fr. que si les agents intéressés présentent une demande à cet effet.

Un rectificatif au fascicule XVIII du Règlement du Personnel qui paraîtra ultérieurement tiendra compte des améliorations ci-dessus.

Bordeaux 3^e Arrt. — S.-Ing. Ch. de sect. à LIMOUZES : M. Lefranc ; Ch. de dist. de 1^{er} cl. à NONETON : M. Gallat.

Limoges. — Ch. de sect. à USSEL : M. Vigne ; Ch. de dist. de 1^{er} cl. à BELLAC : M. Maréchal ; à MEYMAC : M. Grondin.

Toulouse. — Ch. de dist. de 1^{er} cl. à CASERES : M. Marc.

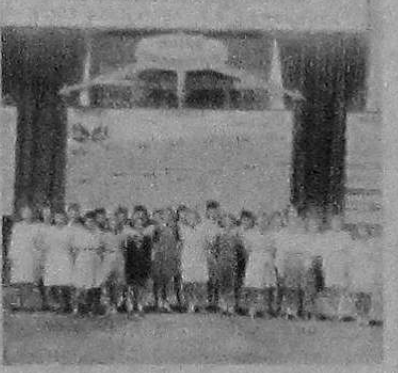
Montluçon. — Ch. de sect. ppal à MONTLUÇON : M. Farbos.

Tarbes. — Ch. de dist. de 1^{er} cl. à SAINT-GAUDENS : M. Cabiran ; à RISCOURT : M. Taillade.

SUD-EST

LES FETES DU CENTENAIRE DES ATELIERS D'OULLINS-MACHINES.

— Les Ateliers de Machines d'Oullins étaient les plus anciens du Réseau P. L. M. Créés par Clément-Desormes d'Oullins, pour la construction de ponts et de bateaux à vapeur, ils furent spécialisés, en 1844, à la réparation et à la construction de matériel de chemins de fer, quant Clément-Desormes eut l'entreprise de l'exploitation et de la traction du chemin de fer de Lyon à Saint-Etienne (2^e chemin de fer de France). Ces ateliers qui sont aujourd'hui les plus importants de la S. N. C. F. furent sabotés par les Allemands avant leur départ en 1944. Mais la foi qui anime leur personnel a permis leur remise en état dans les délais minimum et depuis cette date, tout en réparant ou confectionnant les pièces nécessaires à un grand nombre de dépôts, ces ateliers ont réparé 300 locomotives et 50 autorails.



Les événements de 1944 et 1945 n'ont pas permis de fêter à la date exacte le centenaire de leur fondation et c'est seulement le 13 juillet 1946 qu'une fête commémorait à la fois ce centenaire et la sortie de la 300^e locomotive et du 50^e autorail.

Par un temps splendide de nombreux visiteurs affluèrent aux ateliers qui, ce jour là, admettaient librement le public.

La cérémonie placée sous la présidence de M. Poncelet, Directeur de la Région Sud-Est et à laquelle assistaient M. le Préfet du Rhône et de nombreuses personnalités débuta par l'inauguration d'une plaque de bronze

dédiée à la mémoire des cheminots tombés pour notre libération. M. Martin, Ingénieur, Chef des Ateliers de Machines d'Oullins, après avoir souhaité la bienvenue aux personnalités et aux assistants, fit une intéressante causerie sur l'histoire des ateliers et souligna l'effort réalisé par les cheminots.

Prent ensuite la parole :

MM. Machizaud, Secrétaire général du syndicat des Cheminots d'Oullins (C. G. T.) ; Nickmilder, au nom de la Confédération Française des Travailleurs Chrétiens ; Louis, au nom du Comité mixte des Ateliers de Nevers ; Jemmot, Secrétaire Fédéral au nom de la C. G. T.

Enfin M. le Directeur termina par une allocution dans laquelle il indiqua la position de la S. N. C. F. et des Ateliers d'Oullins dans la vie de la Nation.



Cette première partie des fêtes se termina par un « fin d'honneur » agréablement par des airs joués par la musique de l'Harmonie d'Oullins et du Réveil Oullinois.

Le public se répandit alors dans tous les ateliers et fut particulièrement intéressé par les machines qui sont utilisées et par les travaux qui y sont effectués. Des graphiques étaient exposés et sous une forme imagée montraient l'accroissement de la production.

Cette journée a été utile à la S. N. C. F. et aux cheminots. Elle a contribué à les faire mieux connaître au grand public et ce d'autant mieux qu'on avait eu l'excellente idée de lui consacrer un radio-reportage.

ANNEMASSE A HONORÉ LA MÉMOIRE DE SON CHEF DE GARE, M. GARDETTE, MORT EN DÉPORTATION.

Les cheminots d'Annemasse ont organisé une cérémonie en mémoire de M. Gardette, leur chef de gare, mort en déportation et de M. Laespinière, qui appartient également à cette gare et mourut aussi en Allemagne. La plaque de marbre offerte par le personnel et inaugurée au cours de la cérémonie porte cette inscription : « M. Antoine Gardette, chef de gare d'Annemasse, a été arrêté par les Allemands le 15 septembre 1943, déporté au camp de Flossenberg où il a été assassiné le 15 avril 1944. »

Rappelons que dès l'arrestation de cet agent, la S.N.C.F. s'était employée activement pour obtenir sa libération et que de nombreuses interventions avaient été tentées à cet effet. C'est ainsi que M. Mollion, Inspecteur principal au Service central du personnel, qui connaissait personnellement Gardette avec qui il opérait à la frontière suisse, fit de nombreuses démarches et n'hésita pas à se porter, par écrit, garant de son innocence.

EXAMENS ET CONCOURS

V.B. EST. — Deux concours pour le recrutement de dessinateurs-calqueurs (différents voie et signalisation) seront organisés à Paris du 21 au 24 octobre. Demandes au Chef du Service V.B. de la région de l'Est, 23, rue d'Alsace, Paris avant le 20 septembre.

V.B. NORD. — Un concours pour le recrutement de 8 métroers aura lieu les 3 et 4 octobre. Date limite pour les demandes le 14 septembre. (Voir avis de service P 3b n^o 31 du 3 juillet).

Un concours pour le recrutement de 20 expéditionnaires dactylographes, hommes ou femmes, aura lieu le 21 septembre. Date limite pour les demandes : 18 septembre. (Voir avis de service P 3b n^o 32 du 21 juin).

Pour tous renseignements, s'adresser au Chef de la Subd. du Personnel du Service V.B. de la Région Nord, 16 rue de Dunkerque à Paris-X^e.

EX. SUD-EST. — Un examen pour l'accession au grade d'aide-contrôleur technique (surveillance générale - prévention des vols) aura lieu, pour les épreuves écrites le 8 octobre 1946, dans un Centre qui sera fixé ultérieurement. Demande au chef direct avant le 10 septembre.

Un examen pour le grade de contrôleur de route adjoint ouvert aux agents titulaires d'un grade donnant accès d'après le tableau des filières, à celui de Contrôleur de route adjoint aura lieu le 29 octobre 1946. Les candidatures doivent être adressées au Chef direct avant le 13 septembre, dernier délai.

V.B. SUD-EST. — Un examen pour l'emploi d'aide ouvrier et ouvrier de 2^e classe (C) aura lieu le 24 octobre. Les demandes d'inscription doivent être remises par les intéressés à leur chef direct avant le 21 septembre.



Il put obtenir, pour Mme Gardette et lui-même, l'autorisation de voir notre agent au camp de Royallieu où se trouvait également un fils de M. Mollion. Ce fut hélas la dernière visite que reçut Gardette. Malgré les promesses faites, il fut déporté au camp de Weimar et mourut à Flossenberg le 24 avril 1944, victime des barbares nazis.

A la suite des démarches faites en compagnie du chef de gare et du maire d'Annemasse, un certificat de la police allemande avait pourtant été délivré, qui reconnaissait que l'arrestation de Gardette avait été commise par erreur. Le crime n'en fut pas moins consommé.

Tous ceux qui ont connu Gardette conserveront un souvenir ému de l'ami courageux jusqu'à la témérité, qui n'hésita pas à sacrifier sa liberté et sa vie afin de sauver de la déportation et de la mort tous ceux qui s'adressaient à lui pour échapper aux poursuites de la Gestapo.



*****A L'UNION ARTISTIQUE ET INTELLECTUELLE DES CHEMINOTS.** — Conformément aux dispositions statutaires, le Conseil d'administration de l'U.A.I.C.F. s'est réuni fin juillet, 10, rue Traversière, sous la présidence de M. Mollion, président général. Tous les Comités régionaux étaient représentés.

Le rapport moral et le rapport financier ont été approuvés sans observation.

Puis M. Mollion a rendu compte de l'entrevue que le bureau du Comité directeur avait eue récemment avec M. Lemaire, directeur général, et de l'excellente impression rapportée par tous les membres du bureau. Il a souligné combien était appréciée l'œuvre d'éducation artistique entreprise par l'U.A.I.C.F. et invité les dirigeants des sociétés à faire connaître sans retard les difficultés de toute nature qu'ils peuvent rencontrer, notamment en matière de locaux, en indiquant les moyens propres à y remédier.

Il a fait connaître en outre que l'U.A.I.C.F. avait pris contact avec la Direction des Mouvements de jeunesse et d'éducation populaire au ministère de l'Éducation nationale et qu'un arrêté d'agrément de notre Union, pris le 9 mai dernier par le ministre lui permettra de recevoir des subventions gouvernementales et d'être reconnue, le cas échéant, d'utilité publique.

Après avoir rappelé le succès des manifestations artistiques données en Suisse en septembre dernier, M. Mollion a indiqué que la troupe de variétés envoyée en zone d'occupation française en Allemagne venait d'y faire une tournée triomphale se traduisant par 120.000 fr. de bénéfices environ au profit des services sociaux du D.O., de l'armée et du Comité national de Solidarité des cheminots.

Il a ensuite exposé les motifs qui ont incité l'U.A.I.C.F. à s'affilier en bloc à « Travail et Culture » et les avantages qui en résulteront pour les adhérents.

La création d'un journal U.A.I.C.F. a été en principe décidée et M. Breysse est chargé d'adresser des propositions au Comité directeur en vue du financement de cette mesure.

A l'unanimité, M. Mollion a été réélu président général et MM. Benoît, Bourville, Brisson, Faroux et Sahuquet, membres du Comité directeur.

La démission de M. Chaillot comme membre du Comité directeur a été acceptée et le Conseil a décidé, pour le remercier des services rendus, de le nommer membre d'honneur de l'U.A.I.C.F.

***** PROCHAINES MANIFESTATIONS U. A. I. C. F. EN BELGIQUE.** — Les lecteurs de « Notre Métier » se rappellent le retentissement qu'avait eu, l'an dernier, la tournée en Suisse d'une sélection de nos artistes cheminots de l'U. A. I. C. F.

Après la brillante série de représentations que sa troupe de variétés vient de donner en juillet aux cheminots de la zone d'occupation française en Allemagne, voici maintenant que l'U. A. I. C. F., soucieuse de contribuer à la reprise des efforts de propagande française à l'étranger et particulièrement heureuse de resserrer les liens de l'amitié franco-belge, s'apprête à franchir de nouveau la frontière.

D'importantes manifestations d'art qui vont se dérouler en Belgique du 14 au 23 septembre, ont en effet été organisées en accord avec le Gouvernement belge, la S.N.C.F., la S.N.C.B. et les organisations syndicales belges et françaises. M. Naegelin, ministre de l'Éducation Nationale y représentera le Gouvernement français.

L'U.A.I.C.F. produira deux de ses groupements les plus représentatifs : la troupe théâtrale, « L'Équipe » de la Région du Sud-Ouest et l'ensemble musical « Harmonic-Express » de notre Région de l'Est, que leur brillante forme actuelle qualifie particulièrement pour cette ambassade de nos artistes cheminots en Belgique.

Les premières représentations seront données les samedi 14 et dimanche 15 septembre à Bruxelles au Théâtre royal de la Monnaie. Nos artistes se produiront ensuite à Izelles, Gand, Ostende, Malines et enfin Anvers.

Deux autres séries de manifestations sont prévues avec le concours d'autres groupements artistiques cheminots appartenant à l'U.A.I.C.F. « Notre Métier » ne manquera pas d'en rendre compte.

NOS MUTUALISTES

*****LE COMITÉ D'ADOPTION DU C. N. S. C. COMMUNIQUE :** A la fin de l'article sur l'adoption publié dans le n° 64 de « Notre Métier », nous proposons aux lecteurs de s'intéresser à deux garçons âgés respectivement de 10 et 12 ans, fils de cheminots victimes de la guerre.

Nous sommes heureux de signaler que, moins de trois semaines après la publication de cet article, cinq familles nous ont déjà demandé de leur confier l'un de ces enfants en vue d'adoption.

Toutes les demandes qui nous parviennent ainsi sont touchantes, nous croyons toutefois devoir publier la dernière reçue de ces cinq demandes :

« Ayant lu sur « Notre Métier » que vous recherchiez une famille susceptible d'adopter un enfant de 10 ans, je vous demandais s'il me serait possible de l'avoir, si trouverait chez nous soins et affection, ayant déjà 6 enfants. Je me ferai une joie de remplacer la maman de ce pauvre petit. Mon mari, d'accord, remplacera son père. Mes enfants sont unanimes à le recevoir et à le considérer comme leur propre frère. S'il est enfant de petit employé, il ne pourra que se plaire chez nous. Nous habitons hors de R... où l'air est bon et malgré tout, nous sommes quand même en ville.

« Mon mari est surveillant en gare de R... moi-même occupe un emploi de Préposé.

« Ma fille aînée doit se marier prochainement, ma deuxième a 15 ans, le troisième un garçon de 11 ans, le quatrième 9 ans, le cinquième 6 ans et la dernière un beau bébé de 3 mois et demi.

« Espérant avoir satisfaction, je vous prie... etc. »

N'est-elle pas profondément émouvante, cette demande de la femme d'un modeste cheminot, de cette mère de six enfants qui, malgré les difficultés de la vie quotidienne, malgré la modicité des salaires, demande que lui soit confié ce jeune garçon orphelin.

Nous devons rappeler à ce sujet, de nombreuses familles l'ignorant encore, que, d'après les dispositions légales actuelles, l'adoption n'est possible que pour les personnes n'ayant, au moment de l'adoption, ni enfants, ni descendants légitimes.

Nous terminerons en indiquant de nouveaux enfants susceptibles d'être adoptés :

— un garçonnet, milite, de 5 ans sortant d'un bon milieu, fin, intelligent, vif et câlin.

— deux petits garçons frères sont dans un orphelinat depuis le décès de leurs parents.

L'un, Roger, 11 ans, franc, affectueux, est très intelligent.



Voici Roger et André, auprès de leur mère, (déjà adoptée).

Le second, André, 9 ans, également franc et affectueux, très bon cœur, il est éveillé et suit ses classes aisément.

Les personnes susceptibles de s'intéresser à l'un de ces enfants et, si possible, aux deux frères simultanément peuvent m'écrire à l'adresse suivante :

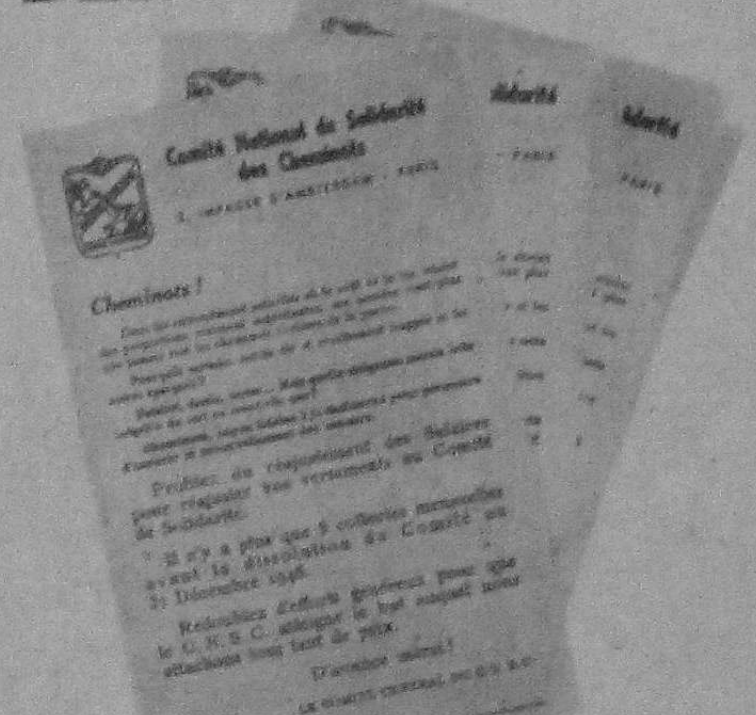
M. CRETIN,

Président du Comité d'Adoption
20, boulevard Diderot, Paris

P.-S. - Des enfants, Français à 50 %, à 100 % parfois, ont vu le jour en Allemagne et s'y trouvent plus ou moins abandonnés depuis la fin des hostilités. La France, dont on sait la situation démographique préoccupante, peut-elle se désintéresser de ces bébés qui ont du sang français dans les veines et qui peuvent, élevés dans des familles françaises, devenir d'excellents Français ?

Répondant à cette question, le Gouvernement vient de décider d'envoyer dans les zones d'occupation alliées des missions de rapatriement (Croix-Rouge et Ent'aide Française) qui rechercheront et ramèneront ces bébés qu'il importe tant de récupérer et de

DERNIER APPEL



TOUS RÉPONDRE

former à notre image, ils seront envoyés dans des pouponnières de la zone française, puis rapatriés et confiés à des familles en vue de leur adoption.

Ceux de nos lecteurs qui connaissent la tristesse d'être privés d'enfants pourront ouvrir leur cœur et leur foyer à ces enfants déshérités et en faire de véritables petits Français.

Les familles qui désireraient accueillir un ou plusieurs de ces enfants peuvent écrire à l'adresse ci-dessus.



*****CALENDRIER DES SORTIES « PLEIN AIR »** — Le Secrétariat de la Commission de Plein Air A.T.C. nous prie de communiquer le calendrier suivant : 8 septembre : Cyclo-tourisme à Neuville 8-9 septembre : Fête de cyclo-camping A.T.C. 8 septembre : Excursion pédestre : 14 km. en forêt de Carnelle. 14-15 septembre : Camp en forêt d'Armainvilliers. 14-15 septembre : Cyclo-tourisme au Luxembourg. 15 septembre : Cyclo-tourisme Moulin de Sannois. 25 septembre : Excursion pédestre en forêt de Chantilly. Pour tous renseignements, s'adresser au Secrétariat A.T.C., 25, rue de l'Entreprêt, Paris (10^e).

*****LA SECTION LYONNAISE A.T.C. EN ARDÈCHE.** — Le 30 juin dernier, un groupe A.T.C. de la Section

a fait une excursion en car au départ de Pont-Saint-Espirit, dans les montagnes du Gard et de l'Ardèche. Tous les participants furent enchantés par la visite de l'Avan d'Orgnac. Puis par les gorges de l'Ardèche, le groupe se rendit au Pont-d'Arc. Après repos d'une demi-heure à Saint-Martin-d'Ardèche, on revint au Pont-Saint-Espirit pour dîner et coucher.

*****LE COMMISSARIAT GÉNÉRAL AU CYCLO-TOURISME** et cyclo-camping, invite ses membres à participer au concours de photographie organisé par « Notre Métier ». Le sujet donné est : camping, cyclo-tourisme, A. J., silhouettes de jeunes. Adresser les épreuves au Commissariat au Cyclo-tourisme, 47, rue d'Hauteville, Paris (10^e), qui transmettra. Voir le règlement dans le n° 69 de « Notre Métier ».

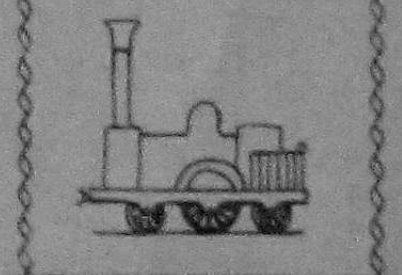
Le chemin de fer DU NORD A CENT ANS

Une de nos pages va paraître en septembre sous le titre de « Chemin de fer du Nord à cent ans ». Cette édition sera mise en vente au profit du Comité National de Solidarité des Cheminots.

Les 10 planches, format 24x36, tirées sur papier grand luxe par l'imprimerie d'Arvergne, fabriqueront à Neuville à la suite par le vieux moulin à papier d'Arvergne, seront tirées sous une garantie exemplaire au prix de 500 fr. chaque exemplaire numéroté et revêtu de la signature autographe de l'éditeur.

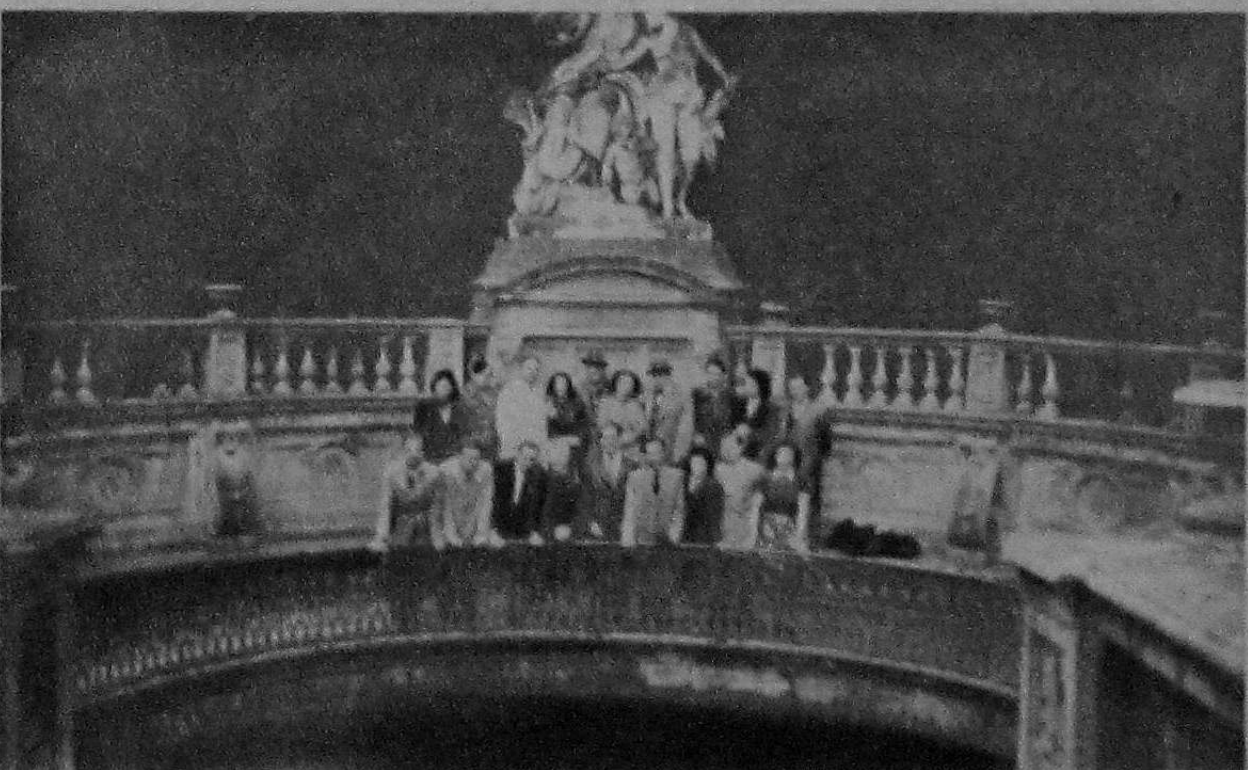
Cette plaquette constitue une œuvre à la fois documentaire et humanitaire que tous ceux qui aiment le Nord doivent se procurer.

L'édition numérotée est tirée à 1.000 exemplaires. Elle sera mise en vente au prix de 500 fr. par exemplaire chez M. Maurice DEHAERT, Directeur Nord S.N.C.F., 18, rue de Valenciennes, Paris.



Une des jeunes vedettes de la troupe U.A.I.C.F., M^{lle} Paulette Cuénot, qui interpréta « La mort du cygne » lors de la récente tournée auprès des agents du « D. O. » d'Allemagne.

Et voici le groupe de nos artistes photographiés près de l'une des sources du Danube à Danaueschingen.



LE CHALLENGE INTER-RÉGIONS D'ATHLÉTISME DE L'U.S.C.F. (7 JUILLET 1946). — Dimanche 7 juillet. Un rare beau temps plein de soleil clair illumine le rectangle vert de la pelouse encadré des murs blancs, au-dessus desquels ondulent les épis peupliers aux reflets d'argent. Nous sommes sur le stade S.N.C.F. d'Erment, où se dispute le Challenge Inter-régions d'athlétisme.

Les tribunes emplies, l'assistance se presse autour du terrain et voit qu'arrivent, au pas cadencé, arborant les couleurs respectives des Régions et Services Centraux, les six équipes d'athlètes qui vont s'affronter.

L'Harmonie du Nord dirigée par M. Humière ouvre solennellement la fête et joue la Marseillaise. Puis c'est la montée des couleurs, et la minute de silence en souvenir des aînés tombés au Champ d'honneur.

Maintenant les épreuves vont se succéder, commentées par le haut-parleur. Le 110 m. haies est gagné par Chouard (Est) 18" ; le 100 m. plat par Dassonville (Nord) 11" 6/10.

Voilà maintenant le 1500 m. plat : 1^{er} Cauchez (Nord) en 4'10".

L'intérêt, l'enthousiasme s'accrois-

sent dans la foule, qui ne ménage pas ses encouragements aux athlètes. Les applaudissements crépitent. Le 400 m. plat est enlevé par Jesequel (Ouest) en 52" 7/10. La rivalité devient passionnante. Le nord va-t-il garder le challenge ?

Simultanément, se disputent les épreuves du saut en hauteur, du lancement du javelot. Le stade, maintenant fourmillant en pleine activité, offre aux regards la jouissance artistique de son spectacle, doublée de la fièvre contagieuse de la compétition.

Très spectaculaire, le saut à la perche soulève des saives de bravos, quand un athlète, après la contraction de l'élan, puis une brusque cambure, passe la barre dans une souple détente, qui permet d'admirer le jeu des muscles allongés dans la coulée de la chute lestée.

1^{er} Freind (Est) 3 m. 20.

La-bas, le geste sculptural des lanceurs du javelot, du disque, profile des silhouettes de statues. On annonce les vainqueurs :

Poids : 1^{er} Secouet (Nord) 12 m. 37.
Disque : 1^{er} David (Sud-Est) 35 m. 54.
Javelot : 1^{er} Peret (S. centraux) 49 m. 27.

Autour des pelouses, où les épreuves continuent, les pistes voient se débattre le critérium de marche. Puis ce sera :
— le 800 m. plat 1^{er} Remaud (Ouest) 2'3" ;
— le 5000 m. 1^{er} Dineur (Ouest) 15'39" 2/10.

En saut en hauteur c'est l'Ouest qui gagne avec Bourrienne 1 m. 75 ; au saut en longueur le Nord avec Minette 6 m. 26.

Enfin attendu impatiemment voilà le relais qui va départager définitivement nos champions et passionner les spectateurs.

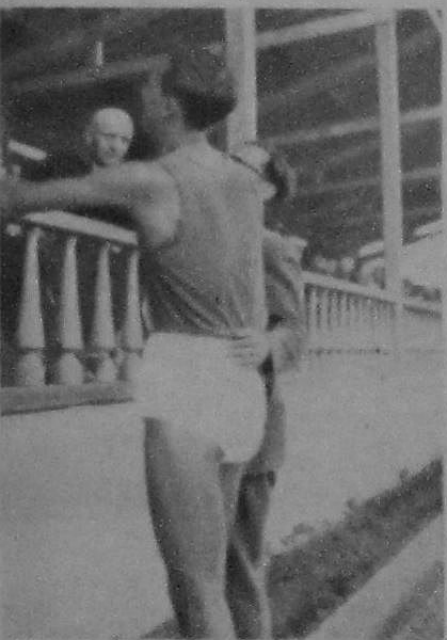
C'est l'Ouest qui arrive 1^{er}, suivi par

le Nord et le Sud-Ouest... L'Ouest emporte le challenge, don de « La Santé de la Famille ».

Et voilà terminée cette belle journée du sport S. N. C. F. qu'honoraient de leur présence de nombreux cheminots, fonctionnaires et leurs familles autour du représentant du Ministre de l'Éducation Nationale, de notre Président du conseil d'administration et de MM. Lemaire, Directeur-Général, Vagogne, Secrétaire-Général, Closset et Lagnace Secrétaire Généraux adjoints, Hébert, Directeur de la Région Nord Oudot, Ingénieur en Chef, etc... Une belle journée dont il faut féliciter tous nos sportifs et leur Président Général M. Marc Pernot ainsi que les présidents de nos Amicales sportives, sans oublier M. Devynck Président de la commission athlétique de l'U. S. C. F. qui assumait de façon impeccable la direction des opérations.



De gauche à droite : M. Freind, de l'Est, vainqueur dans le saut à la perche, reçoit les félicitations des officiels ; l'équipe Ouest qui emporte le challenge, don de la "Santé de la Famille" et M. Magie, de l'Est, vainqueur du critérium de l'heure.



Sait-on que...

LA SEMAINE-EXPOSITION « ARTS ET LOISIRS » pendant laquelle seront présentés de nombreux stands de sociétés modelistes aura lieu à Mantes du 15 au 22 septembre. Inauguration le 15 à 14 h. 30.

SUR L'INVITATION DE LA FÉDÉRATION DES CHEMINOTS LUXEMBOURGEOIS, 70 enfants du Sud-Est sont partis le 12 juillet séjourner un peu plus de deux mois au Luxembourg où ils sont les hôtes des familles de cheminots.

ÉQUIPE FÉDÉRALE PROFESSIONNELLE DES ROUTIERS CHEMINOTS. — Les Equipiers sont informés qu'un camp aura lieu à Dijon le 22 septembre 1946. Départ de Paris-Lyon le 21 septembre 1946, train 103 à 12 h. 46, retour train 812, départ Dijon, 1 h. 18, arrivée à Paris à 7 h. 08, le 23. Si le référendum a lieu le 23 septembre 1946, le camp sera reporté au samedi suivant 28, même lieu.

LE COMMUNIQUÉ PUBLIÉ AU N° 69, sur la demande de la Société « Les Déportés du Rail » doit être considéré comme annulé.

LE COURS D'ESPÉRANTO COMMENCÉ LE 1^{er} AVRIL À LA GARE SAINT-LAZARE s'est terminé au début de juin. Les élèves dont les noms suivent, ont subi avec succès les épreuves de l'Institut français d'Espéranto : Mme Turpin (Services Financiers) ; Mme Louanne, MM. Braud, Dubois, Thorel (Ex) ; Mme Delvigne, Mlle Dérue, M. Lecroissey (MT) ; M. Maillet, Miles Pomié, Samsou (VB) ; Mlle Béguinot (Economat).

Un nouveau cours aura lieu aux environs du 18 octobre.

En attendant, les nouveaux Espérantistes se réunissent en des séances de conversation, tous les mercredis à 18 h. 18, 20, rue de Rome, dans une des salles de la cantine. Tous les cheminots séparatistes de Paris ou de passage à Paris y sont cordialement invités.

Renseignements : M. Thorel (Ex.), Mlle Lemonnier (MT), M. Hervouet (VB), Subdivision ER (Tél. 18-89) ; M. Tuffier (Services Centraux et Direction Générale) (Tél. 48-30).

LE SECRETARIAT DE L'A.T.C., 33, rue de l'Entrepôt, Paris, fait connaître que tous les voyages à Londres sont annulés, les autorités britanniques ayant refusé le visa touristique.

À LA REVUE GÉNÉRALE DES CHEMINOTS DE FER. — Le numéro du mois d'août 1946, qui vient de paraître, publie notamment des articles de MM. Levarde, ancien ingénieur du Génie maritime, ingénieur-conseil à la Société d'exploitation des procédés Dabeg, concernant les applications de distributions à soupapes aux États-Unis ; de MM. Vinson, ingénieur au service du Matériel et de la Traction de la région de l'Ouest ; Maigne, inspecteur divisionnaire, chef de la Section électrique Paris. Le Mans et M. Michaux, chef de la subdivision de la Signalisation et des Installations électriques, traitant de la remise en service de la traction électrique sur la ligne Paris-Le Mans, de M. Lévy-Lambert, inspecteur principal à la S.N.C.F., sur le détachement d'occupation de la S.N.C.F. en Allemagne, etc.

QUELQUES AVIS A NOS LECTEURS ET ABONNÉS

« Notre Métier » est maintenant à jour du travail considérable qu'a été la prise en charge de milliers d'abonnements.

À partir de septembre, tous les abonnements souscrits sont servis dès réception des bordereaux transmis au journal par les Arrondissements.

Les irrégularités dans le service de l'abonnement doivent être immédiatement signalées au journal.

Les agents désirant souscrire un abonnement doivent remettre la demande utile à leur chef d'établissement qui la fait suivre à l'Arrondissement sans retard.

LES ABONNEMENTS PAR LA POSTE sont servis à partir du premier numéro paraissant dans le mois qui suit le versement au compte postal de « Notre Métier ».

DES COLLECTIONS COMPLÈTES DES 27 NUMÉROS DE « NOTRE MÉTIER », parus depuis janvier (du n° 43 au n° 69) peuvent être envoyées franco contre la somme de 85 francs par collection, au compte postal de « Notre Métier » n° 2518-74, Paris.

TOUTE DEMANDE DE CHANGEMENT D'ADRESSE, à toute réclamation et généralement à toute correspondance, nos abonnés sont priés de joindre la dernière bande reçue.

Offres et demandes

Tarif : 65 fr. la ligne de 35 signes. Aucune annonce n'est insérée avant le versement de la somme correspondante au compte postal de Notre Métier, 11, rue de Milton, Paris, 9^e n° 2518-74 Paris.

- ***Pour vos lunettes, un opticien diplômé, A. Tyrant, 32, bd de la Libération, Marseille.
- ***Lourdes, Pension St-Sylve, 9, r. Fontaine-Dadoy, ex-caféier Cie P.L.M. en retraite. Prix modérés, remise aux cheminots. Ecr. avec timbre pour réponse.
- ***Nice, Hôtel de Lorraine, 18, av. Durante, face gare P.L.M. Chambres tout confort avec ou sans cuisine. Prix modérés.
- ***AIOatal, Villeneuve-Triage dem. permut Alger ou Maison-Carrée avec éch. app. Paris. Ecr. M. Charlot, 11, r. Lepus-projetée, Paris (12^e).
- ***O. matériel Rég. Sud-Est cherche permut Afrique du Nord, Oran. Ecr. Mugnier, 30, r. Creux-d'Enfer, Dijon.
- ***BRMN Constantine (Algérie) ch. permut S.N.C.F. de préf. midi ou côte d'azur, log. assuré et stes commodités. Ecr. Salomon Bénisti, 1, imp. Courbet, Constantine (Algérie).
- ***AIO ajust. Dépôt C.F.A. Bouira (Alger) ch. permut. Dépôt La Chapelle, Paris-Nord, Basançon, Dôle, Pontarlier (de préf. ne Franche-Comté). Ecr. Lucien Saint-Ernest, Dépôt C.F.A., Bouira (Alger).
- ***EMP. S.C. Alger ch. permut. S.-E. Ecr. Roger Southier, r. Abbé-Bresson, Kouba.
- ***FMX gare La Roche-de-Glun (S.E.) dem. permut. Maroc de préf. ligne Casablanca, Rabat. Ecr. Vernet, gare La Roche-de-Glun (Drôme).
- ***PEC assai, gare Agha-Alger ch. permut. S.N.C.F. rég. S.-E. de préf. ou S.-O. Ecr. Charles Chaussard, Facteur, gare Agha, Alger.
- ***V.C.F.A. raison famille, ch. permut. rég. par. avec éch. log. Accept. permut. ouv. M. Salles, 34, r. Vaucoiseurs, Paris (11^e).
- ***VG C.F.A. Oujda ch. permut. Tours ou env. sur rég. S.-O. Ecr. Rémy Boehle, gare Oujda.
- ***PEC avec app. Oran (Algérie) ch. permut. ttes-gares Paris avec app. Ecr. M. Vives, 2, r. Dulong, Paris (17^e). Tél. Wag 59-78.
- ***Mén. cham. retr. ch. garde propr. 100 kms env. Paris. Ecr. Decurd, 20, r. du Maroc, Paris (19^e).
- ***Dams vve dem. pl. concierge banl. Paris. Ecr. Mme Battut, St-Jean-de-Braye (Loiret).
- ***Agent S.N.C.F. marié, en instance de retraite, ch. empl. gardien propriété, entretien jardin, basse-cour, bonnes références. Ecr. « Notre Métier » n° 39.

Lettres de LECTEURS

QUAND LE CLIENT NOUS DÉCERNE UN SATISFEIT

Voici la lettre écrite par l'un des organisateurs du tout récent pèlerinage à Lourdes du Diocèse de Quimper (deux trains spéciaux qui ont rapporté à la S. N. C. F. près de 4 millions et demi de recettes) :

« Notre pèlerinage est rentré avec ses deux trains spéciaux le 29 août. Pour ce qui me concerne, j'avais la responsabilité du wagon ambulance rattaché au train parlant de Brest et y rentrant. En fait, pendant le retour, j'ai eu à intervenir à différentes reprises auprès des agents S. N. C. F. et c'est ce qui me valut le plaisir de vous dire que, dans tous les cas, je n'ai rencontré qu'amabilité et servabilité. Ces deux choses sont assez rares à notre époque, pour que je ne laisse pas ignorer à leurs chefs, des gens parfois très humbles dont le seul souci était de nous être agréables. C'est le cas pour :
— M. le Chef de Gare de Lourdes lui-même et deux de ses employés ;
— Un visiteur de Pau ;
— Deux préposés au ravitaillement des voitures en eau à Dax ;
— M. le Chef de Gare de Luçon ;
— M. le Chef de Gare de La Roche-sur-Yon et deux de ses employés ;
— M. le Chef de Gare d'Auray.
Enfin, nous devons des remerciements spéciaux à M. le Chef de Gare de Landernau, son sous-chef et son personnel en général, pour l'aide qu'ils nous ont donnée tant au départ qu'à l'arrivée. Ils se sont ingéniés à faciliter notre travail très difficile, par tous les moyens à leur disposition.
Je suis l'interprète de mon bureau, de notre docteur, des infirmières et des brancardiers pour vous exprimer nos remerciements les plus chaleureux et pour féliciter comme ils le méritent, tous les agents cités ci-dessus.
J'ajoute que nous serions très heureux si le contenu de la présente pouvait parvenir à la connaissance des intéressés.
Voilà qui est fait.