

NOVEMBRE 1934

NUMÉRO 36



"U.S.A."

(Voir notre article sur l'Ingénieur
Organisateur et la crise économique)



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

Prix de l'Abonnement. . . . 12 frs
Étranger, Union postale. . . 14 frs
Autres pays. 16 frs

Les abonnements doivent être acquittés sous forme de mandat-poste. Il n'est pas répondu des souscriptions qui parviennent au Bulletin P.L.M. sous forme de timbres-poste.

Pour les Agents retraités du P.L.M. les prix sont réduits de moitié.

Distribution gratuite au Personnel de la Compagnie

Vente au Public dans les principales gares

Service à toutes les Chambres de Commerce, d'Agriculture, ainsi qu'à tous les Syndicats d'initiative du Réseau

En lecture sur les paquebots des lignes partant de Marseille

SOMMAIRE

Distinctions honorifiques.

Les huileries modernes des dépôts P.L.M., par M. Garin, Ingénieur adjoint au Service Central de la Traction.

Comment ont été améliorés les acheminements P.V., grâce à l'organisation de trains d'itinéraires, par M. Boyer, Employé principal au Service Central de l'Exploitation.

L'ingénieur-Organisateur et la crise économique.

REVUE DOCUMENTAIRE : Trafic du Réseau P.L.M.

— L'horaire des trains du 7 octobre 1934. — Résultats du trafic des colis express. — Les nouvelles Pacific 231-G. — Concours des apprentis. — La quinzième du poisson à la Foire de Marseille. — Dans nos cités. — Il y a cinquante ans... — Je voudrais bien savoir...

Figures d'Agents.

L'Hygiène, par M. le Docteur Jules Renault. — Lectures.

L'acte de naissance du port de Sète, par Paul Chack.

EN MARGE DU MÉTIER : Arts. — Sports. — Excursions. — Chasse. — Jardinage — T.S.F.

POUR VOUS, LECTRICES : La Table. — La Mode.

Table des Matières publiées en 1934.

FEUILLES ROSES : Ordres de Service et Instructions parus. — A nos abonnés. — Médailles d'honneur. — Avancements en grade. — Récréations. — Page des Enfants.

(La couverture de ce numéro, présentant quelques gracieusetés de New-York, est de l'agence Nées-York-Tripes)

DISTINCTIONS HONORIFIQUES

Légion d'honneur

Par décrets des 21 et 24 juillet 1934, ont été nommés dans l'Ordre National de la Légion d'Honneur :

Chevalliers : MM. Blanc Jules, Homme d'équipe à Tarascon ; Mange Marie, Sous-Chef de division à Paris.

Médaille militaire

Par décrets des 18 juin 1932, 8 décembre 1933, 16, 18 mai et 28 juin 1934, la Médaille Militaire a été conférée aux Agents dont les noms suivent :

MM. Adam Ferdinand, Surveillant de dépôt à Venney; Agniel Marin, Facteur-enregistreur à Sennecey-le-Grand; Argot Léopold, Sous-Chef de gare à La Vouille-sur-Rhône; Arnaud-Goddet François, Aiguilleur à Chambéry-Challes-les-Eaux; Barate Emmanuel, Aide-ouvrier aux ateliers de wagons de Marseille-Prado; Babaud Paul, Chef de train à Paris; Baciét Georges, Sous-Chef de manœuvres à Paris; Bailly Jean, Brigadier de manutention à Montargis; Barbaglatta Emmanuel, Dessinateur-projeteur à Clermont-Ferrand; Barizon Vincent, Chauffeur de manœuvres à Avignon; Barre Francis, Facteur aux écritures à Montélimar; Barlerin André, Ouvrier aux ateliers de wagons de Dijon-Perrigny; Barlet Jean, Contremaitre-adjoint à Villeneuve-Saint-Georges; Barnoyer Henri, Sous-Chef de brigade de manœuvres à Alès; Barthélémy Etienne, Brigadier de manutention à Marseille-Prado; Barthélémy Marius, Sous-Chef lampiste à Marseille-Saint-Charles; Beaupertuis Eugène, Mécanicien de route à Roanne; Benoit Emilien, Manœuvre à Alès; Benoit René, Visiteur de gare à Cosne; Bernard Henri, Elève-mécanicien au dépôt de Dôle; Bernard Jean, Manœuvre spécialisé à Nice; Bernard Marceau, Mécanicien de route à Nîmes; Berthod Marius, Aiguilleur à Sète; Blanc Jean-Pierre, Conducteur à Langéac; Bonvallet Eugène, Chef de train à Grenoble; Boulon Jean, Manœuvre au poste d'entretien de Roanne; Cagnon Elie, Sous-Chef de manœuvres à Aix-les-Bains; Chabot Marcel, Receveur-Chef aux billets à Grenoble; Chambion Pierre, Facteur-enregistreur à Allerrey; Chassagnon Jean-Marie, Manœuvre à Roanne; Chastagnier Marius, Aide-ouvrier à Oullins-Machimes; Chaudier Elie, Brigadier de manutention à Saint-Etienne-Châteaureux; Chevasson Benoit, Sous-Chef de brigade de manœuvres à Melun; Chocheyras Jean, Sous-Chef de gare à Saint-Etienne-Châteaureux; Chorliot Rémy, Visiteur de gare à Bercy; Commelthes René, Employé principal à la Division des Combustibles à Paris; Conte Maurice, Chef de train à Avignon; Cordier Edouard, Rédacteur principal à Nîmes-Centre; Coulet André, Conducteur à Nîmes; Coutant Henri, Visiteur à Culoz; Daiverny Albert, Facteur-enregistreur à Ruoms-Vallon; Danjou Gustave,

Mécanicien de manœuvre au dépôt de Ville-neuve; David Pierre, Caissier à Nice-Ville; Demolliens Léon, Conducteur à Paris; Derout Edmond, Ouvrier aux ateliers de wagons de Dijon-Perrigny; Derrier Joseph, Homme d'équipe à Saint-Jean-de-Maurienne; Desaygre Ernest, Aide-ouvrier aux ateliers de Clermont; Desfossez Jules, Surveillant principal du Service électrique à Bône; Destray Armand, Vagonnier à Dijon; Deydier Henri, Mécanicien de route au Teil; Domenjoud René, Brigadier de manutention à Paris; Dormet Hippolyte, Sous-Chef de gare à Paris; Drevis Léon, Brigadier-Chef à Saint-Yorre; Dubois Camille, Homme d'équipe à Clermont-Ferrand; Duvois Victor, Vagonnier à Dijon; Edouard François, Sous-Chef de manœuvres à Bellegarde (Ain); Fabiani Philippe, Sous-Chef de gare à Paris; Falguère Prosper, Brigadier de manutention à Bercy; Favet Rémy, Conducteur à Thiers; Fichot Philippe, Employé principal au dépôt de Paris; Fontaine Albert, Employé principal 5^e Division à Paris; Fontrobert Eugène, Mécanicien de route à Brioude; Frontin Louis, Homme d'équipe à Paris; Gaechter Victor, Lampiste-appareilleur à Paris; Gauthier Georges, Conducteur à Montargis; Gavet Henri, Facteur-enregistreur à Laroche-Migennes; Gayfier Marius, Conducteur à Nîmes; Genevois Antoine, Garde-signaux à Lyon-Vaise; Gessen Jean, Employé à Saint-Etienne-Centre; Girod Henri, Homme d'équipe à Vallorbe; Godinot Louis, Aide-ouvrier au chantier d'entretien de Confians; Gollard Ernest, Conducteur à Avignon; Gonnot Jean-Louis, Aide-ouvrier aux ateliers de wagons de Dijon-Perrigny; Grand Jean, Manœuvre spécialisé à Lyon-Vaise; Guérin René, Chef de train au Teil; Guyot Claude, Manœuvre à l'annexe de Montchanin; Henriot Louis, Employé à Paris (Services Techniques); Hermelin Léon, Surveillant de trains à Marseille-Saint-Charles; Honorat Louis, Commis à Cannes-La Bocca P.V.; Jevain Louis, Vagonnier à Dijon; Kloeckner Benoit, Facteur aux écritures à Clermont-Ferrand; Lafond Jean, Manœuvre à Craponne-sur-Arzon; Lassalède Lucien, Ouvrier au dépôt de La Blancarde; Laurent Jules, Homme d'équipe à Bourg; Lavorel François, Conducteur à Annemasse; Lioret Louis, Manœuvre au dépôt de Paris; Louche

Léon, Brigadier de manutention à Paris; Mac-carri Emile, Homme d'équipe à Menton; Macclès Pierre, Vagonnier à Langogne; Mateu Joseph, Manœuvre à Tiemcon; Mathévoit Benoit, Homme d'équipe à Montbrizon; Manella Salvador, Aide-peintre à Alger; Michel Jules, Employé au Secrétariat de la Direction; Montillot François, Conducteur à Lyon-Guillotière; Morino Georges, Manœuvre au dépôt de Chambéry; Mugnier Léon, Facteur-enregistreur à Pringy; Nicolas Jules, Conducteur à Bourg; Olivier Albert, Conducteur à Marseille-Saint-Charles; Ollier Fernand, Chef de gare à Saint-Sauveur-la-Sagne; Paget Louis, Ouvrier à Lons-le-Saunier; Pallanca Marius, Homme d'équipe à Nice-Ville; Pampouille Marius, Chef de gare à Jullianes; Pernot Georges, Commis à Delle; Pernot Marie, Conducteur à Dôle; Pigoury Edmond, Sous-Chef de brigade de manœuvres à Nevers; Pitiot Félix, Surveillant des trains à Paris; Planet Paul, Conducteur à Avignon; Plouven Emile, Surveillant des trains à Paris; Polge Charles, Sous-Chef de gare à Agha; Porraz Joseph, Elève-conducteur électrique du dépôt de Chambéry; Porteix Charles, Facteur aux écritures à Mont-pellier; Potignon François, Employé principal Service central du Matériel à Paris; Prouhèze Auguste, Conducteur à Alès; Ranc Grégoire, Chauffeur de route à Alès; Ravier Eugène, Facteur-enregistreur à Toucy-Moulins; Reybaud Emile, Brigadier de manutention à Marseille-Saint-Charles; Roudil Auguste, Conducteur à Saint-Etienne-Châteaureux; Roux Etienne, Homme d'équipe à Langogne; Ruiz Emile, Brigadier à Oran; Samuel François, Brigadier de manutention à Saint-Etienne-Châteaureux; Sarrallier Louis, Chef de train à Paris; Sequin Ernest, Conducteur à Nîmes; Souveton Albert, Mécanicien de route à Saint-Etienne; Tenda Baptiste, Peintre à Alger; Thabuis Alexandre, Manœuvre à Saint-Gervais-les-Bains-Le Fayet; Thierry Charles, Facteur-enregistreur à Souppes; Toutin Arthur, Aide-ouvrier aux ateliers de voitures de Villeneuve-Saint-Georges; Valette Marius, Chef de train à Avignon; Vey Joseph, Conducteur à Moulins; Viglier Casimir, Sous-Chef de manœuvres à Lyon-Perrache; Vray Pierre, Facteur-enregistreur à Gouhennans.

Citations à l'Ordre du Réseau

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



MM. Granoux Marius et Giraud Antoine, Hommes d'équipe à la gare des Arcs.



Le 26 juin 1934, se sont portés au secours d'un vieillard qui allait rouler sous un convoi, en voulant descendre en marche.



MM. Dagand Laurent, Chef de train et Coëllio Elie, Homme d'équipe à Chambéry.



Le 7 juillet 1934, ont fait preuve de sang-froid et de courage en évitant un grave accident à un voyageur imprudent.



Le 1^{er} août 1934, a sauvé d'une mort certaine une jeune voyageuse qui allait être écrasée par un train.

M. Randonne Alphonse,
Brigadier de manœuvres à la gare de Montereau.



Le 21 août 1934, a réussi à sauver un désespéré qui venait de se jeter dans le Rhône, en un point où le fleuve est très profond et rapide.

M. Bénéy Julien,
Manœuvre spécialisé à Oullins-Machines.



Le 4 septembre 1934, a montré un réel esprit de décision en prenant toutes les mesures propres à arrêter une rame de 7 wagons en dérive.

M. Darnaud Xavier,
Chef de gare à Sainte-Marthe.



Le 6 septembre 1934, s'est précipité, au péril de sa vie, au secours d'un vieillard qui allait se faire écraser.
(M. Séguier n'en est pas à son premier bel acte de courage: il a déjà été cité au Bulletin, pour avoir sauvé la vie d'un de ses chefs.)

M. Séguier Serge,
Homme d'équipe à la gare de Grenoble.



Le 20 juin 1934, s'est courageusement porté au secours d'un enfant de 3 ans qui venait de tomber dans la Seine et a réussi à le ramener sain et sauf.

M. Cureau Marcel,
Manœuvre au dépôt de Villeneuve.



Le 19 septembre 1934, a fait preuve de sang-froid et de courage en se portant au secours d'une voyageuse en péril.

M. Faux Théophile,
Homme d'équipe à la gare de Corbeil-Essonnes.

Mentions pour actes méritoires

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

MM. Bonin Joseph, Homme d'équipe à Mâcon ; Dupaquier Clément, Facteur-enregistreur à Saint-Jean-de-Losne ; Sanial Louis, Sous-Chef visiteur à Langeac.

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

Exploitation. — MM. Ardisson Clément, Facteur aux écritures à Nice-Ville ; Augustin Fernand, Homme d'équipe à Gênohac ; Barret Victor, Homme d'équipe à Marseille-Saint-Charles ; Mme Belligat Aimée, Factrice aux écritures à Peyraud ; MM. Berthet Léon, Homme d'équipe à Feurs ; Blanchoz Delphin, Facteur-mixte à Epierre ; Bonhaure Auguste, Homme d'équipe à Paris ; Bonnardel Baptiste, Homme d'équipe à Marseille-Saint-Charles ; Bresson Cyprien, Homme d'équipe à Paris ; Briguet Anthelme, Vagonnier à Ambérieu ; Mlle Charvin Mélanie, Receveuse à Annemasse ; MM. Colombet Joannès, Homme d'équipe à Saint-Etienne-Châteauroux ; Delorme Joseph, Homme d'équipe à Chalons-sur-Saône ; Duclos Louis, Surveillant à Paris ; Duvois Jean, Contrôleur de gare à Dijon-Ville ; Fabre Antonin, Homme d'équipe à Paris ; Fabrique Maurice, Homme d'équipe à Nîmes P.V. ; Flavien Frédéric, Chef de gare à Châteauroux ; Font Georges, Receveur à Paris ; Genelot Jean, Receveur à Dijon-Ville ; Giboin Paul, Homme d'équipe à Paris ; Jouveneau Emile, Homme d'équipe à Dijon-Ville ; GrosHenry Joseph, Chef de gare à Mamirolle ;

Jean Gaston, Facteur aux écritures à Montélimar ; Junier Maurice, Receveur à Paris ; Loffron Charles, Facteur aux écritures à Dijon-Ville ; Marfella Vincent, Homme d'équipe à Paris ; Médaille Joseph, Homme d'équipe à Paris ; Mollard Henri, Chef de gare à Colligny ; Montillon Edouard, Surveillant des trains à Paris ; Pagard Aimé, Receveur à Paris ; Peyraud Pétrus, Homme d'équipe à Saint-Etienne-Châteauroux ; Peyre Georges, Homme d'équipe à Montpellier ; Pic Firmin, Facteur aux écritures à Saint-Georges-d'Aurac ; Raymond Louis, Homme d'équipe à Paris ; Raymond Marcel, Receveur à Marseille-Saint-Charles ; Sindall Antoine, Homme d'équipe à Nice-Ville ; Tatanelli Jean, Homme d'équipe à Paris ; Tempère Jean, Homme d'équipe à Saint-Etienne-Châteauroux ; Veillas Emile, Homme d'équipe à Paris ; Vesignieux Alfred, Homme d'équipe à Paris ; Villeneuve Jean-Baptiste, Homme d'équipe à Pont-de-Dore ; Zucca Pierre, Receveur à Marseille-Saint-Charles.

Matériel et Traction. — MM. Ballanfat Jules, Elève-mécanicien à Annemasse ; Bardin Jean-

nès, Visiteur à Lyon-Guillotière ; Bouvarel André, Manœuvre à Lyon-Brotteaux ; Branche Louis, Manœuvre à Bourg ; Brulard Lucien, Visiteur à Lyon-Brotteaux ; Daquet Henri, Sous-Chef de brigade de manœuvres à Confians ; Descotes Jean, Visiteur à Lyon-Guillotière ; Faigon Pierre, Manœuvre à Saint-Etienne ; Favre Jean, Manœuvre à Lyon-Perrache ; Fournier Georges, Visiteur à Saint-Etienne ; Grataloup Joseph, Manœuvre à Lyon-Guillotière ; Benoit Emilien, Manœuvre à Alès ; Luquet Raymond, Manœuvre à Montargis ; Michel Alexis, Sous-Chef de brigade de manœuvres à Bourg ; Moine Gustave, Manœuvre à Morez ; Perret Joseph, Manœuvre à Saint-Etienne ; Petitjean Claude, Manœuvre spécialisé à Lyon-Guillotière ; Pitavall Joannès, Manœuvre à Saint-Etienne ; Thomasson Pierre Manœuvre à Saint-Etienne.

Voie. — MM. Bidault Simon, Cantonnier principal à Montbard ; Brusson Louis, Chef de canton à Digne ; Creux Urbain, Chef de canton à St-Georges-d'Aurac ; Deambrosi Jean, Cantonnier à Cassis, Mazoyer Claudius, Cantonnier à Feysin.

Belles carrières P. L. M.

M. Voitoux. — Après plus de 40 ans de services, M. Voitoux, Chef de gare principal à Alès, a été admis à faire valoir ses droits à la retraite, le 1^{er} juin 1934.

Entré au Réseau à l'âge de 19 ans, il devait rapidement affirmer de réelles qualités de dirigeant. En 1913, il était appelé à la tête de la gare du Creusot, où, les années suivantes, il allait avoir à fournir une très grosse somme de travail. Grâce à son énergie et à son activité, il sut faire face à de très grandes difficultés, nées tant de l'exiguïté des installations de la gare que de l'énorme trafic des Usines Schneider. Puis, après de courts passages dans les gares de Cosne, Auxonne, Villefranche-sur-Saône et Sète, il prenait la direction de notre gare de Nîmes G.V. et, le 1^{er} octobre 1930, enfin, il était choisi pour le poste de Chef de gare principal à Alès. C'est là qu'il a donné toute sa mesure, obtenant, par sa connaissance approfondie de tous les détails du service, d'importantes économies.

On peut dire de M. Voitoux qu'en toutes circonstances, il a fait preuve d'une parfaite conscience professionnelle au cours de sa très longue carrière et jusqu'aux derniers jours, puisqu'en venant faire ses adieux à ses chefs au moment de son départ, il leur apportait encore d'intéressantes suggestions pour l'amélioration du service.

M. Ménard. — M. Ménard, Inspecteur Divisionnaire chargé de la gare de Villeneuve-Saint-Georges-Triage, a cessé ses fonctions le 1^{er} octobre 1934.

Entré au Réseau à l'âge de 24 ans, comme Commis, il était nommé successivement Facteur de 1^{re} classe, Facteur suppléant, Chef de station et Sous-Chef de gare. La guerre le trouva Sous-Chef de gare principal à Paris, qu'il quitta en 1916 pour passer à Perrigny, où dix-huit mois après il était nommé Chef de gare adjoint, et un an plus tard Chef de gare principal. Enfin, le 1^{er} avril 1924, c'est à lui que l'on fit appel pour assumer la direction de l'importante gare de Villeneuve-Saint-Georges-Triage.

Dans tous ces postes, M. Ménard a montré ses brillantes qualités professionnelles et son constant souci de l'intérêt du service. Mais c'est surtout à Villeneuve qu'il a obtenu des résultats remarquables, dans des circonstances souvent difficiles. Là, pendant 10 ans, il aura rendu à notre Réseau des services éminents et justifié pleinement la confiance que ses chefs avaient mise en lui.

LES HUILERIES MODERNES des dépôts du P. L. M.

par M. Garin, Ingénieur adjoint
du Service Central de la Traction



La question des huiles de graissage utilisées sur nos machines a pris depuis quelques années une importance particulière par suite de l'accroissement et de la modernisation de notre parc locomoteur. C'est ainsi — pour nous borner à ne considérer que la quantité —, que notre consommation annuelle a atteint, en 1933, le chiffre de 4 495 000 kg, ce qui représente une augmentation de plus de 30% par rapport à 1913.

Ces 4 495 000 kg sont délivrés par les dépôts aux mécaniciens en petites quantités de 1 ou 2 kg, qui correspondent, au moyen d'allocations soigneusement déterminées, aux parcours faits par les machines entre deux entrées à leur dépôt d'attache.

On conçoit que la livraison par d'aussi petites fractions ainsi que l'approvisionnement régulier de telles quantités d'huiles constituent une source de dépenses appréciables qui majorent sensiblement les prix d'achat. Notre Compagnie se devait de chercher à réduire le plus possible les frais résultant de cet état de choses.

Jusqu'à ces dernières années, les magasins généraux approvisionnés par les fournisseurs, envoyaient chaque semaine dans les différents dépôts du réseau, des wagons contenant un certain nombre de barils de 100 et 50 kg, représentant la consommation hebdomadaire en diverses qualités d'huiles. Chaque dépôt, par le même wagon, retournait au Magasin Général les barils vides de la semaine précédente; il possédait de plus une réserve de 3 jours de consommation, pour parer à toute éventualité. Ces manutentions de barils, tant dans les magasins généraux que dans les dépôts, étaient fort onéreuses, car elles n'allaient pas sans avarie aux recipients, ni sans pertes d'huile. Le Service des Approvisionnements estimait à 2% ces pertes d'huile, qui finalement représentaient une somme considérable. Dans les dépôts, la livraison était confiée à des manœuvres spécialisés qui, au moyen de mesures appropriées, déli-

vraient aux mécaniciens les quantités qui leur revenaient. Outre la nécessité d'une main-d'œuvre permanente, ce mode de livraison entraînait des pertes de temps pour les mécaniciens qui devaient, en effet, attendre souvent que le manœuvre spécialisé eût fini de distribuer l'huile à un de leurs collègues ou terminé ses manutentions de barils; une autre source de perte de temps provenait de la lenteur avec laquelle coulaient les huiles épaisses en hiver.

Pour remédier à ces divers inconvénients, notre Compagnie a fait construire dans un certain nombre de dépôts des huileries munies d'appareils spéciaux, dites « huileries modernes ». Les premiers dépôts qui ont bénéficié de telles installations ont été ceux de Nevers, Besançon, Saint-Etienne, Vaise, Chalon et Paray-le-Monial, qui possèdent ces facilités depuis 1932.

Le principe des « huileries modernes » est le suivant : l'approvisionnement des dépôts ne se fait plus par pompe électrique, les wagons-citernes sont vidangés dans des cuves de grande capacité, situées dans une salle en sous-sol où règne en permanence une température de 30°. L'huile, qui reste ainsi toujours très fluide, est refouillée par de petites motopompes dans des bacs situés au-dessous d'appareils distributeurs. La mise en marche et l'arrêt de ces motopompes sont automatiques. Pendant l'approvisionnement en charbon de leurs machines, les mécaniciens, qui ont été munis, au préalable, de jets différents pour chaque qualité d'huile, introduisent ces jets dans la fente des appareils distributeurs après avoir posé leurs bidons sous les entonnoirs des appareils. Chaque jeton en tombant, déclenche le moteur électrique d'une pompe puisant dans les bacs et faisant automatiquement couler dans les bidons une quantité de 2 kg ou 1 kg suivant le réglage des appareils.

On voit que grâce au stockage dans des cuves de



Fig. 1. — Vue générale de l'huilerie moderne du dépôt de Villeneuve.

forte capacité l'approvisionnement peut se faire par wagons-citernes (supprimant ainsi les inconvénients des manutentions par barils) et que grâce à l'automatisme des distributeurs, la main-d'œuvre et les pertes de temps de livraison sont désormais des plus réduites.

La figure n° 1 montre l'ensemble du bâtiment de l'huilerie moderne du dépôt de Villeneuve-Saint-Georges. Ce bâtiment comprend 4 salles : les salles de réception, de distribution, les salles des cuves et des chaudières. Sur la photographie la porte de la salle de distribution est ouverte ; les 4 baies vitrées sont celles de la salle de réception, les 4 soupiraux ceux de la salle des cuves ; la fenêtre de gauche est une des fenêtres de la salle des chaudières, devant laquelle on a placé un petit dépôt de sable à titre de précaution contre l'incendie.

Sur la figure n° 2, on voit un wagon-citerne en cours de vidange, la motopompe électrique qui sert à la vidange est montée sur un petit chariot ; elle a une puissance de 3,5 ch et a un débit de 12 m³ à l'heure. En hiver, l'huile du wagon-citerne serait peu fluide; aussi en a-t-on prévu le réchauffage en utilisant la vapeur fournie par les chaudières de chauffage central du bâtiment ; le raccord et le tuyau servant à ce réchauffage sont visibles sur la photographie. L'huile pompée dans le wagon-citerne est refoulée dans les cuves par leur partie supérieure ; la figure n° 3 montre la salle de réception, située immédiatement au-dessus de la salle des cuves, un entonnoir dans lequel on met l'extrémité du tuyau de refoulement de la motopompe est disposé au-dessus d'une cuve. Deux chaudières à basse pression assurent le chauffage des différentes salles du bâtiment par chauffage central à la vapeur ; l'eau de condensation est renvoyée aux chaudières au moyen d'une petite motopompe, de sorte que l'alimentation des chaudières en

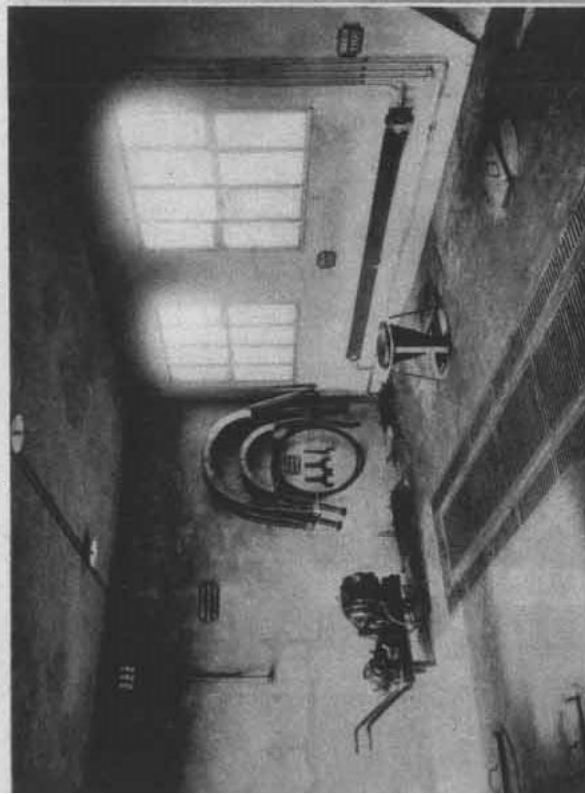


Fig. 3. — Salle de réception.

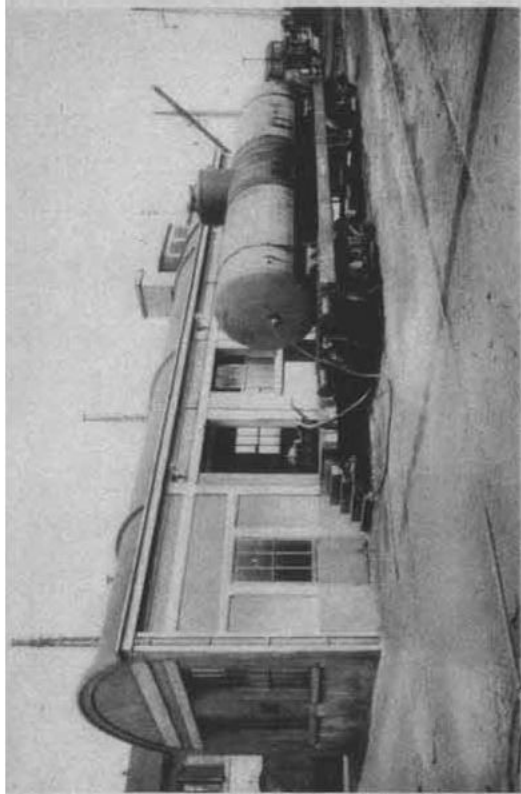


Fig. 2. — Vagon-citerne en cours de vidange.

eau est automatique. On brûle un mélange très économique constitué par du coke et une certaine proportion de fraïsil (résidus de charbon recueillis dans la boîte à fumée des locomotives).

La figure n° 4 montre les deux chaudières d'une huilerie moderne (suivant la température extérieure, on met en action une seule ou les deux chaudières).

La salle des cuves dans lesquelles sont vidangés les wagons-citernes, est visible sur la figure n° 5. Les cuves, plus ou moins nombreuses suivant l'importance des dépôts, sont uniformément du type de 6,800 t ou de 2,500 t et permettent une réserve de 2 à 3 mois de consommation. Au fond de la salle des cuves se trouvent les petites motopompes (fig. n° 6) qui servent à refouler l'huile des cuves dans les bacs des appareils distributeurs ; les moteurs, d'une puissance de 0,5 ch, sont mis en marche automatiquement grâce à un interrupteur à mercure (1) dont le basculement est commandé par un flotteur ; lorsque le niveau de l'huile dans le bac arrive à une certaine hauteur, le basculement inverse de l'interrupteur à mercure coupe le courant.

La salle de distribution, qui peut être, si c'est nécessaire, plus ou moins éloignée du bâtiment même de l'huilerie, contient plusieurs distributeurs automatiques (fig. 7). La fente dans laquelle les mécaniciens intro-

(1) On connaît le principe de ces interrupteurs, appelés également tubes basculeurs à mercure. Un tel interrupteur se compose d'un petit tube de verre rempli partiellement de mercure et comportant deux alvéoles d'où partent les fils d'un circuit électrique. Lorsque l'interrupteur est penché d'un côté, le mercure remplit le bout du tube, il n'y a aucune communication entre les deux fils, le courant ne passe pas. Lorsqu'on fait basculer le tube de l'autre côté, le mercure remplit les deux alvéoles en débordant au-dessus, il y a communication entre les deux fils, le courant passe.

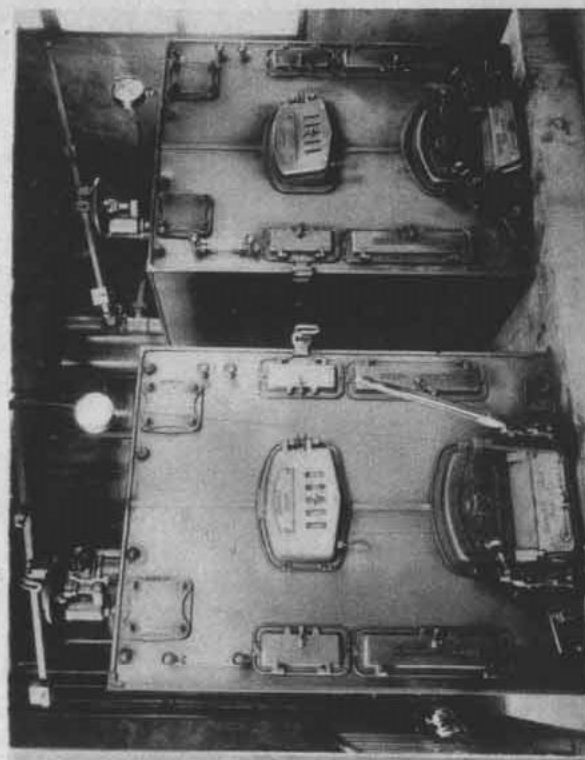


Fig. 4. — Salle des chaudières.

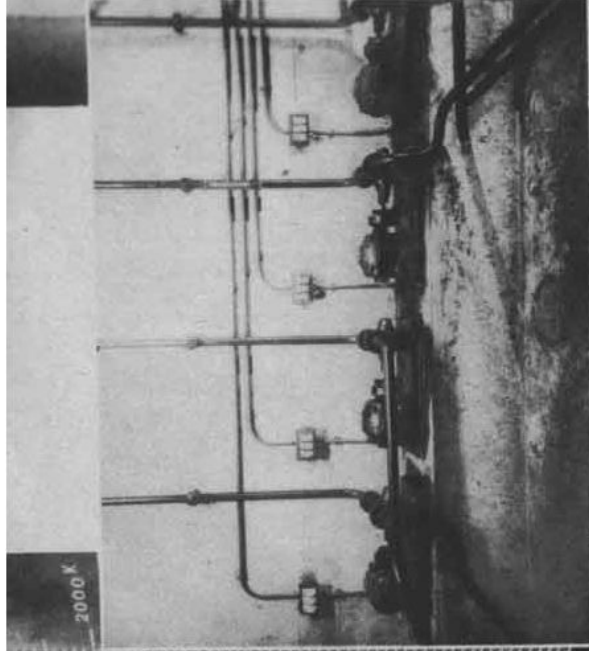
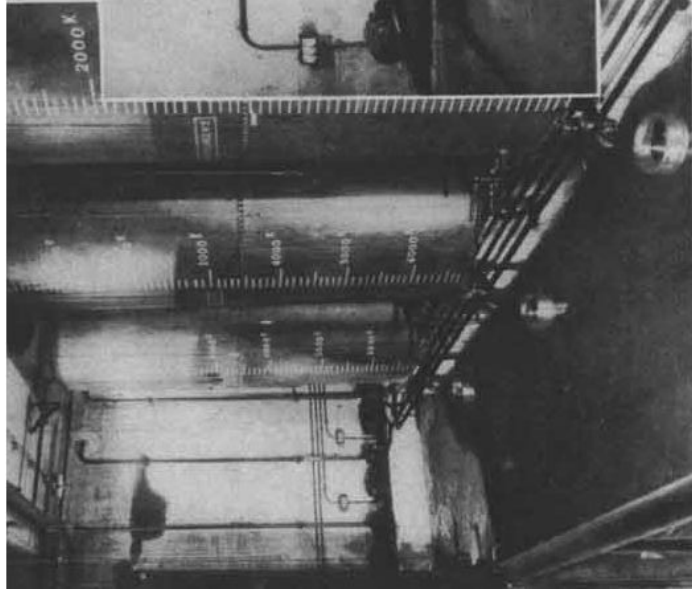


Fig. 5. — (à gauche). Salle des cuves.

Fig. 6. — (ci-dessus). Motopompes de la salle des cuves.

Fig. 7. — (à droite). Salle de distribution.

duisent les jetons J, en tombant sur le levier de l'interrupteur à mercure I_1 , abaisse ce levier en I'_1 ; dans cette position le mercure met en communication les deux fils de l'interrupteur et le courant passe; le courant actionne le petit moteur électrique de 0,6 ch qui fait tourner la roue dentée D dans le sens de la flèche, le mouvement est possible grâce à l'excitation simultanée de l'électro-aimant E qui desserre le frein H H' appuyant sur la roue D.

Cette roue porte une bielle B qui actionne une pompe. La pompe refoule l'huile du bac situé au-dessous dans une courte canalisation conduisant à l'orifice de versement O.

2° Après une rotation d'environ 30° le maneton M, fixé à la roue et prolongé par une glissière circulaire, échappe

le levier de l'interrupteur à mercure I_2 , le ressort R relève ce levier et, dans cette position I'_2 , le courant passe par ce 2° interrupteur.

3° La roue continuant à tourner, le maneton M appuie sur le levier de l'interrupteur I'_1 , et le relève dans la position I_1 , le courant ne passe plus par l'interrupteur I_1 , mais il passe encore par celui I_2 et la roue tourne toujours.

4° Peu avant la fin d'un tour complet, le maneton M relève le levier de l'interrupteur I'_2 , qui reprend la position I_2 en coupant le courant. L'appareil se trouve ainsi prêt à fonctionner à nouveau.

Le réglage de la pompe se fait en modifiant la course de la bielle. La roue fait un tour complet en 30 secondes, le refoulement de l'huile par la pompe ne dure donc que 15 secondes. On voit tout l'avantage d'un tel appareil.

22 dépôts sur 38 bénéficient actuellement des avantages des huileries modernes.

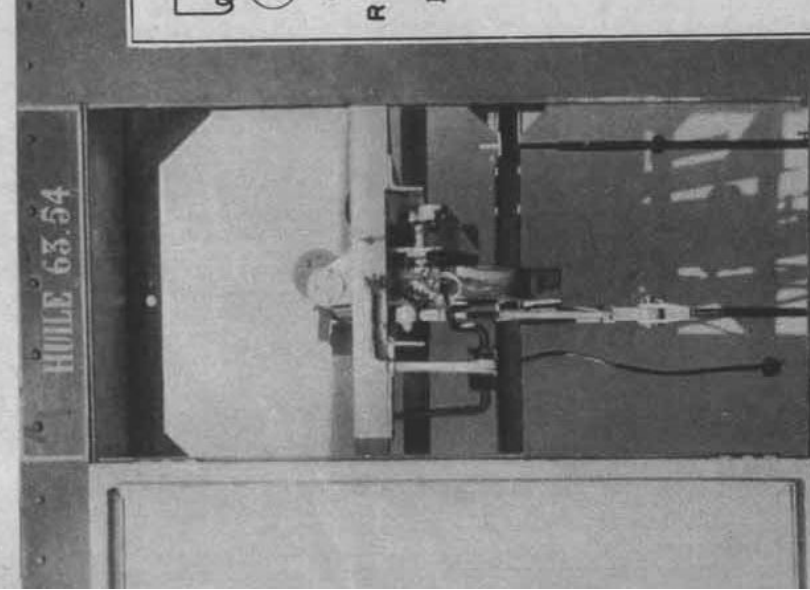
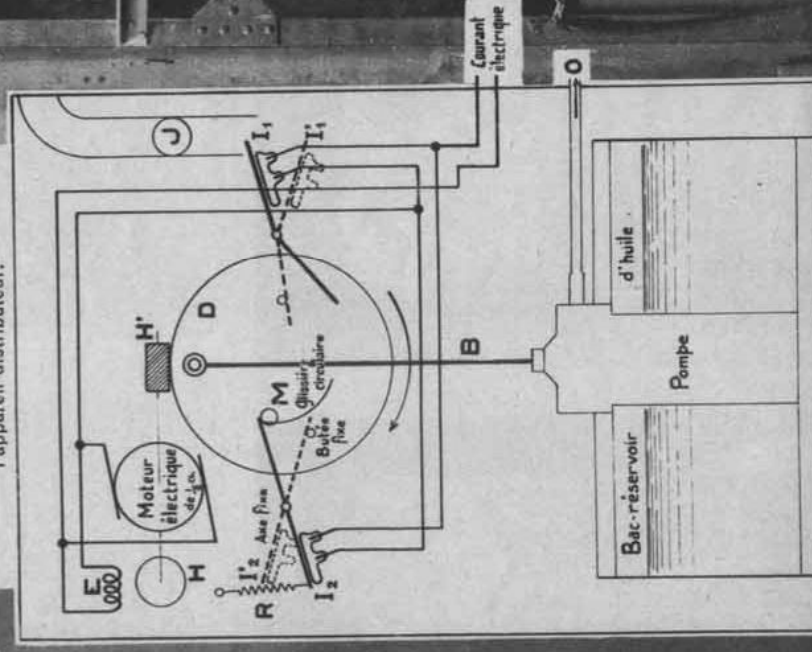


Fig. 8. — (à gauche). Appareil distributeur ouvert, vu de face.

Fig. 9. — (à droite). Appareil distributeur, vu par derrière.

(au milieu). Schéma du fonctionnement de l'appareil distributeur.



COMMENT ONT ÉTÉ AMÉLIORÉS NOS ACHÈMÈNEMENTS P. V.

grâce à l'organisation de trains d'itinéraires

LES itinéraires déterminés sont des acheminements rapides spéciaux, établis à l'avance en faveur de certains transports s'effectuant entre relations désignées. En évitant le passage dans le triage et en réduisant la durée du stationnement dans les autres, ces itinéraires permettent la livraison dans le plus bref délai possible des envois effectués par wagons complets.

Bien que la nécessité d'acheminer plus rapidement en P.V. ne se soit imposée que depuis quelques années seulement, la création d'un système d'itinéraires déterminés n'est pas de date récente.

En effet, notre Réseau s'était soucie, depuis longtemps déjà, d'assurer avec le maximum de rapidité et de régularité l'acheminement de certains transports particulièrement intéressants (denrées, wagons de groupages, marchandises d'exportation).

Pour obtenir ce résultat, il apparut nécessaire d'utiliser le plus possible des trains de grand parcours et de faire bénéficier les wagons qui les composent de correspondances immédiates dans les gares d'escale ou de bifurcation.

De là naquit l'idée de créer des itinéraires déterminés, c'est-à-dire de désigner à l'avance, dans toutes les relations donnant lieu à un courant de trafic régulier, les trains successifs auxquels devraient être remis ces wagons afin de les acheminer dans les meilleures conditions possibles de rapidité et de régularité.

Pour faciliter l'observation des horaires ainsi établis et appeler l'attention des agents sur les wagons bénéficiant d'un itinéraire déterminé, il fut décidé, en même temps, d'apposer sur les étiquettes de destination de chaque wagon, ainsi que sur ses écritures, des papillons d'une couleur différente de celle de ces étiquettes, sur lesquels étaient indiqués les numéros des trains qui devaient être empruntés jusqu'à destination.

Les itinéraires déterminés, dont chacun reçut un numéro différent, furent réunis en un fascicule dénommé « Tableau des itinéraires déterminés P.V. ».

A l'origine, le Tableau des itinéraires déterminés P.V. ne comprenait que les acheminements concernant les relations du Service Intérieur et, pour les relations inter-réseaux, les itinéraires se rapportant aux parcours à effectuer sur notre Réseau (bien entendu, pour ces dernières relations, les acheminements à appliquer sur nos lignes étaient établis en tenant compte des horaires des autres Réseaux).

Le premier Tableau, publié le 29 mai 1884, comprenait 98 itinéraires.

Jusqu'en 1930, aucune modification profonde ne devait être apportée à cette organisation. Le bénéfice de certains itinéraires fut seulement étendu à quelques catégories de transports qui n'en bénéficiaient pas précédemment.

C'est ainsi que le développement des transports frigorifiques et la nécessité dans laquelle nous nous trouvons d'assurer une rotation rapide des wagons aménagés pour ces transports nous amena, en 1927, à étendre le bénéfice de tous les itinéraires figurant au Tableau, aux wagons de l'espèce, expédiés à vide, soit en retour, soit pour aller prendre charge.

De même, en 1928, pour lutter contre la concurrence qui nous était faite par les entreprises de transports par route, nous avons été conduits à faire bénéficier les wagons chargés de mobilier, de tous les itinéraires inscrits au Tableau.

Il faut dire que la rapidité d'acheminement des wagons expédiés en P.V. n'était pas, jusqu'en 1930, une reven-

par M. Boyer, Employé principal
au Service Central de l'Exploitation
(3^e Division)

dication fréquente ou instante de
notre clientèle qui s'attachait surtout
à la régularité des transports.

Mais, avec l'apparition, puis avec les progrès des concurrences automobile et fluviale (motorisation des péniches) les usagers ont eu l'occasion de confronter les durées de parcours pratiquées par les différents modes de transport et ils sont devenus, en général, plus difficiles pour ce qui concerne nos délais de transports en Petite Vitesse.

Enfin, avec l'aggravation de la crise économique, la nécessité de réduire les fonds de roulement des entreprises, de comprimer au maximum les immobilisations de capitaux dues aux stocks a conduit les industriels et commerçants à exiger des Réseaux l'exécution de transports économiques — d'où maintien de la Petite Vitesse — mais suffisamment rapides et réguliers pour leur permettre de ne passer des commandes qu'à la dernière extrémité sans risquer cependant de voir leurs stocks faire défaut.

Dans les transports P.V. est donc intervenu, surtout depuis deux ans, un facteur nouveau : la rapidité qui pour l'ensemble du trafic est devenue d'ailleurs une nécessité, les délais de transports ayant été, par étapes successives, sensiblement réduits.

On peut citer notamment l'établissement, à partir du 2 octobre 1932, de délais spéciaux réduits pour les transports effectués entre certaines gares nommément désignées par expédition d'au moins 2 000 kg taxés aux conditions des tarifs généraux et pour les transports par wagon complet ou par expédition d'au moins 5 000 kg taxés aux conditions des tarifs spéciaux.

A cette même date, le délai supplémentaire de 5 jours prévu par les Conditions générales d'application des tarifs spéciaux P.V. était supprimé pour certains transports, de même qu'étaient supprimées les prolongations de délai supérieures à 5 jours que comportaient certains tarifs spéciaux P.V.

Enfin, depuis le 1^{er} juin 1934, les délais de transports P.V. sont calculés uniformément à raison de 24 h par fraction indivisible de 200 km, et non plus à raison de 24 h par fraction indivisible de 125 ou de 200 km, selon les lignes empruntées.

Les Réseaux se sont donc efforcés d'établir une organisation permettant d'acheminer rapidement et régulièrement les transports P.V.

Un premier progrès a été réalisé par le relèvement de la vitesse de nombreux trains de marchandises, relèvement permis par la mise en service du frein continu sur les trains de marchandises (1).

D'une façon générale, les vitesses ont été relevées par étapes successives, suivant le profil des lignes, de 25/30 à 30/35 km/h et de 35/40 à 40/50 et même 52 km/h.

Au service d'octobre 1931, les vitesses ont été notamment relevées sur la plupart des grandes artères, ce relèvement ayant été complété pour le service de mai 1932 et étendu au service d'octobre 1932, puis à celui de mai 1933, aux trains des lignes secondaires.

On note, par exemple, pour nos trains de marchandises directs P.V., les relèvements de vitesse suivants, en octobre 1934, par rapport à mai 1931 :

| | |
|------------------------|-----------------------------------|
| 47 km/h au lieu de 40, | de Montereau aux Laumes-Alésia, |
| 45 — — — — — | 35, de Blaisy-Bas à Dijon-Ville, |
| 49 — — — — — | 40, de Perrigny à Chagny, |
| 45 — — — — — | 40, de Lyon-Guillotière à Portes, |
| 41 — — — — — | 35, de Montargis à Nevers, |
| 48 et 52 — — — — — | 38, de Gien à Moret-les-Sablons. |

(1) Voir l'article de M. Reure sur l'application du frein continu automatique sur les trains de marchandises (Bulletin P.L.M., de janvier 1934).

En même temps, les itinéraires du Service Intérieur ont été multipliés et il en a été créé pour de très nombreuses relations interrégionales. Tous ces itinéraires sont applicables également aux wagons chargés de marchandises de détail (complets ou groupages) que les gares peuvent constituer sur ces mêmes relations. C'est là une importante amélioration apportée dans l'acheminement des colis de détail. C'est ainsi qu'un colis de détail P.V. expédié par Bercy dans un groupage, parvient :

- à Lyon-Guillotière, en 20 h. ; — à Vichy, en 23 h. ;
- à Nice, en 48 h. ; — à Langeac, en 32 h. ;

On n'ignore pas que ce trafic — ordinairement taxé au tarif général — est en effet particulièrement vulnérable en raison des nombreux transbordements qu'il nécessite. Parallèlement au Service du Mouvement, notre Service Commercial étudiait, en accord avec les autres Réseaux, les mesures propres à conserver ou à ramener certains courants de trafic aux voies ferrées.

Parmi ces mesures, on peut citer celles ci-après :

- a) Mise en application du Tarif spécial pour les transports avec date de livraison garantie (1^{er} octobre 1932) ;
- b) Mise en vigueur d'une nouvelle réglementation des délais de transports G.V. et P.V. (2 octobre 1932) ;
- c) Mise en application de « Dispositions exceptionnelles applicables aux transports de wagons couverts ou plats, en charge ou à vide, appelées communément « Tarif au wagon-kilomètre » (1^{er} mars 1933).

Ces nouvelles dispositions ont réduit de façon sensible les délais de transport applicables sur les relations désignées aux dits tarifs. Aussi, pour pouvoir livrer dans ces nouveaux délais, les Réseaux ont-ils dû prévoir encore la création de nouveaux acheminements.

Sur tous ces itinéraires, il est fait usage dans une large mesure de trains directs de grand parcours.

L'accroissement continu du nombre d'itinéraires et de relations sur lesquelles ils existent (environ 3 000 actuellement — service intérieur et service commun) nous a

donc entraînés à multiplier le nombre de ces grands trains directs P.V. Nous avons créé, depuis deux ans environ, un vaste réseau de grands trains P.V. assurant directement, dans des conditions de rapidité remarquables, les relations entre grandes villes ou régions échangeant des courants de trafic.

Il paraît intéressant, en vue de montrer la qualité de nos acheminements P.V. actuels, de faire connaître quelques exemples de notre organisation de grands trains P.V. appelés **Trains d'itinéraires** et dont le numéro est précédé de l'indice T. Exemple : T. 5001.

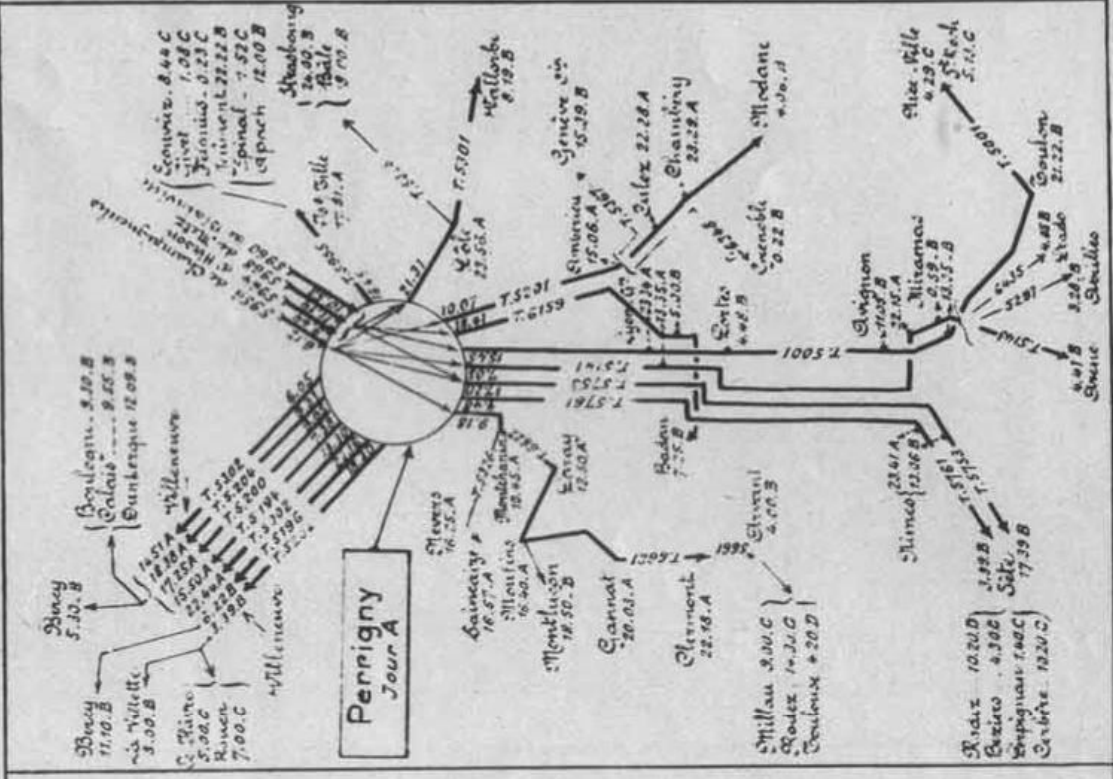
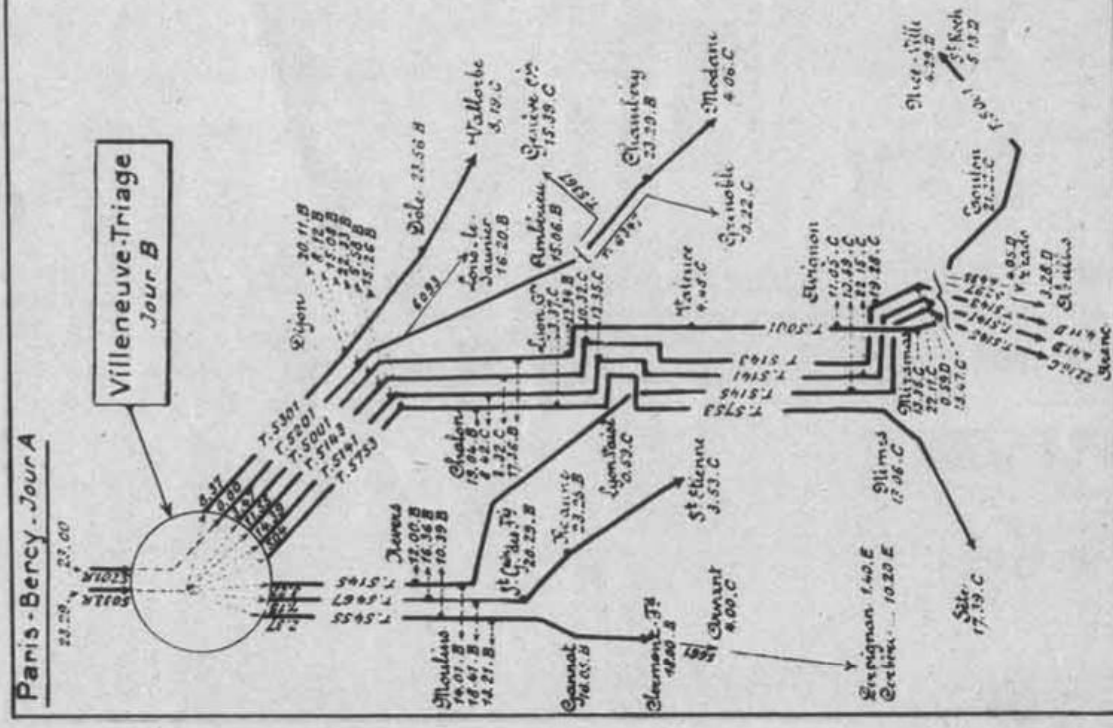
Les cartes de ces deux pages permettent de se rendre compte d'une façon schématique des acheminements susceptibles d'être pratiqués, à partir du 7 octobre 1934, pour les transports expédiés des grandes gares à destination de centres importants dans toutes les directions. La première carte permet, par exemple, de se rendre compte de la qualité des acheminements applicables aux envois expédiés de Paris, ou en provenance des autres Réseaux, transitant par Villeneuve-Triage, à destination de grandes gares P.L.M.

On peut y voir qu'un envoi remis à l'expédition le jour A, quitte Bercy le jour même et arrive à :

| | | | |
|-----------------------|----------------|----------------------|----------------|
| Dijon-Ville. | 8h12 le jour B | Marseille-Abelles | 3h28 le jour D |
| Dole. | 23h56 | Marseille-Prado. . . | 4h05 |
| Vallorbe. | 8h19 | Nice-Ville. | 4h29 |
| Ambrérieu. | 19h06 | Nice-Saint-Roch. . . | 5h13 |
| Genève-Cornavin. . . | 19h39 | Nîmes. | 13h06 |
| Chambéry. | 23h28 | Sète-Midi. | 17h39 |
| Modane. | 4h06 | Nevers. | 10h39 |
| Grenoble. | 0h22 | Moulins. | 13h21 |
| Chalon-sur-Saône | 19h04 | Gannat. | 16h05 |
| Lyon-Guillotière. . . | 23h34 | Clermont-Ferrand | 18h00 |
| Lyon-Vaise. | 0h59 | St-Germain-des-F. | 20h29 |
| Avignon. | 11h05 | Roanne. | 23h25 |
| Marseille-Arenc. . . | 22h16 | St-Etienne - Chât. | 3h53 |

(suivre le train util.)

NOTA : Sur ces divers schémas, les traits gras indiquent les relations principales effectuées par trains directs. Les relations en correspondance avec les relations principales sont désignées par un trait fin.



Si l'on considère qu'en 1924, par exemple, un envoi tant Bercy dans les mêmes conditions qu'actuellement ne parvenait :

- à Vallorbe, que le jour D, à 10 h 24 (au lieu du jour C, à 8 h 19) ;
- à Genève-Cornavin, que le jour E, à 7 h 05 (au lieu du jour C, à 15 h 39) ;
- à Modane, que le jour D, à 19 h (au lieu du jour C, à 4 h 6) ;
- à Nice-Ville, que le jour E, à 4 h 20 (au lieu du jour D, à 4 h 29) ;
- à Saint-Etienne, que le jour D à 3 h 40 (au lieu du jour C, à 3 h 53),

on peut se rendre compte des progrès considérables réalisés dans l'acheminement des transports P.V. sur notre Réseau.

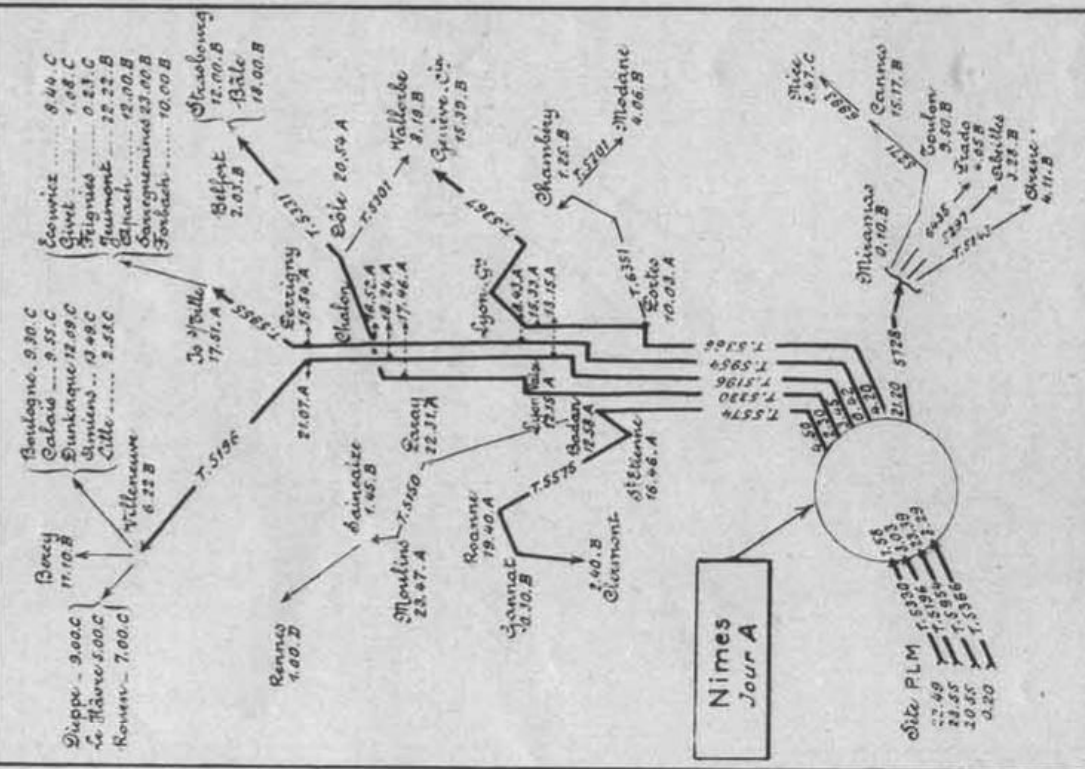
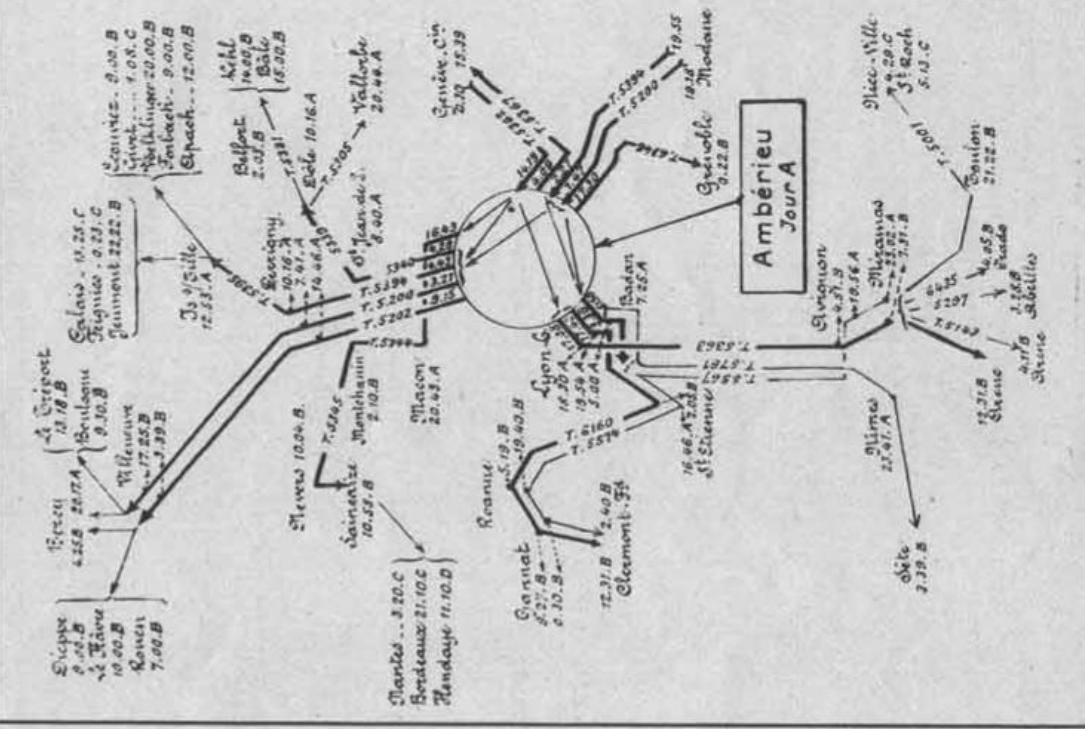
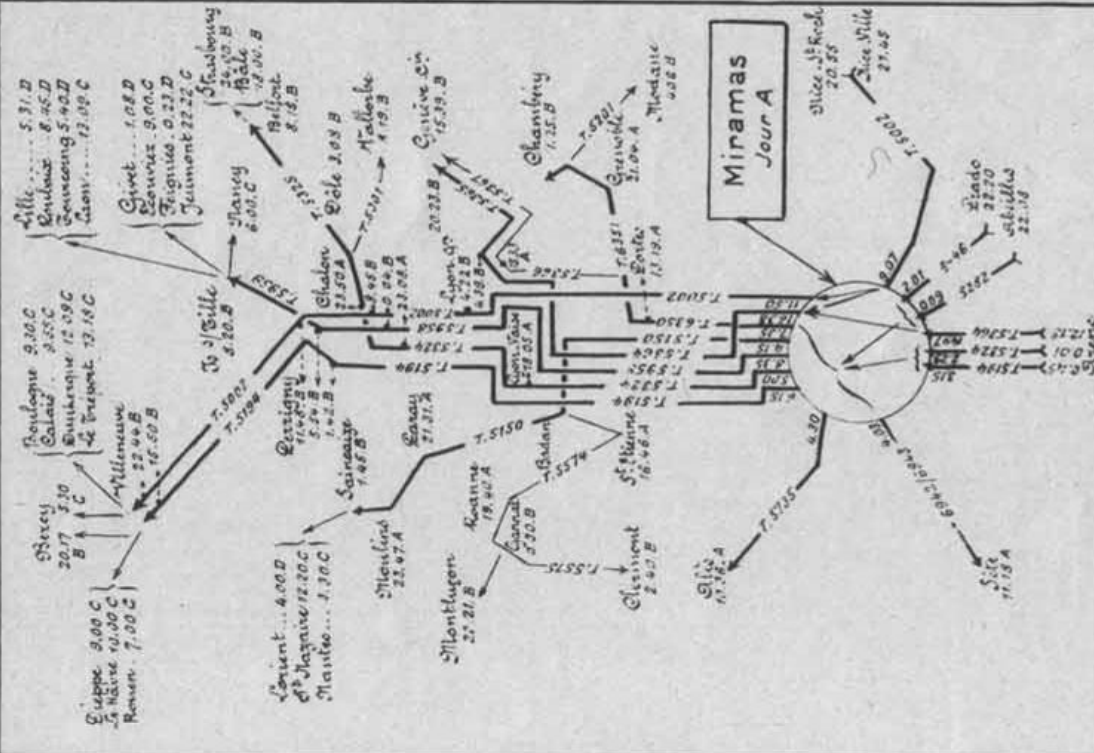
Indépendamment de cette organisation qui vise surtout les transports à grande distance, il existe également un système de correspondance permettant aux expéditions remises le jour A de parvenir le lendemain avant l'ouverture de la gare, dans les gares situées dans un rayon de 100 à 150 km de Paris et des grandes villes (Lyon, Marseille, etc...).

CONCLUSION

Grâce à cette organisation d'itinéraires déterminés et de grands trains assurant des relations directes et rapides entre les principaux centres expéditeurs et destinataires, nous avons pu, dans la plupart des cas, limiter la concurrence des autres moyens de transport (route et voie fluviale) et dans certains cas même, ramener à nos lignes des transports qui ne s'effectuaient plus que par camions automobiles.

En outre, grâce à la rapidité et à la régularité de nos acheminements, les indemnités payées pour retard ont baissé dans des proportions importantes.

D'ailleurs — et c'est là le point capital — la faveur dont jouissent les itinéraires déterminés auprès de notre clientèle et les encouragements ainsi que les témoignages de satisfaction que celle-ci nous accorde, montrent de façon claire que nous sommes dans la bonne voie. Aussi notre Réseau consacre-t-il tous ses efforts à améliorer encore et de façon continue ses itinéraires et ses grands trains de marchandises.



L'INGÉNIEUR - ORGANISATEUR et la crise économique

La Société des Ingénieurs Civils a du cette année pour Président M. de Fréminville, l'un de nos ingénieurs les plus réputés pour sa belle œuvre consacrée au chemin de fer, puis à l'automobile et, par-dessus tout, à l'organisation scientifique du travail. On sait que l'usage exige qu'en prenant possession du fauteuil, le nouveau Président fasse devant la Société un discours se rattachant aux questions auxquelles il a consacré sa carrière d'ingénieur.

Alors que la sévère crise que le monde subit semble, aux yeux de certains, marquer la fin des méthodes industrielles nées de la doctrine de Taylor, n'était-il pas du plus haut intérêt d'entendre les explications d'un des maîtres de l'Organisation française ? C'est ce que le Président sortant, M. Jean Rey, Membre de l'Institut, dit à M. de Fréminville :

« Comment se fait-il donc que l'application d'une doctrine, aussi juste en elle-même et démontrée par les faits, n'ait pas empêché une crise plus forte que toutes celles subies dans le passé ? »

« ... Aux Etats-Unis, on s'est figuré tout d'abord que les hauts salaires distribués bientôt que l'on arrivait à la limite de la faculté d'achat des masses et qu'il fallait pour leur faire absorber davantage, créer une organisation permettant le crédit à longue échéance. »

« Des Sociétés puissantes se sont donc formées pour acheter aux usines les produits fabriqués et les revendre à des conditions permettant aux ouvriers d'engager leurs salaires pour une longue durée. »

« On en était venu à offrir, aux jeunes ménages qui se formaient, une maison avec son mobilier, automobile, T.S.F., etc... pour une somme de 10 dollars, cet moyen nant des versements pendant une période qui pouvait atteindre 25 ans. »

« De telles pratiques non seulement sont contonables, mais elles sont folles. Il est tout à fait impossible d'engager le travail national pour un long avenir, et ce régime de tentation, créé pour permettre au public de satisfaire immédiatement ses désirs les plus immédiats, est parfaitement immoral ; il ne peut conduire qu'à de formidables catastrophes. »

« Si l'on joint à cela le développement inouï de la spéculation de bourse qui s'était introduite dans tous les milieux, il n'y a pas lieu de s'étonner de la situation actuelle des Etats-Unis, dite à l'amour au feu et à l'abus du crédit. »

« Nous serons fort heureux, mon cher Président, que vous nous apportiez vos vues, si claires et si profondes, sur les causes de la crise économique sans précédent dont souffre l'humanité tout entière. »

La Rédaction du Bulletin P.L.M. regrette de ne pouvoir, faute de place, reproduire in extenso le discours de M. de Fréminville. Elle espère néanmoins en donner une idée intéressante par les extraits qui vont suivre.

I. — LE ROLE DE L'INGÉNIEUR ORGANISATEUR

Avant d'aborder la partie qu'il intitule « La leçon des Etats-Unis », l'orateur s'attache longuement à « mettre dans son vrai jour le rôle qui incombe à l'organisation, et plus particulièrement à l'ingénieur organisateur, qui doit travailler à assurer la stabilité de l'industrie en mettant de l'ordre dans la maison, en éclairant la route du chef d'entreprise, en guidant ce dernier dans le choix des méthodes et de l'outillage qu'il emploie, en lui ouvrant les yeux sur le danger qu'il y a de céder à l'appât d'un gain, plus ou moins aléatoire, pour se lancer dans de folles aventures dont les conséquences sont aussi graves au point de vue social qu'au point de vue économique ».

Il rappelle à ce sujet combien étaient pénétrés de l'importance économique de leur mission d'ingénieur, les fondateurs de la Société des Ingénieurs Civils, les Pétiet, les Flachet, les Polonceau, « eux qui avaient pris une part si importante à la création du plus grand outil économique : le chemin de fer ». Mais, ajoute-t-il,

« Le domaine de l'économie industrielle s'est complètement transformé depuis la fondation de la Société. On assistait alors aux débuts de l'industrie moderne, à une période de tâtonnements. On se trouve, actuellement, en présence du dénouement d'une crise de croissance, ou d'emballlement, de la plus grande gravité. Indépendamment des causes accidentelles, bien que d'une extrême importance, qui sont venues mettre le désordre dans son évolution normale, cette crise de croissance s'est trouvée surexcitée et compliquée de la façon la plus néfaste, par la crise de spéculation à laquelle elle a donné lieu, avec la complicité d'un équilibre financier factice, reposant sur l'exagération du crédit et sur l'inflation, équilibre que les artifices les plus ingénieux ne peuvent faire durer indéfiniment. »

« L'ingénieur, en tant qu'ingénieur, ne peut pas mettre un frein à la spéculation, ni à son cortège. Il doit se borner à donner à l'industrie le moyen de faire face à d'autres causes d'instabilité que nous allons examiner. »

« Nous vivons à une époque où les découvertes se succèdent avec une rapidité sans précédent. Elles

donnent à l'homme le moyen d'augmenter son bien-être. Non seulement elles permettent de mettre les masses à l'abri du besoin, et de leur procurer un confort auquel les plus fortunés seuls pouvaient autrefois prétendre, mais elles vont même au-devant de leurs désirs, dans lesquels on croit reconnaître des besoins réels qu'on se flatte d'avoir découverts, ou même d'avoir créés, ou encore au-devant de leurs caprices, dont l'exploitation se couvre souvent du prétexte qu'elle sert le développement de la culture. »

« Toutefois, ce n'est pas sans inquiétude que nous voyons l'exploitation de ces caprices donner naissance à des industries qui, bien que reposant sur cette base si fragile et si instable, prennent un très grand développement. »

« Dans le domaine des applications les plus utiles des découvertes de la science, nous constatons encore bien des causes d'instabilité. La découverte d'aujourd'hui ne vient pas toujours s'ajouter à la découverte d'hier pour en augmenter l'efficacité. Bien au contraire, il n'est pas rare qu'elle la supplante complètement et la rende plus ou moins inutile. »

« Il n'est pas possible de faire disparaître la cause première de l'instabilité. Elle existera tant que l'esprit humain n'aura pas renoncé à poursuivre la réalisation de ses aspirations, ou de ses ambitions, pour tomber dans une stagnation dégradante. »

« On ne peut prétendre qu'à une stabilité relative. Il faut, pour l'obtenir, que chacun apporte son concours, et plus particulièrement l'ingénieur. Il doit non seulement s'efforcer de donner de la souplesse aux moyens de production, mais aussi travailler, notamment par son intervention auprès des pouvoirs publics, au développe-

ment d'une plus juste compréhension des lois économiques, à l'élevation du niveau moral dans les affaires, au développement de l'esprit de collaboration entre tous les hommes concourant aux travaux de l'industrie.

« Le problème en face duquel nous nous trouvons est celui du rétablissement continu d'une stabilité aussi nécessaire à la vie des entreprises qu'au bien-être de l'ouvrier.

Taylor et ses précurseurs

« Nous n'entreprendrons pas de refaire encore l'analyse détaillée de l'œuvre de Taylor, nous insisterons seulement sur ce que sa méthode réside essentiellement dans l'analyse méthodique des travaux de l'atelier pour y mettre de l'ordre; pour réduire dans toute la mesure possible la fatigue de l'ouvrier; pour déterminer ce que doit être une bonne journée de travail normal donnant droit à un bon salaire pour l'ouvrier bien dirigé et bien équipé; pour coordonner les opérations de façon à réduire le prix de revient et, enfin, pour faire régner un esprit de véritable collaboration entre la direction et l'ouvrier.

« On a souvent confondu l'organisation scientifique du travail avec le travail en énormes séries, avec la division du travail poussée à l'extrême, conduisant à la répétition indéfinie d'un même mouvement et à la suppression de tout intérêt dans le travail; enfin, avec l'emploi de la machine supprimant la main-d'œuvre dans toute la mesure possible.

« La division du travail remonte à la plus haute antiquité. Xenophon en cite des exemples remarquables. La répétition d'un même mouvement n'est pas moins vieille. Quand ce mouvement est bien réglé, et devient instinctif, il n'a rien de déprimant. Nous en avons des exemples dans la vie de tous les jours, ne fût-ce que dans le tricot en honneur chez les Françaises de toutes les conditions...

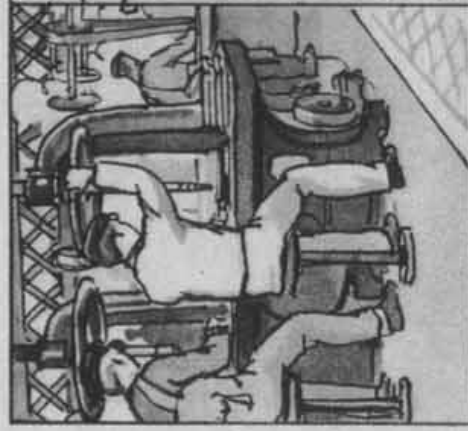
« Tout cela existait avant Taylor et formait même la base des opérations de l'industrie, dans lesquelles il s'agissait de mettre de l'ordre, dans un esprit d'intelligente collaboration.

« Quel que soit le travail auquel l'ouvrier est occupé, il subit une influence bienfaisante de l'ordre qu'il voit régner autour de lui. On peut dire que l'atelier ordonné vaut un livre pour la formation de l'ouvrier, tandis que le désordre abrutit.

« On a déjà signalé, depuis longtemps, que l'organisation méthodique du travail n'était que la mise en pratique des principes de Descartes, et que l'Académie des Sciences, dès sa fondation, invitait les savants à étudier les opérations exécutées par l'ouvrier, pour lui apporter leur concours. On ignore généralement que l'étude de la division du travail, telle qu'elle était appliquée pour la fabrication des épingles à Laigle, au commencement du dix-huitième siècle, est due à un grand ingénieur français, Perronet, fondateur du Corps et de l'Ecole des Ponts et Chaussées.

« Il est remarquable, aussi, que le premier chronométrage décrit, celui que Vauban fit exécuter à Strasbourg, au sujet du transport des terres à la brouette, ait

« L'atelier ordonné
vaut un livre pour
la formation de
l'ouvrier...



été ordonné par lui pour déterminer ce que devait être une bonne journée de travail, dans le but de mettre fin à un désaccord entre les terrassiers et l'Administration.

« Rappelons que Coulomb voyait, dans les mouvements inutiles du mauvais ouvrier, l'une des causes principales de la fatigue, et que Poncelet insistait sur ce que la grande question pour l'industrie est la bonne utilisation du travail de l'homme, réduisant la fatigue au minimum.

« On pourrait citer encore bien d'autres exemples de l'intérêt porté par les hommes de science français à l'organisation du travail...

Etudes poursuivies par nos chemins de fer

« Si l'on ne peut pas dire qu'un mouvement général en faveur de l'organisation s'était déclenché, en France, avant celui de Taylor, on peut cependant y constater, dès le milieu du XIX^e siècle, d'importants exemples individuels d'organisation basés sur une analyse détaillée des éléments du travail, et poussée fort loin, notamment dans les chemins de fer.

« Lors de mes débuts à la Compagnie d'Orléans, en 1878, j'ai pu me rendre compte de l'esprit de méthode qui y régnait, et, plus particulièrement de la façon remarquable dont étaient déterminées les allocations de combustible aux locomotives, par tonne remorquée, suivant les types de machines, suivant les profils des sections parcourues, allocations donnant lieu à des primes d'économies fixées de la façon la plus précise. Cette détermination était faite avec le concours d'un laboratoire de chimie, suivant une méthode à laquelle le mot scientifique aurait pu être appliqué sans la moindre hésitation.

« Ayant eu l'occasion d'étudier le fonctionnement des chemins de fer anglais et américains, je constatai que les raisons qui poussaient les Compagnies françaises à attacher une grande importance aux économies de combustible n'existaient pas pour les Compagnies anglaises, celles-ci n'avaient pas procédé sur ce point à des études aussi minutieuses. Il en était de même pour les Compagnies américaines. Toutefois, je pus me rendre compte que les études faites dans notre pays ne laissaient pas les ingénieurs américains indifférents. Au cours d'une visite que je faisais aux ateliers du Pennsylvania R.R. à Altoona, mon attention fut attirée par des expériences relatives à la puissance de vaporisation des chaudières et à la stabilité des locomotives. Comme je faisais remarquer que des expériences analogues avaient été faites en France, par M. Henry, ingénieur en chef du P.L.M., il me fut répondu que les expériences qui se poursuivaient au Pennsylvania étaient la continuation de celles de M. Henry : « Voyez son livre en évidence dans la salle des essais », me dit l'ingénieur américain qui m'accompagnait, « c'est notre Bible! ».

« Dans l'industrie, on pourrait encore citer un certain nombre d'organisations très poussées remontant au début du XIX^e siècle, notamment celle des usines Schneider, au Creusot, remarquable en ce qu'elle reposait, non pas sur le caporalisme qu'on rencontrait de l'autre côté du Rhin, mais sur l'école, sur le développement de l'instruction chez l'ouvrier, sur l'émulation,

... tandis que le
désordre abrutit. »

sur les facilités données aux plus méritants, aux plus travailleurs pour pousser de plus en plus loin leurs études et se qualifier ainsi pour des emplois de plus en plus importants.

« On pourrait encore citer l'usine expérimentale de la Compagnie du Gaz de Paris comme un modèle de laboratoire d'études en vue de la meilleure organisation du travail.

« Pendant les années que j'ai passées au chemin de fer, je me trouvais donc dans un milieu extrêmement ouvert aux études d'organisation, milieu de nature à développer le goût que je pouvais avoir pour ces questions, auquel mes séjours en Angleterre et aux Etats-Unis avaient également fourni un aliment.

« Les circonstances devaient me pousser de plus en plus dans cette voie. »

Et l'orateur de rappeler alors à quelles études il se livra à partir de la fin de 1898, époque à laquelle il fut appelé à la direction technique de la Société Panhard et Levassor, qui commençait alors à construire industriellement les voitures automobiles. Il expose dans quelles circonstances il se lia avec Taylor et dans quelles circonstances aussi es méthodes de ce dernier finirent par s'imposer en France.

Les méthodes de Taylor et la Défense nationale

« Quand la guerre survint, devant la nécessité d'augmenter la production des matériels d'artillerie, on estima qu'il n'était pas permis d'hésiter sur le choix des moyens et qu'on devait avoir recours aux méthodes nouvelles, même si on devait craindre qu'un certain surmenage en résultât pour la main-d'œuvre.

« Les applications qui furent faites à cette époque, conduites avec le plus grand soin, permirent de constater que, loin de s'appuyer sur le surmenage pour augmenter le rendement, la bonne organisation du travail s'appliquait, pour y arriver, à supprimer toute fatigue inutile. Les réalisations de cette période firent plus pour l'adoption des nouvelles méthodes que tout ce qu'on avait pu dire ou écrire auparavant.

La Doctrine administrative de Fayol

« Le besoin de mettre de l'ordre dans les travaux de l'industrie se traduisait aussi, en France, par un autre mouvement qui, bien qu'il se soit manifesté après celui de Taylor, était entièrement original et spontané. C'est le mouvement dû à Henri Fayol, qui consacrait les dernières années de sa vie, après une brillante carrière d'ingénieur, à l'édification et à la propagation de la Doctrine administrative dont il était l'auteur. Fayol, tout en poursuivant le même but que Taylor, « mettre de l'ordre dans tous les travaux de l'industrie », prenait un point de départ complètement opposé. Il analysait d'abord le travail du chef et condensait les devoirs de ce dernier de la façon suivante : prévoir, organiser, commander, coordonner, contrôler.

« Il déterminait aussi les qualités requises pour les titulaires des différents emplois. On peut dire que Taylor et Fayol, ces deux chefs d'école qui avaient commencé par s'ignorer complètement, allaient à la rencontre l'un de l'autre, pour édifier un tout d'une importance considérable. Henri Fayol s'est particulièrement efforcé de faire pénétrer dans les hautes sphères administratives et même gouvernementales, les principes fondamentaux de la bonne gestion des affaires industrielles, telle qu'elle résulte de l'emploi des méthodes de travail de l'ingénieur. Son œuvre a, du reste, attiré l'attention de tous les pays, et ses ouvrages ont été traduits en plusieurs langues. »

L'orateur montre ensuite quels progrès a réalisés, dans les dernières années, le mouvement en faveur de l'organisation scientifique du travail, mouvement qui a reçu les encouragements les plus importants de la part de la Confédération Générale de la Production Française, de l'Union des Industries Métallurgiques et Minières, de la Chambre de Commerce de Paris, qui fonda l'Institut d'Organisation Scientifique et apportait le concours le plus précieux au Comité National de l'Organisation Française, etc... Il ajoute que, durant cette période, « les progrès dans l'application des nouvelles méthodes d'organisation n'ont cessé de se faire sentir dans beaucoup de milieux. Les Compagnies de chemins de fer ont fait de ce côté des efforts remarquables, aussi bien dans l'organisation du travail des ateliers que dans l'organisation du travail de bureau ».

II. — LA LEÇON DES ETATS-UNIS

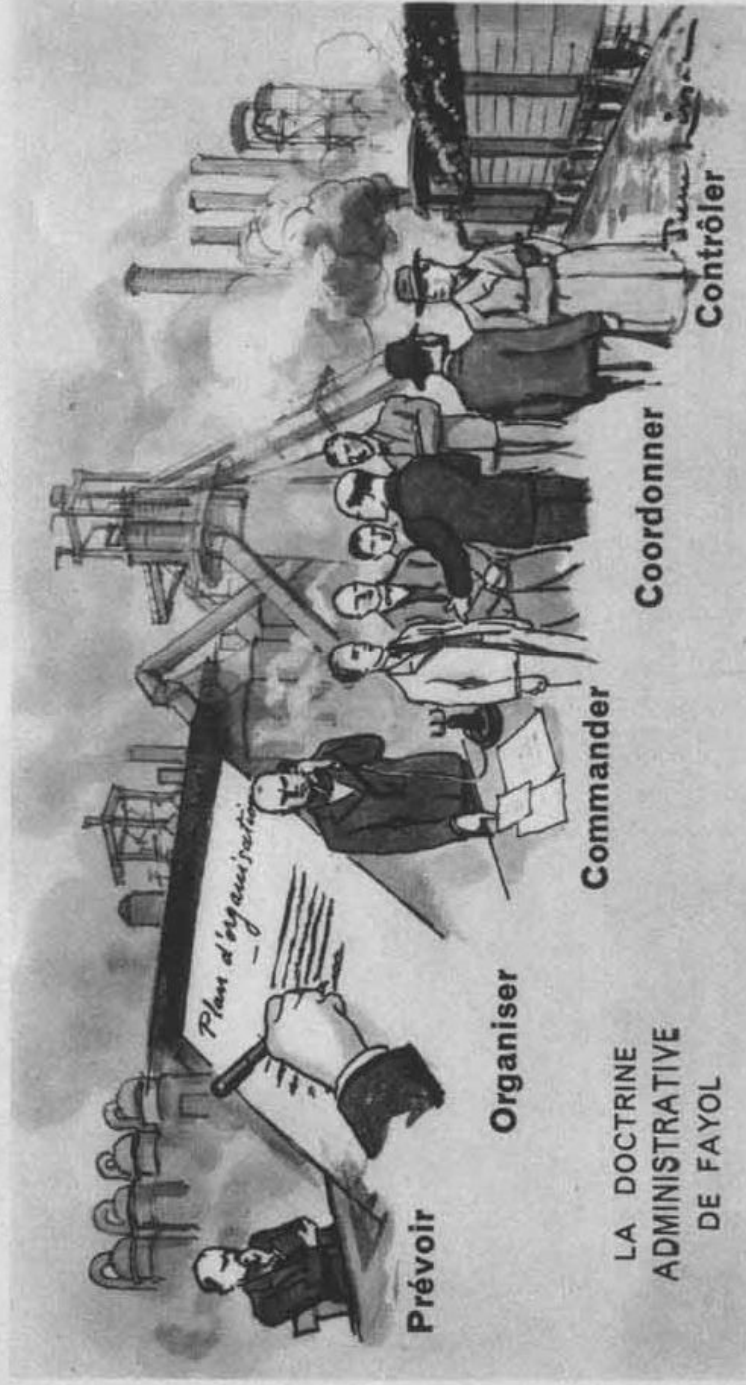
« L'organisation est cependant très attaquée, même par le grand public. C'est généralement sous le nom de rationalisation qu'on la rend responsable de toutes les exagérations qui se sont produites, non seulement dans l'emploi de la machine, mais surtout dans le développement inconsideré des moyens de production, auquel on peut attribuer la crise qui sévit actuellement. Et on accuse froidement la rationalisation d'avoir contribué au désordre, accablant ainsi deux mots qui paraissent pourtant n'avoir rien de commun.

« La crise ayant pris naissance aux Etats-Unis, ainsi que les nouvelles méthodes d'organisation, il est tout naturel de jeter les yeux de ce côté pour tâcher d'y découvrir la cause du déséquilibre-économique actuel.

« Pourquoi les Etats-Unis sont-ils si profondément touchés, malgré leurs immenses ressources naturelles ? Comment ce développement d'activité a-t-il pu aboutir à la crise d'une gravité exceptionnelle à laquelle nous assistons, et que M. Nicholas Murray Butler, Président de la Columbia University, compare à la chute de l'Empire romain ou à la Révolution française ? »

Les responsabilités sont certainement partagées, poursuit M. de Fréminville, mais comme généralement on met plus volontiers l'ingénieur en cause, ce dernier réagit, démontre combien l'accusation qu'il subit manque de fondement. Telle est l'origine des nombreux mémoires publiés par les grandes Sociétés d'ingénieurs américains, en particulier par l'American Society of Mechanical Engineers, et c'est à cette documentation que se réfère l'orateur.

Qu'a fait l'ingénieur américain ?



Prévoir

Organiser

Commander

LA DOCTRINE
ADMINISTRATIVE
DE FAYOL

Coordonner

Contrôler



Ci-contre :
Dans les ateliers du Pennsylvania Railroad à Altoona, fabrication des wagons en grande série.

« En 1920, à l'occasion du 40^e anniversaire de la fondation de l'A.S.M.E., il réussissait à rapprocher l'industriel, le technicien, la finance et le travail, en vue de stabiliser les opérations de l'industrie, tout en leur donnant un meilleur rendement.

« Il lui fut cependant impossible de mettre un frein à l'emballlement général et, dix ans après, on pouvait constater qu'un équipement toujours plus considérable, plus mécanisé et d'un meilleur rendement, ayant été créé et mis en service pendant les années qui ont suivi la guerre, la production totale (matières) de l'industrie américaine avait augmenté de 50% et la production correspondante du salarié d'une quantité plus grande encore. De plus, il n'était pas exagéré d'évaluer au double la quantité des produits qu'on aurait pu obtenir, par jour, si cet outillage avait été utilisé à pleine capacité. »

Ainsi l'ingénieur américain n'est pas écouté. Il tente cependant de montrer à l'industriel que les frais fixes très élevés qu'entraînent ses énormes outillages, rendent les bénéfices et la production instables ; alors que, pour des usines relativement simples, il y a bénéfice dès que le travail a atteint au moins 25% de la capacité de production, pour les très grandes usines modernes, il ne peut y avoir de bénéfice qu'à partir d'un travail dépassant 50% de cette capacité de production ; mais aussi, au-dessus de ce point critique, les bénéfices peuvent être deux fois plus importants que dans les usines à outillage simplifié. Et dans ces conditions, c'est à qui s'outillera le plus, c'est à qui fabriquera le plus et écoulera au plus bas prix.

« ... L'ingénieur américain ne s'en tient pas à la démonstration des dangers qu'un outillage exagéré fait courir aux bénéfices, il montre aussi les conséquences qui en résultent pour la main-d'œuvre.

« Entre 1920 et 1928, alors que la production atteignait des hauteurs sans précédent, on évaluait cependant à 2.500.000 la diminution qui s'était produite dans le nombre

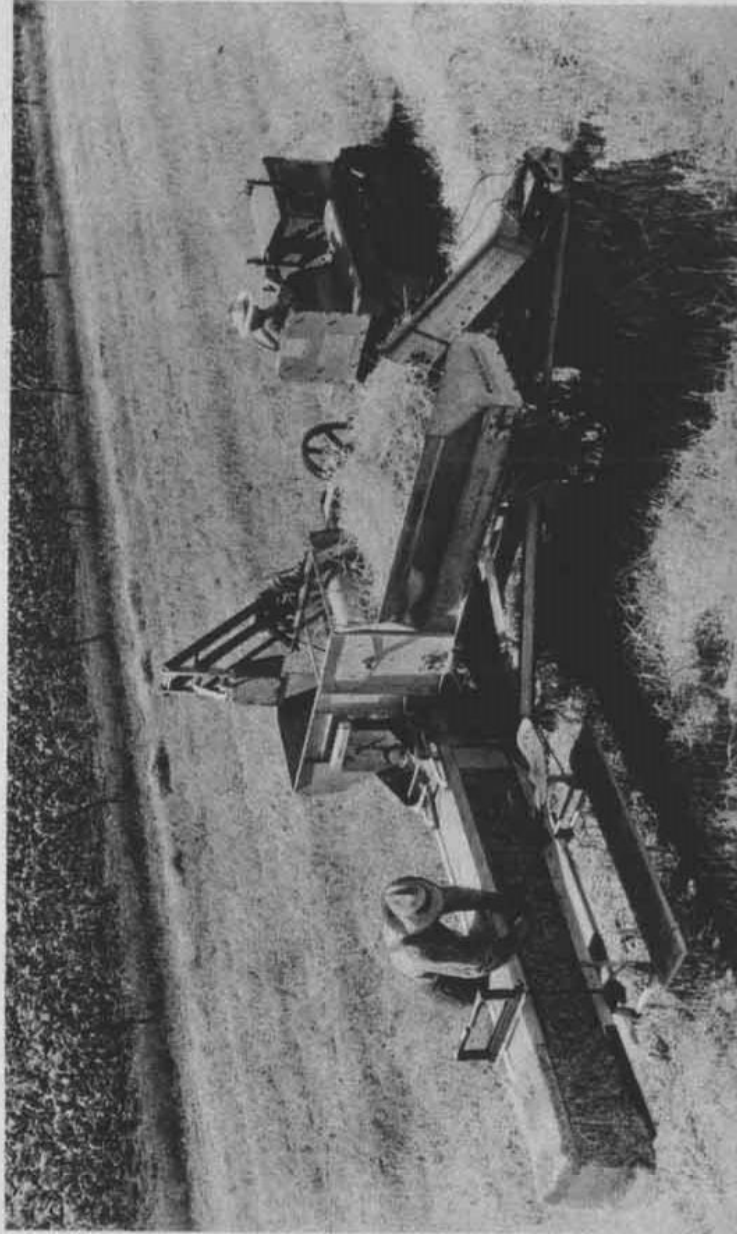
des salariés des industries principales et de l'agriculture. »

Le remplissage de cette main-d'œuvre libérée par les industries principales du fait des progrès techniques se faisait dans les industries nouvelles relatives au confort et aux produits de luxe. Mais il s'agit là, observe l'orateur, d'industries offrant à l'ouvrier moins de garanties que celles des marchandises nécessaires à la vie. Car la demande des produits de luxe cesse au moindre signe d'insécurité économique. Malheureusement, poursuit-il, tout programme de stabilisation reposant sur une diminution de la production de ces marchandises, que les Américains appellent « de culture », est écarté comme sortant du cadre des possibilités désirables. Situation d'autant plus grave que :

« Ces marchandises sont celles qui donnent lieu au gaspillage le plus effroyable, entretenu avec soin par la publicité et par l'abus des ventes à crédit. On voit donc l'ingénieur luttant avec énergie contre toute espèce de gaspillage dans la production des marchandises, pendant que, d'autre part, on s'ingénie à gaspiller ces mêmes marchandises, presque méthodiquement, en l'admettant même comme un mal nécessaire. Il y a là une curieuse contradiction... »

« La période de prospérité extraordinaire, en apparence du moins, qui aux Etats-Unis a suivi la guerre, est attribuable pour une grande part à la création même de l'énorme outillage auquel il vient d'être fait allusion.

« ... Mais, à mesure que le développement de ce nouvel outillage approchait de la saturation, la situation changeait. Les industries concourant au développement de cet outillage, et au développement des villes qui en était la conséquence, voyaient leurs affaires subir un arrêt plus ou moins complet, avec les répercussions qui devaient s'ensuivre pour la main-d'œuvre, et l'écoulement des marchandises subissait également un arrêt. Enfin,



Ci-contre :
Une scène typique dans une exploitation agricole de l'Illinois, où l'on utilise des machines modernes pour faire des balles de paille.

l'épargne, ne pouvant plus trouver un emploi dans de nouveaux placements effectifs, se tournait vers la spéculation.

« Pendant que ce développement des industries nouvelles faisait appel à un personnel considérable, l'agriculture voyait, au contraire, ses besoins de main-d'œuvre diminuer dans une proportion à peu près aussi grande. Cent ans après l'invention de la moissonneuse de Mac Cormic, supplantée à l'insuffisance de main-d'œuvre qui existait alors, la machine agricole devenait capable de supprimer, dans les pays producteurs de blé, la moitié d'une population rurale déjà très clairsemée. De grandes masses de la population passaient de la vie rurale, de la simple sustentation sur le sol, à la vie de la banlieue des villes, où elles devenaient tributaires, sinon esclaves, d'une organisation industrielle à la stabilité de laquelle on ne peut pas se fier.

« Il y a là un très grave problème, celui de l'amélioration de la vie rurale, de la vie paysanne qui tient en France une si grande place et à laquelle nous sommes si attachés. On s'accorde à dire que c'est un genre de vie qui n'est guère compris aux Etats-Unis, où la mentalité dominante est celle de l'industriel ou du commerçant qui, dans tout homme ne voit qu'un acheteur, et dirait volontiers, comme certain personnage que La Fontaine nous présente sous un aspect peu sympathique :

La République a bien affaire

De gens qui ne dépendent rien,

Je ne sais d'homme nécessaire

Que celui dont le luxe épand beaucoup de bien.

« L'homme attaché à la vie simple, auquel il n'est pas possible d'imposer de nouveaux besoins pour les exploiter, auquel on ne peut pas vendre des produits de luxe, et qui épargne envers et contre tout, est pour lui un objet de mépris...

LA FRANCE, PAYS DE LA JUSTE MESURE

« Le développement de cette mentalité (1) et des résultats qu'elle produisait, frappait beaucoup les Anglais, qui organisaient en 1926 une mission de syndicalistes ouvriers qui devaient s'en rendre compte sur place, et les membres de cette mission rapportaient une impression extrêmement favorable. Peu après, un ouvrier français, M. Dubreuil, se rendait aux Etats-Unis pour y travailler pendant dix-huit mois et publiait, à son retour, un livre : « Standards », qui a eu beaucoup de succès en France et aux Etats-Unis, dans lequel il joignait son témoignage à celui des ouvriers syndicalistes anglais.

« Cependant, un ancien Président de la Taylor Society, M. Henri-S. Dennison, autorité en matière d'organisation, parlant au Congrès de Rome, en 1927, nous mettait en garde contre l'idée qu'il faut pour appliquer avec fruit

(1) La mentalité américaine.

l'organisation scientifique, adopter une mentalité américaine, et il nous conseillait vivement de garder notre mentalité qu'il jugeait excellente.

« Qu'il me soit du reste permis de rappeler qu'en février 1928, je signalais que, malgré leurs bonnes relations, les patrons et les ouvriers américains ne paraissent pas se lancer, d'un commun accord, dans la production la plus dangereuse, et que l'on pouvait craindre que nous soyons entraînés à nous lancer dans la même voie, malgré les conseils qui nous étaient donnés par les Américains eux-mêmes.

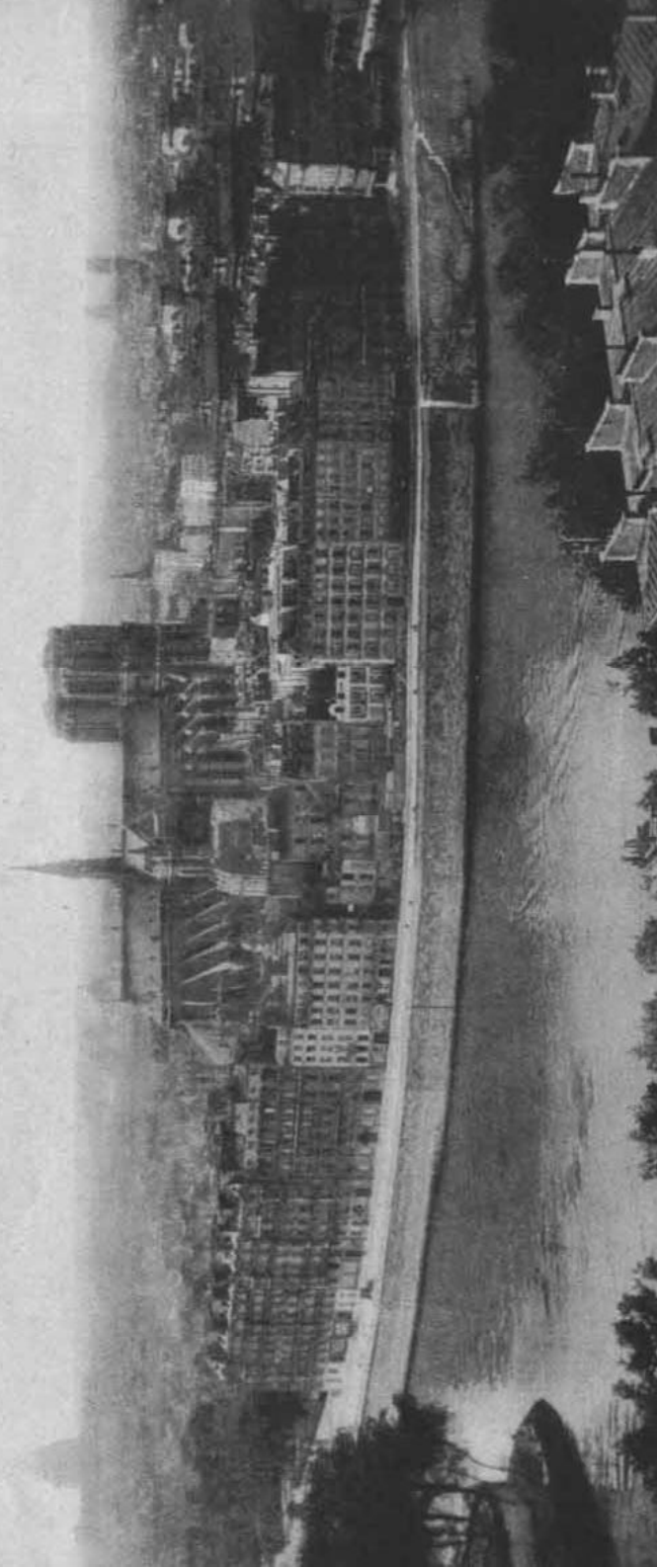
« Entre ces deux extrêmes, comment la France est-elle placée ? On peut espérer que notre pays continuera à être un pays de « mesure ». On a beaucoup parlé de l'individualisme français, souvent considéré comme constituant une infériorité de notre pays vis-à-vis des pays anglo-saxons. Notre individualisme est cependant un individualisme pondéré et ce n'est pas en France que l'on voit l'initiative individuelle donner naissance aux embêtements les plus inconsidérés, et à un déséquilibre social revêtant un aspect inquiétant.

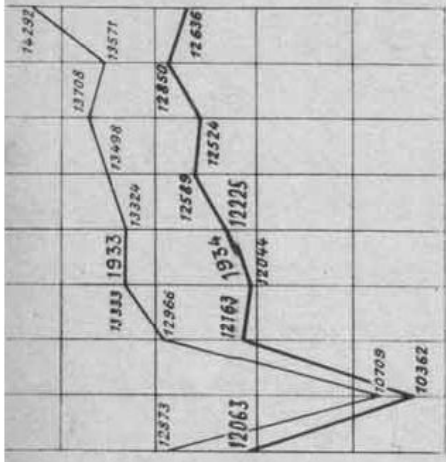
« L'individualisme français n'est-il pas tempéré par l'existence d'une pensée collective, par un esprit de solidarité résultant d'une formation acquise au cours des siècles, que nous devons conserver et développer comme une qualité extrêmement précieuse.

« Le problème à résoudre, pour assurer l'équilibre industriel, conclut M. de Fréminville, est de concilier deux aspirations de la nature humaine : l'Activité et la Stabilité qui ne peuvent recevoir satisfaction qu'à la condition de se faire, de part et d'autre, d'importantes concessions...

« Nous avons vu que l'ingénieur peut espérer réaliser cette conciliation à l'aide des méthodes d'organisation reposant sur l'analyse détaillée des travaux de l'industrie. Il peut également y trouver d'importantes ressources, non seulement pour accroître sa valeur technique, mais aussi pour aborder à l'aide de faits bien établis l'étude des questions économiques et révéler ainsi les besoins de l'industrie, en montrant, notamment, d'une façon précise la nature et la gravité du péril que lui font courir les charges qu'elle supporte.

« D'une manière plus générale encore, l'ingénieur doit contribuer, en donnant plus de souplesse aux moyens de production, à assurer l'équilibre entre la production agricole, la production industrielle, la production artisanique, tout en faisant une large place à la vie intellectuelle. Il doit travailler à faciliter la réalisation de cet heureux dosage des activités, de cette variété dans les genres d'existence, sans lesquels on ne peut se vanter de cultiver vraiment un art que nos amis disent avoir atteint chez nous un certain degré de perfection : « l'Art de vivre ».





32^e Sm. 33^e 34^e 35^e 36^e 37^e 38^e 39^e 40^e
 Fig. 1. — Moyenne journalière des wagons chargés.

TRAFIC DU RÉSEAU P.L.M.

Voici quelles ont été respectivement la moyenne journalière des wagons chargés durant chaque semaine du 6 août 1934 au 7 octobre 1934 (fig. 1) et la moyenne journalière des parcours du matériel locomoteur durant chaque décade d'août et de septembre 1934.

Les minima observés au cours des périodes correspondantes de 1930 avaient été de 14 641 wagons chargés (33^e semaine) et de 470 745 km (2^e décade d'août). Ces minima sont supérieurs de 4 279 wagons et de 49 204 km aux minima actuellement enregistrés.

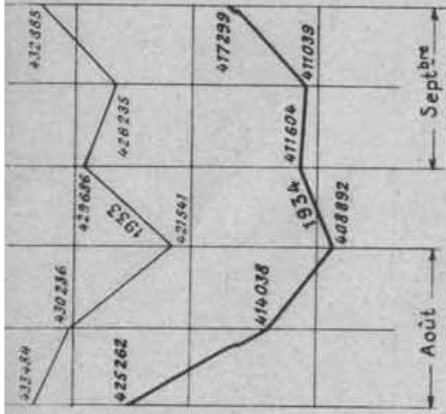


Fig. 2. — Moyenne journalière des parcours du matériel locomoteur.

| Train | 12 accéléré de | 15 minutes de |
|------------|----------------|---------------------------------|
| 13 | 14 | 19 |
| 14 | 25 | 25 |
| 108 | 30 | 30 |
| 603 | 38 | 28 |
| 609 | 58 | 28 |
| 610 | 1 h 21 | 58 |
| 621 | 1 h 25 | de Paris à Modane. |
| 651 | 15 | de Modane à Paris. |
| 653 | 7 | de Chambéry à Modane. |
| 654 | 24 | de Paris à Genève. |
| B-M | 23 | d'Ambrérieu à Dijon. |
| B-B | 11 | de Gannat à Modane. |
| B-S | 43 | de Modane à Gannat. |
| 1015 | 35 | de Moulins à Dijon. |
| 1019 | 19 | de Paris à Saint-Etienne. |
| 1407 | 50 | de Paris à Nevers. |
| 1413 | 1 h 05 | de Clermont à Langogne. |
| 1415 | 38 | de Paris à Clermont-Ferrand. |
| 621/2261 | 45 | de St-Germ.-des-Fossés à Nîmes. |
| Autorails. | 38 | de Paris à Bourg-Saint-Maurice. |

3^e Autorails.

a) permis de prévoir :

Enfin, signalements en terminant que la réception de nouveaux engins :

a) entre Lyon et Grenoble ;

b) entre Saint-Raphaël et Menton ;

13 navettes de trains automoteurs entre Saint-Raphaël et Cannes,

11 navettes de trains automoteurs entre Nice et Menton.



REVUE DOCUMENTAIRE

L'HORAIRE DES TRAINS DU 7 OCTOBRE 1934

Avec le retour à l'heure d'hiver, au 7 octobre dernier, a coïncidé la mise en vigueur des nouveaux horaires de trains, qui se caractérisent, cette année, par les améliorations sommairement passées en revue ci-dessous :

1^o Ligne de Paris à Vintimille.

La cessation du service de Vichy a permis d'affecter les couplages au service de Paris à Lyon, avec l'horaire suivant :

| | | | | | |
|-----|---------|---|---------------|------|---------|
| B-3 | 8 h | ↓ | Paris | arr. | 23 h 38 |
| | 12 h 50 | ↑ | Lyon-Perrache | dép. | 18 h 40 |

Ces trains prennent les voyageurs de 1^{re} classe sans supplément et les voyageurs de 2^e classe avec un supplément fixe de 20 f.

Quant aux trains Côte d'Azur Pullman-Express P-1 et P-2, ils sont accélérés d'une quinzaine de minutes entre Paris et Nice (et vice-versa) par rapport à l'horaire de l'hiver dernier.

En outre, le départ à 8 heures de la relation par Bugatti a conduit à retarder le départ du P-1 trouvé un peu hâtif.

L'horaire est maintenant le suivant :

| | | | | | |
|--|---------|---|--------|------|---------|
| | 10 h 15 | ↓ | Paris | arr. | 22 h 35 |
| | 22 h 35 | ↑ | Nice | dép. | 10 h 00 |
| | 23 h 15 | ↓ | Menton | dép. | 9 h 20 |

2^o Languedoc et Roussillon.

Un léger remaniement de l'horaire du rapide 25 a permis de le mettre en correspondance à Avignon avec l'express 1521 P.L.M./116 P.O.-Midi sur Nîmes, Sète et au delà vers Carcassonne et Perpignan (1). Comme le rapide 25 recueille à Lyon-Perrache la correspondance de l'express 748/749 de Strasbourg, on obtient une nouvelle et intéressante relation permettant en partant de Strasbourg à 6 h 13, d'être à Béziers à 20 h 43 et à Perpignan à 22 h 56.

3^o Relations avec l'Italie via Modane.

Les relations entre Paris, Turin et Rome, assurées antérieurement par les trains 607 et 608 via Mâcon-Bourg, sont maintenues par la mise en correspondance à Lyon des rapides 13 et 14 remplaçant respectivement les 607 et 608 (de Paris à Mâcon) et des rapides B-M (Bordeaux-Milan) et M-B (Milan-Bordeaux).

Les Lyonnais bénéficient ainsi d'une relation directe avec Gênes et Rome.

Il en résulte également un meilleur horaire du B-M et, par suite, du B-S, qui trouvent à Bordeaux-Saint-Jean la correspondance avec l'express 50 de la côte basque.

4^o Bourbonnais, Auvergne, Forez, Haut-Languedoc.

Le maintien permanent du rapide de soirée 1009 (toutes classes) Paris-Saint-Etienne-Vichy-Clermont est devenu possible sans dépense supplémentaire grâce à la fusion des trains 1015 et 1415 entre Paris et Saint-Germain-des-Fossés, obtenue par l'emploi de machines plus puissantes (du type 231-G, décrit d'autre part dans ce numéro).

En outre, l'express 1413, retardé de 15 minutes au départ de Paris et achevé par Moret (au lieu de Malesherbes) est accéléré et mis en correspondance à Clermont-Ferrand avec l'express 1407 auquel il est relié par voitures directes (Nîmes et Marseille).

5^o Genève.

En reliant à Culoz, par voitures directes, les rapides d'Italie, 609 et 610 à des express sur et de Genève, il a été possible d'établir dans chaque sens deux relations de jour au lieu d'une entre Paris et Genève.

En outre, les trains 653 et 610 reçoivent et donnent à Dijon des correspondances de et sur Nancy

6^o Sports d'hiver.

Diverses améliorations faciliteront, pendant l'époque des sports d'hiver, l'accès de la vallée de l'Arve (Chamonix, Saint-Gervais, Mégeve), de la Tarentaise (Bourg-Saint-Maurice, Tignes, Val-d'Isère), du Mont-Revard, du Briançonnais et du Jura.

7^o Accélération de certains trains rapides et express.

Indépendamment des accélérations ci-dessus visées, des gains de temps parfois importants ont été réalisés dans la marche des trains rapides et express. Nous ne donnons ci-dessous que les principaux :

(1) Le Roussillon est ainsi relié pour la première fois à Paris par un train rapide de jour et de toutes classes.

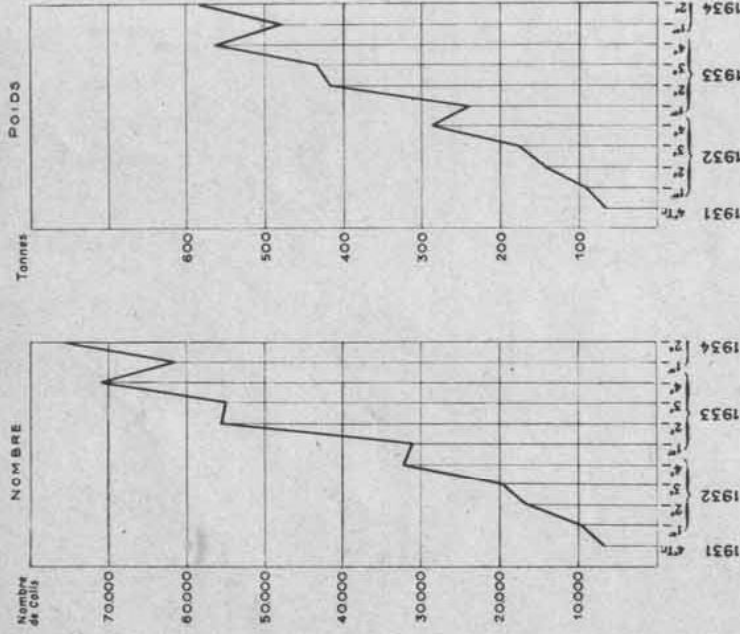


Fig. 3. — Progression du nombre des colis express et des tonnages correspondants.

LES RÉSULTATS DU TRAFIC DES COLIS EXPRESS

En octobre 1931, les grands Réseaux ont mis en vigueur un tarif de grande vitesse pour le transport de colis dits « express ». La principale caractéristique de ce tarif est la rapidité d'acheminement. Les colis express « vont aussi vite qu'une lettre » : ils sont en effet acceptés et transportés dans les mêmes conditions que les colis bagages, par tous les trains où sont admis ces derniers colis (à l'exception des trains composés uniquement de voitures de la Compagnie des Wagons-Lits), alors que les envois effectués au tarif de la messagerie ordinaire sont en règle générale exclus des trains express et rapides. Pour être acheminé par un train déterminé, de jour ou de nuit, il suffit qu'un colis express soit remis à la gare 30 minutes avant l'heure de départ de ce train. En outre, les colis express peuvent, même que les bagages, être expédiés les dimanches et jours fériés comme les jours ouvrables.

Les colis express, lorsqu'ils sont livrables en gare, sont mis à la disposition des destinataires dès l'arrivée du train ; s'ils sont livrables à domicile, cette livraison est effectuée par le service du factage dans le plus bref délai.

En outre, les expéditeurs ont la faculté, pour les colis express à destination de certaines gares désignées, d'obtenir, moyennant le paiement d'une taxe spéciale, que la livraison ait lieu par express ; en pareil cas, le colis est porté au domicile du destinataire dans un délai maximum de 2 heures après l'arrivée du train (heures de nuit de 20 h à 6 h non comprises).

Le tarif des colis express a été, dès le début, très apprécié de la clientèle, qui recherche de plus en plus la rapidité des transports. Il est plus particulièrement utilisé pour les envois urgents, notamment : — les films cinématographiques (films expédiés d'une ville à l'autre pour y être projetés ou pellicules négatives émanant de studios de prises de vues et adressés aux ateliers de développement) ; — les pièces de rechange pour automobiles ; — les échantillons ; — les vêtements confectionnés ; — le gibier.

Ajoutons que, depuis la création dudit tarif, les aménagements suivants y ont été apportés :
1^o Elevation de 40 à 50 kg de la limite de poids par colis (15 février 1933) ;

2^o Acceptation des colis contre remboursement (15 février 1933) ;
3^o Acceptation des colis en port dû (1^{er} mars 1934), alors que primitivement, par analogie avec les bagages, tous les envois devaient être effectués en port payé.

Ces mesures ont encore contribué au développement du trafic des colis express, qui est en progression continue, ainsi que le montrent les graphiques de la fig. 3 montrant, trimestre par trimestre, depuis la création dudit tarif, les nombres de colis express expédiés au départ de notre Réseau, avec les tonnages correspondants.

LES NOUVELLES PACIFIC 231-G

Depuis le service d'été 1934, nos lecteurs le savent, notre Compagnie a accéléré la marche d'un grand nombre de ses trains, notamment sur la ligne Paris-Marseille et sur celle du Bourbonnais. Citons, à titre d'exemples, les trains 11 et 1003 dont la durée du trajet a été ramenée à :

- 10 h 15 entre Paris et Marseille (train 11) ;
- 5 h 30 entre Paris et Clermont (train 1003).

avec des gains respectifs de 0 h 35 et 0 h 50 sur l'horaire précédemment en vigueur.

Pour obtenir de telles accélérations, il a fallu augmenter la puissance de nos Pacific, et ceci a été obtenu en appliquant aux locomotives 231-F divers perfectionnements dont l'intérêt avait été démontré au cours des essais effectués en 1933 sur la locomotive 231-F-141 (et qui, on se le rappelle, avaient permis de réaliser le 19 juin 1933 le parcours Paris-Lyon en 5 h 7). Les locomotives ainsi transformées portent le n^o de série 231-G.

Elles ont reçu un échappement double à croisillon, type P.L.M., qui active la combustion, augmente la puissance et répartit mieux le tirage dans les tubes à fumée. Avec ce dispositif, la pression de la vapeur d'échappement est moindre que dans les 231-F et, pour éviter les rabattements de vapeur qui en seraient la conséquence, les écrans placés à l'avant de la locomotive ont eu leur forme très sensiblement modifiée, ainsi que le montre la fig. 6.

Le graissage des locomotives 231-G a été amélioré : un graisseur mécanique de 18 litres de capacité, à 2 compartiments (l'un pour l'huile « surchauffe », l'autre pour l'huile « mouvement ») et à 12 départs lubrifie les cylindres HP, les boîtes à vapeur HP et BP, les boîtes à huile et tous les essieux couplés ; la plupart des graisseurs isolés ont eu leur capacité augmentée. L'essieu coudé a été muni de boîtes à dessous régulés qui, fonctionnant à la manière des chapeaux de palier des machines fixes, atténuent l'ovalisation des coussinets et répartissent mieux la pression exercée sur les fusées.

Par rapport aux locomotives 231-D, les 231-G présentent un supplément de puissance de 15 %.

Pour faciliter le travail du chauffeur, la soute des tenders de 30 m³ accouplés aux 231-G a été surélevée et garnie d'un fond incliné rassemblant le combustible à l'avant au fur et à mesure de la consommation du charbon. La fig. 4 montre l'aspect de la soute surhaussée. Une rampe spéciale, disposée sur le front de la soute, permet au chauffeur d'arroser son charbon par la simple manœuvre d'un robinet sans avoir à utiliser la lance à main habituelle. La fig. 7 montre la rampe d'arrosage en action.

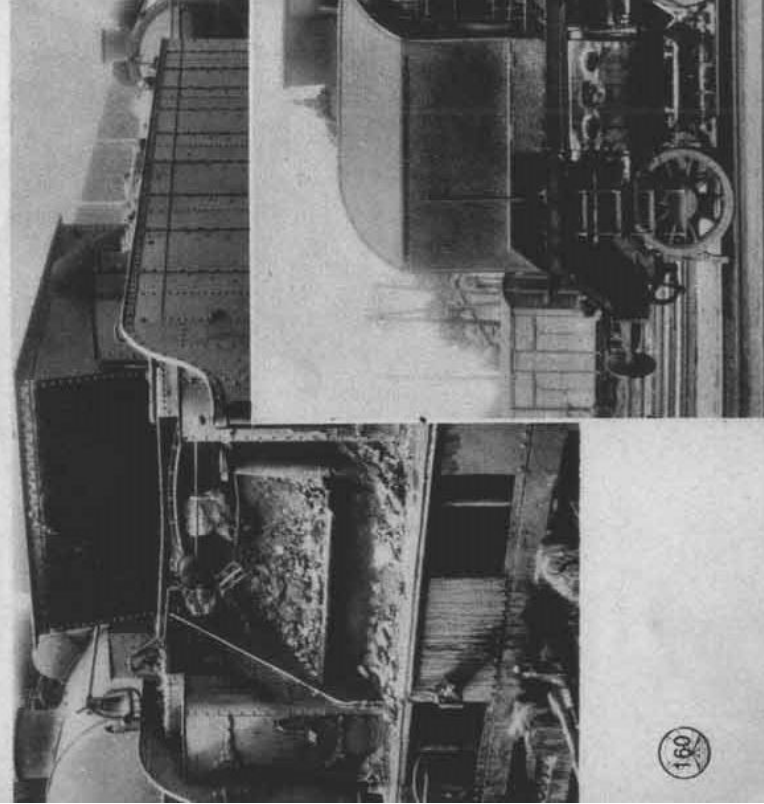
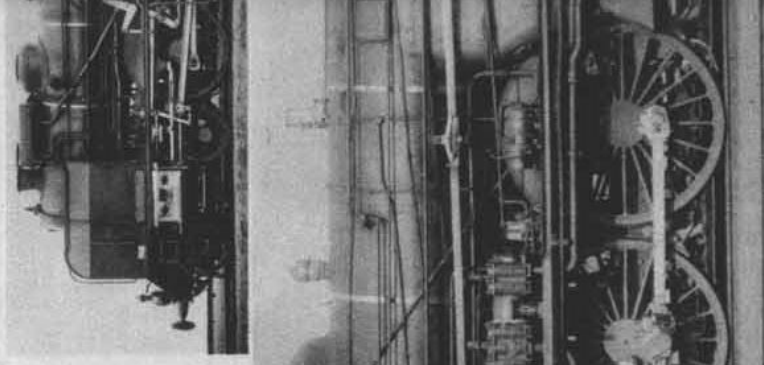


Fig. 4. — (à gauche). Tender de 30 m³ avec soute surhaussée.

Fig. 5. — (ci-dessous). Ensemble d'une locomotive 231-G et de son tender.



L'ensemble d'une locomotive 231-G et de son tender, est représenté sur la fig. 5; les figures 5 et 6 permettent, d'autre part, de comparer les 231-G aux 231-F.
Le Réseau a actuellement en service 25 de ces locomotives, réparties dans les dépôts de Paris, Dijon et Lyon-Mouche, et qui assurent régulièrement la remorque des trains :
— 11 et 12 entre Paris et Laroche;
— 25 et 26 entre Dijon-Lyon et Lyon-Marseille;
— 1003 et 1004 entre Paris et Clermont.

CONCOURS DES APPRENTIS

Comme chaque année, a eu lieu en septembre dernier, au dépôt de Lyon-Mouche, le concours destiné à récompenser plus spécialement les apprentis les plus méritants qui terminent leur deuxième année d'apprentissage.

A la suite d'un examen éliminatoire, 25 apprentis de la Traction et 2 du Matériel ont pris part au concours.
Huit apprentis de la Traction et les deux du Matériel ayant obtenu une moyenne générale au moins égale à 14 sans note inférieure à 10, ont obtenu un diplôme.

Les lauréats dont la photographie est donnée, figure 8, se classent comme suit :

Traction : Lasseigne Albert, du dépôt de Roanne (livret de Caisse d'Épargne de 200 f); Buschini Léon, du dépôt de Dôle (livret de 150 f); Laubiès Lucien, du dépôt de Badan (livret de 100 f); Pitaval Baptiste, du dépôt de Saint-Etienne (livret de 50 f); Lignier André, du dépôt de Besançon; Michon Pierre, du dépôt de Miramas; Montrelay Emile, du dépôt de Dôle; Tavier Louis, du dépôt d'Amberieu.
Matériel : Bouveret Georges, des Ateliers de Villeneuve-Voitures (livret de Caisse d'Épargne de 200 f); Dabadie Georges, des Ateliers de Villeneuve-Voitures (livret de 100 f).

LA QUINZAINE DU POISSON A LA FOIRE DE MARSEILLE

Sait-on que les 650 000 habitants de Marseille consomment chaque année, outre leurs poissons de Méditerranée, environ 2 000 tonnes de poissons de mer, en provenance principalement des ports du Nord et de l'Ouest de la France?

Chiffre de consommation déjà intéressant, mais qu'une propagande bien dirigée peut accroître notablement dans l'avenir. C'est pourquoi, cette année encore, notre Compagnie organisait, avec la collaboration des Réseaux de l'Etat, du Nord et du P.O.-Midi, une Quinzaine du Poisson dans le cadre de la Foire Internationale de Marseille (15-30 septembre).

Les ports de pêche de Boulogne, de Dieppe, de Lorient et de La Rochelle ont participé à cette manifestation, où ils occupaient quatre grands stands, dans lesquels les visiteurs de la Foire ont pu, tout à leur aise, se documenter sur les nombreux moyens mis à leur disposition pour les ravitailler en poissons de la Manche ou de l'Océan.

Ils ont pu admirer, dans des vitrines réfrigérées, des représentants de toutes les espèces de poissons pouvant tenter leur gourmandise : des baudroies aux têtes monstrueuses, des grondins rébarbatifs, des rougets aux teintes délicates, des daurades, des saints-pierres, des collins, des soles et bien d'autres variétés encore.

Plusieurs maquettes des wagons spéciaux utilisés pour le transport du poisson, étaient présentées par les sociétés de transports frigorifiques.

Les personnes pour qui la préparation d'un filet de Barbeau-Dugléré, voire d'une simple Daurade Maître-d'Hôtel, n'était pas chose familière, n'avaient qu'à passer dans une salle voisine : un chef de cuisine et ses aides y enseignaient, poêle en main, les mille façons d'accommoder, au goût de chacun, les poissons les plus couramment consommés.

Ajoutons que les poissons de Méditerranée n'avaient pas été oubliés et qu'ils eurent leur journée spéciale : le maître-queue d'un célèbre restaurant du Vieux-Port y exécuta ces savoureux plats de poissons dont les Méridionaux savent conserver la tradition et particulièrement cette reine de la cuisine provençale qu'est la Bouillabaisse.



Fig. 8. — Les lauréats du concours des apprentis de la Traction (ci-dessus) et du Matériel (en médaillon).

DANS NOS CITÉS

La nouvelle Cité d'Arles. — En août dernier a été complètement terminée la nouvelle Cité que notre Compagnie avait commencée en 1932 à Arles, pour l'important personnel de ses ateliers. Cette Cité se trouve sur un terrain situé à proximité de la gare et en bordure d'un chemin de desserte. Une rue privée, dénommée rue des Fellibres, dessert les maisons de la Cité, au nombre de 5, dont 4 du type d'angle et une de type courant située au milieu comme le montre la figure 9.

L'ensemble des 5 maisons comprend un total de 55 logements à 5 ou 4 pièces (avec w.-c., cave et grenier), ainsi répartis par Services : Exploitation : 7 logements; Matériel : 44 logements; Voie : 3 logements. Les locataires ont l'eau, le gaz et l'électricité. Ils disposent en outre de lavoirs couverts (fermés sur trois côtés) et d'une zone d'étendage. Enfin, pour les jeux des enfants, la Compagnie a fait installer sur une partie des terrains de la Cité un jardin d'enfants planté d'arbres, avec des bancs et une cuve à sable.

Le chemin parcouru en cinq années. — Si nos lecteurs veulent bien se reporter à l'article paru dans le numéro de mai 1929 du Bulletin et intitulé « La question du logement du Personnel sur le Réseau P.L.M. », ils constateront que le nombre de logements de nos Cités atteignait alors 14 461 pour une population dépassant 47 000 habitants. Ils y reverront également la carte schématique donnant la situation des logements en 1929.

Cette situation s'est sensiblement modifiée, comme le montre notre carte de la figure 10 qui représente l'effort suivant par rapport à 1929 :

| | Situation au 1 ^{er} janvier 1929 | | Situation au 1 ^{er} janvier 1934 | |
|--|---|-----------|---|-----------|
| | Nombre de log ^{ts} | Habitants | Nombre de log ^{ts} | Habitants |
| Cités définitives | 2 919 | 9 935 | 5 763 | 20 138 |
| Maisons isolées | 648 | 2 126 | 1 165 | 3 410 |
| Cités provisoires | 500 | 1 335 | 210 | 665 |
| | 4 067 | 13 396 | 7 138 | 24 213 |
| (Pour mémoire) Autres immeubles de la Compagnie Y compris logements des B.V. et P.N. gardés | 10 394 | 34 019 | 10 600 | 36 311 |
| Total | 14 461 | 47 415 | 17 738 | 60 524 |

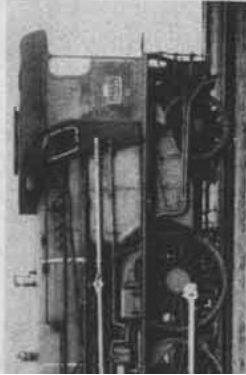
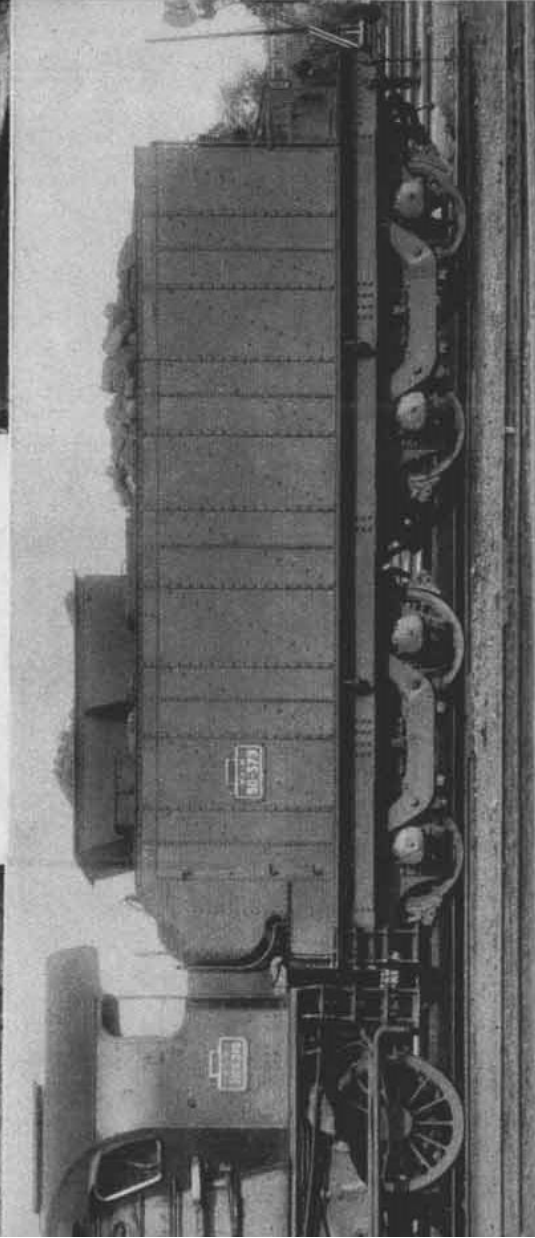


Fig. 6. — (à gauche) Locomotive 231-F, point de départ du type 231-G.



Fig. 7. — Rampe d'arrosage du charbon.



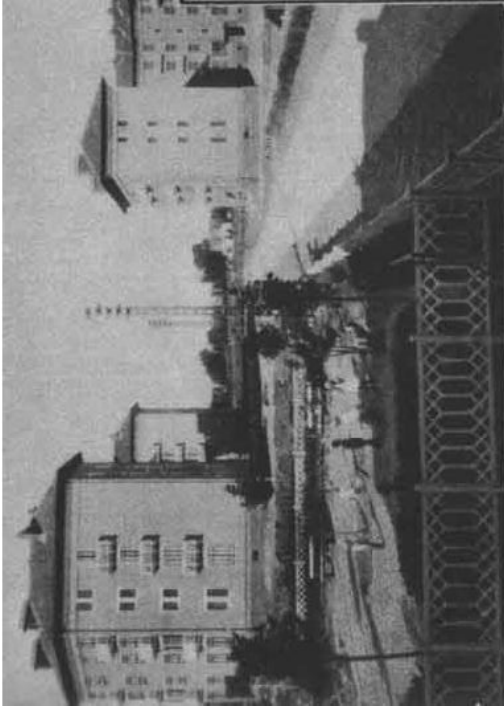
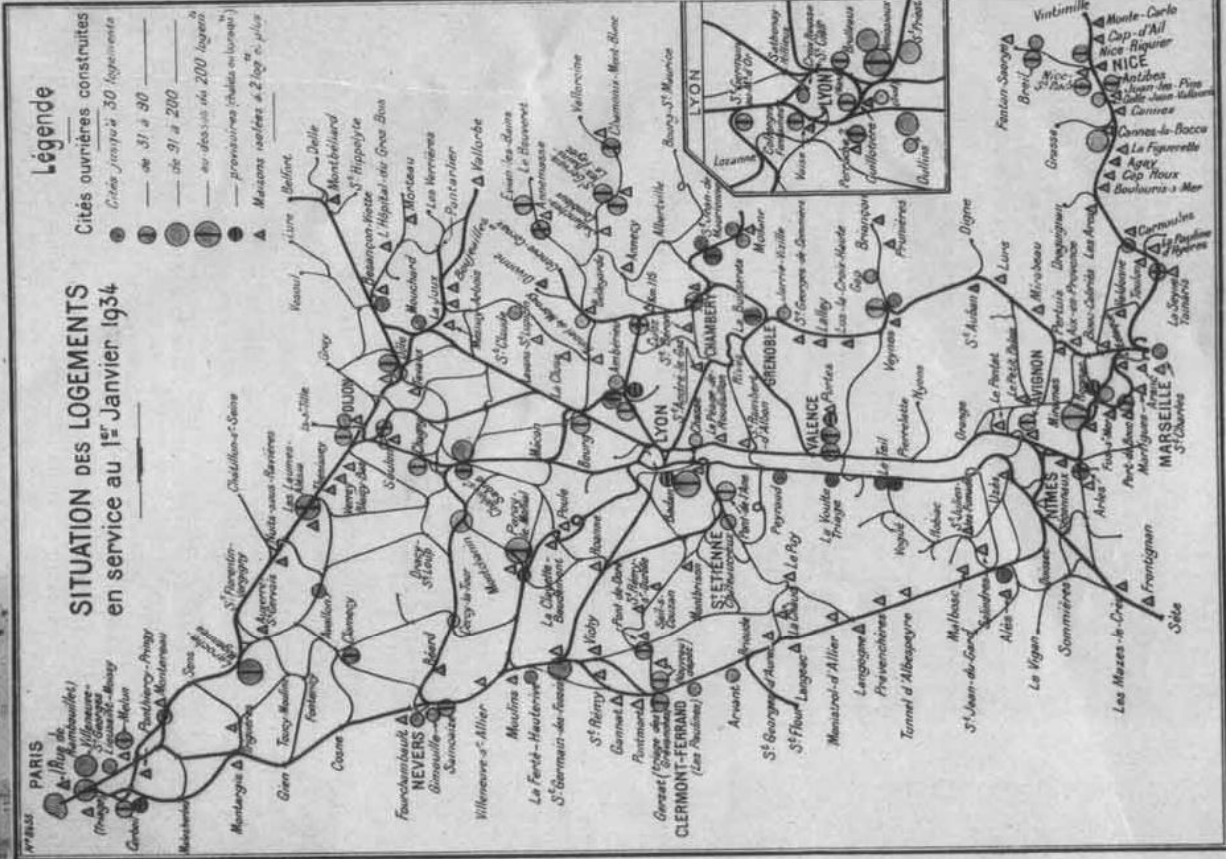


Fig. 9. — La nouvelle cité d'Arles.
Fig. 10. — Carte donnant la répartition des cités d'agents sur le Réseau P. L. M.



Ainsi, pour reprendre la comparaison qui terminait notre article de 1929, le nombre de logements mis à la disposition totale d'environ 61 000 habitants, ce qui représente une œuvre équivalente à la construction d'une grande ville comme Besançon et aux logements de toute sa population.

IL Y A CINQUANTE ANS...

Que de choses instructives et parfois amusantes peuvent contenir nos archives P. L. M. ! Il y a cinquante ans... ! La Rédaction du Bulletin P. L. M. a pensé répondre au désir des lecteurs en ouvrant cette nouvelle rubrique où seront passés régulièrement en revue certains de ces événements P. L. M. — même de petits faits divers — qui donnent si bien aujourd'hui, dans tous les documents, vieux d'un demi-siècle, qui les ont enregistrés.

Nous commencerons aujourd'hui par quelques notes puisées dans les archives du Conseil d'Administration de notre Compagnie pour l'année 1884. L'Histoire P. L. M. antérieure à 1884. A côté de la rubrique « Il y a cinquante ans », il continuera de consacrer, à l'occasion, certains articles de *l'épave à des rétrospectives, appropriations d'illustrations de l'époque. Dans cet ordre d'idées la Rédaction prépare un numéro spécial qui paraîtra dans le courant de 1935 sous le titre « Le rail d'autrefois... » et qui présentera un tableau d'ensemble du P. L. M., en remontant aux débuts du chemin de fer en France.*

La longueur moyenne exploitée, lit-on au Rapport à l'Assemblée Générale, s'est accrue de 822 km, en 1884 (en atteignant 7293 km). Cette année a enregistré en effet les modifications suivantes dans la consistance du Réseau — au 1^{er} janvier 1884, incorporation au P. L. M. du Réseau de la Compagnie des Dombes et des Chemins de fer du Sud-Est ; incorporation des lignes de Montargis à Sens et Bonson à Saint-Bonnet, abandonnées par l'Etat ; ouverture des lignes suivantes : Triguère à Clamecy (17 avril) ; Gien à Toucy-Moulins (17 avril) ; Annecy à La Roche-sur-Foron (5 juin) ; Gilly à Cercy-le-Tour (19 juin) ; Besançon à la frontière suisse (4 août) ; Dôle à Poligny (20 août) ; Mont-duphin à Briançon (15 septembre) ; Saint-André-le-Gaz à Chambéry (24 septembre) ; Belley à Pressins (24 septembre).

Dans la collection des procès-verbaux des séances du Conseil d'Administration, on note en 1884 :

« Les trains de plaisir partis ces jours derniers de Paris, Lyon et Marseille pour Nice ont transporté, le premier 313, le deuxième 101 et le troisième 57 voyageurs. » (Séance du 18 janvier.)

« Le Directeur a exposé les motifs qui lui paraissent rendre nécessaire la commande de 30 machines à 4 essieux couplés, destinées à faire le service des lignes dont l'ouverture est prochaine et qui présentent de fortes et longues rampes. Il propose de confier ce travail aux ateliers de la Compagnie, tant pour en employer le personnel, aujourd'hui sensiblement réduit, et s'arrêter ainsi dans la voie des licenciements que pour réaliser, sur la construction de ces machines, une économie... Le Conseil approuve et vote, pour la construction de 30 locomotives à 4 essieux couplés, un crédit de 2 000 000 f. » (Séance du 13 juin.)

« Le Directeur s'est préoccupé des mesures à prendre en présence de l'épidémie de choléra qui sévit à Toulon ; le Service Médical a préparé des instructions qui seront distribuées à tous les agents. » (Séance du 27 juin.)

« Le Directeur fait connaître que les voies 1 bis et 2 bis seront mises en service entre Paris et Villeneuve-Saint-Georges le 21 du courant, » (Séance du 11 juillet.)

« Les divers trains de plaisir organisés à l'occasion de la fête du 14 juillet ont transporté un total de 4 823 voyageurs. » (Séance du 26 juillet.)

« Le Directeur étudie les moyens de réduire dans une plus large mesure le parcours des trains pendant la saison d'hiver, la circulation devant, selon toute apparence, rester au-dessous de celle de l'hiver dernier par suite des conséquences de l'épidémie de choléra. » (Séance du 19 septembre.)

« En présence du grand nombre de demandes de places de luxe, le Directeur estime que le moment est venu d'organiser entre Paris et Nice, un train hebdomadaire, composé uniquement de voitures à coupés-salons, qui partirait tous les mardis à 7 h du soir, ferait le trajet en 19 h

et dans lequel le prix des places serait majoré de 75 %. Le Conseil approuve. » (Séance du 14 novembre.)

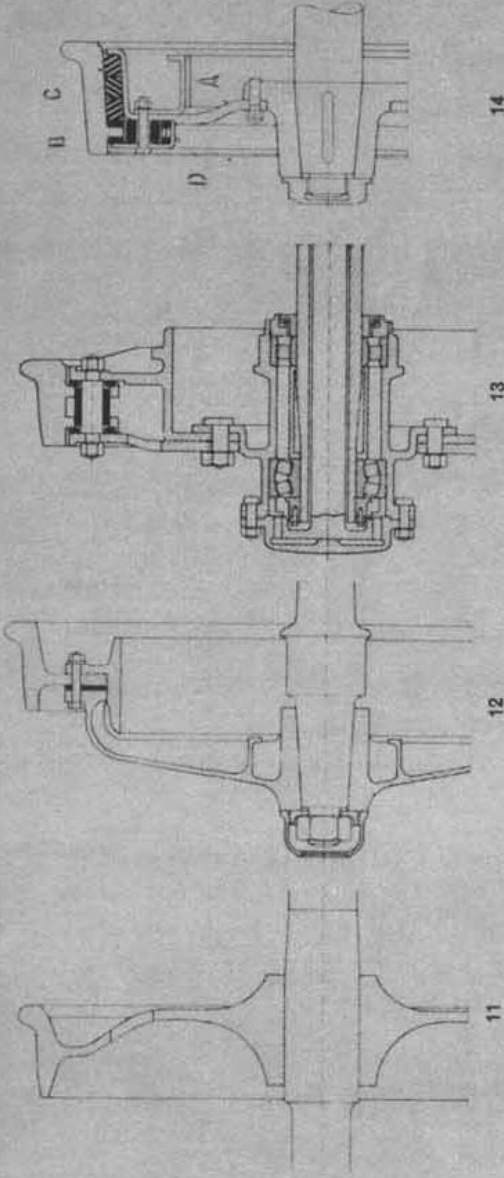
« Le Directeur expose que les résultats donnés par les freins continus sont entièrement satisfaisants ; leur emploi a permis d'éviter plusieurs accidents plus ou moins graves et de réaliser une économie notable par suite de la diminution du nombre des conducteurs chargés de garder les freins ordinaires. » (Séance du 14 novembre.)

... SUR QUELS TYPES DE ROUES SONT MONTÉS LES AUTORAILS

La plupart des autorails en service sur notre Réseau comportent des roues du type ordinaire du matériel de chemins de fer, c'est-à-dire avec centre de roue calé à la presse sur l'essieu et bandages rapportés, calés et agrafés sur les centres de roues. C'est le cas des autorails Compagnie Générale de Construction, Acieries du Nord, Charentaises, dont le Bulletin P. L. M. a déjà entretenu ses lecteurs à plusieurs reprises, et des autorails Baudet-Donon-Roussel et Compagnie Française de Matériel de Chemin de fer qui ont été mis en service le 1^{er} juillet, les premiers dans la région de Pontarlier, les seconds sur la ligne de Laroche à Avallon.

(1) Sous cette rubrique, le Bulletin répond aux demandes de renseignements qui lui sont présentées, dans la mesure où il juge que ces renseignements sont de nature à intéresser le lecteur.

Fig. 11. — Roue du type monobloc des autorails Renault.
 Fig. 12. — Roue des autorails Delaunay-Belleville.
 Fig. 13. — Roue Somua.
 Fig. 14. — Roue Bugatti.



11

12

13

14

Certains constructeurs (Renault, Delaunay-Belleville) ont utilisé, pour la confection des roues ou des bandages, des aciers spéciaux à haute résistance, ce qui leur a permis de réduire notablement le poids des essieux.

Sur les autorails Renault les roues sont du type monobloc (fig. 11) et sur les autorails Delaunay les bandages en acier spécial sont maintenus sur les centres de roues par des boulons (fig. 12).

Enfin, d'autres constructeurs (Somua, Bugatti) ont prévu des roues à bandages métalliques mais comportant un intermédiaire élastique entre les bandages et le moyeu de roue. Cette disposition a pour but d'améliorer le confort des voyageurs en réduisant les bruits et les vibrations dus au roulement, particulièrement au passage sur les joints de rails.

Dans la roue Somua (fig. 13), le bandage en acier au profil normal des roues de locomotives porte une collerette centrée qui s'engage

entre le corps de roue et un flasque boulonné sur ce dernier. L'assemblage de ces différentes pièces est réalisé par des axes avec interposition de caoutchouc, comme indiqué sur le croquis.

La roue Bugatti (fig. 14) est constituée par un corps de roue A, sur lequel le bandage B s'appuie par l'intermédiaire d'une couronne en caoutchouc C.

L'assemblage des bandages sur le corps de roue est assuré par une couronne de serrage D et des boulons entourés de douilles en acier sur lesquelles sont centrées des rondelles en caoutchouc interposées, d'une part, entre le corps de roue et le bandage, d'autre part, entre le bandage et la couronne de serrage.

Le caoutchouc étant un très bon isolant, il est nécessaire, pour que les roues élastiques puissent assurer convenablement le fonctionnement des circuits de voie, de les munir de « shunts » constitués en général par des lamelles de-cuivre reliant le bandage et le centre de roue.

Figures d'Agents

M. Limouzin, Chef de district principal à Saint-Etienne. — Pour qu'une voie soit en bon état de roulement, on sait qu'il est nécessaire de faire exécuter, par les brigades du Service de la Voie, de fréquentes tournées de serrage d'attaches (boulons, tirefonds).

Jusqu'à ces derniers mois, le serrage des tirefonds était toujours effectué avec la clé à béquille bien connue, manœuvrée par 2 hommes.

Dans le dessein de réaliser une diminution de fatigue pour le personnel, tout en envisageant un meilleur rendement de ce travail relativement lent et pénible, un de nos chefs de district, M. Limouzin a réalisé un appareil à main qui permet à un seul homme d'effectuer le serrage des attaches, avec un effort nettement inférieur à celui qui était demandé antérieurement à chacun des deux hommes manœuvrant la clé à béquille.

Cet appareil est constitué en principe par une tige à section carrée qui porte, à son extrémité inférieure, une douille amovible coiffant la tête des tirefonds au cours du travail et qui coulisse, à son extrémité supérieure, dans un pignon denté à axe vertical. Ce pignon reçoit le mouvement d'une manivelle par le moyen d'un autre pignon à axe horizontal.

La position correcte de l'appareil est assurée par la présence d'une pièce de réaction, en forme d'U, située à la partie inférieure de la tire-fonneuse et dont la branche horizontale vient s'appuyer contre le cham-pignon du rail, les branches verticales formant guide.



M. Limouzin, Chef de district principal à Saint-Etienne.



M. Chauvin Casimir, Homme d'équipe à Nîmes G.V.

Un système d'encliquetage réversible permet de donner à la tige les mouvements utiles de serrage et de desserrage des tirefonds.

L'appareil, d'un poids de 13 kg seulement, est très maniable; il porte en outre, à la partie supérieure, une poignée destinée à faciliter la manutention lors des déplacements et à assurer une bonne stabilité de l'appareil, lors du serrage ou du desserrage des tirefonds.

En pratique, les tournées de serrage se font autant que possible par 2 hommes, munis chacun d'une tire-fonneuse. Ces agents doivent travailler ensemble, de part et d'autre du rail, en se faisant face et en maintenant entre eux une distance de quelques traverses (voir fig. 15).

Les résultats obtenus sont extrêmement intéressants et 160 tire-fonneuses sont actuellement en commande ou en service.

M. Chauvin Casimir, Homme d'équipe à Nîmes G.V. — Cet agent a imaginé une règle graduée pour déterminer plus rapidement le volume des colis postaux internationaux. Il s'agit là d'une invention susceptible de simplifier et d'accélérer le travail de reconnaissance des colis postaux internationaux, dont l'acceptation est soumise à une limitation de volume par le Tarif Postal.

En l'occurrence, les agents, munis d'un mètre, doivent relever les trois dimensions de chacun de ces colis et se reporter ensuite à un tableau de leur Tarif Postal, qui pour chaque dimension donne un nombre correspondant.

L'addition des trois nombres correspondant aux trois dimensions donne un total qui, comparé à cinq nombres minimaux correspondant aux volumes-limites suivant la coupe de poids, permet de déterminer si le colis peut être accepté ou refusé.

M. Chauvin a imaginé de se servir, pour relever les dimensions des colis, d'une règle graduée en centimètres, mais sur laquelle, au lieu et place des chiffres en centimètres, il a gravé les nombres correspondant à chaque division, d'après le Tableau précité.

Ce dispositif simplifie et active les opérations de reconnaissance en ce sens qu'il n'est plus besoin de se reporter au Tableau du tarif.

En raison de l'emploi simple et facile de cette règle, il a été décidé d'en faire confectionner un certain nombre, en vue d'en munir les gares et bureaux de ville qui effectuent de nombreux envois de colis postaux internationaux.



Fig. 15.
 Tirefonneuses agents «Limouzin» en service. (Les agents travaillent de part et d'autre du rail en se faisant face et en maintenant entre eux une distance de quelques traverses.)

LENDU MARGUERITE



LE V^e SALON DE L'ASSOCIATION ARTISTIQUE ET LITTÉRAIRE DE NÎMES

Le samedi 22 septembre, a été inauguré le 5^e Salon de l'Association Artistique et Littéraire P.L.M. de Nîmes, en présence de M. Lézer, Sous-Chef de l'Exploitation, représentant M. le Directeur Général de la Compagnie. Les Chefs de Service régionaux et un grand nombre de personnalités officielles rehaussaient également de leur présence l'éclat de la grande manifestation annuelle du groupement nîmois.

M. Flandin, Ministre des Travaux Publics, s'était fait représenter par M. Binoche, attaché à son cabinet, et M. Berthod, Ministre de l'Instruction Publique, avait délégué, comme chaque année, M. Leydet, Inspecteur Général de l'Enseignement Artistique, pour apporter à nos cheminots artistes ses chaleureuses félicitations.

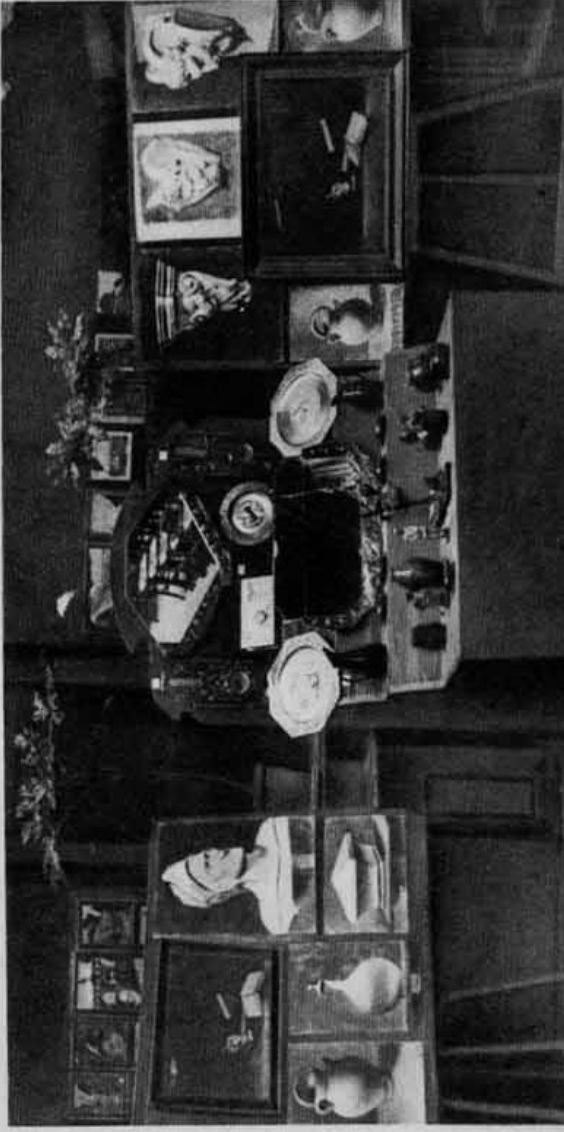
MM. Moitessier, Préfet du Gard, et Hubert-Rouger, Député-Maire de Nîmes, avaient bien voulu, en venant assister eux aussi à ce vernissage, montrer leur bienveillance à l'égard de ce groupement P.L.M.

Comme il est d'usage, à l'issue de ce vernissage où plus de 400 peintures et aquarelles étaient exposées, l'actif Président de l'Artistique, M. Mollion, Chef de Bureau Principal du Service de la Voie, prit la parole pour remercier toute l'assistance de son empressement à venir encourager les cheminots artistes :

« Grâce à votre aimable présence, dit-il, notre cinquième Salon s'ouvre sous les meilleurs auspices. Certes, à côté de toiles qui sont des œuvres pleines de fraîcheur et d'éclat et d'une rare force poétique, vous trouverez des productions plus modestes. C'est que nos cheminots n'ont reçu parfois qu'une instruction artistique rudimentaire et se trouvent parfois désorientés, étant privés des conseils indispensables pour l'exécution de leurs travaux qui sont ainsi brossés librement, sans contrainte et sans cette soumission à l'objet et ce respect absolu des choses. Nos peintres ont une idée très haute de leur art et il faut les féliciter. Tous leurs efforts tendent à réaliser ce qu'on appelle véritablement un tableau, c'est-à-dire une œuvre achevée et pleine et nous pouvons affirmer que certains y ont réussi. Nous réclamons donc l'indulgence de la critique pour les œuvres de nos camarades moins expérimentés. Pour nous qui ne sommes inféodés à aucune école, nous concevons l'art non pas comme une fin, mais comme un moyen et le moyen le plus sûr pour élever le niveau intellectuel et moral de nos camarades. Les résultats obtenus sont la meilleure récompense de nos efforts désintéressés et soutenus. »

A ce discours, MM. Leydet et Moitessier, qui prirent ensuite la parole, répondirent en termes flatteurs et dirent combien ils appréciaient l'effort dont ils voyaient l'éloquente démonstration.

Et le soir, au cours du banquet inaugural, on but à la prospérité de l'Association nîmoise, force toasts furent échangés entre les personnalités présentes, qui se rendirent ensuite au grand concert de gala, par quoi se termine, chaque année, cette brillante journée, sous le signe de la mutualité, avec la quête que les artistes font au profit des cheminots tuberculeux.



Un aperçu des œuvres
exposées au 5^e Salon
de l'Association Artis-
tique et Littéraire
P.L.M. de Nîmes.

A L'ARTISTIQUE P.L.M. DE L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE

Le Bulletin P.L.M. avait annoncé, en mars dernier, en même temps que la naissance de cette nouvelle Association, l'ouverture de son premier concours littéraire.

Les résultats de ce concours sont récemment parvenus au Bulletin, qui est heureux d'adresser ses compliments aux lauréats :

- M. Paul Denoize, Employé de la Voie à Nice, qui a remporté avec son poème : **Vision provençale**, le prix dans la 1^{re} Section du concours ;
- M. Claude Bécot, fils d'agent, à Bruailles, lauréat dans la 2^e Section ;
- M. Maurice Mollard, fils d'agent à Chambéry, 1^{er} dans la 3^e Section.

UN FILS D'AGENT REMPORTE CETTE ANNÉE LE PRIX DE ROME D'ARCHITECTURE

Ce n'est pas la première fois qu'un Grand Prix de Rome est décerné à un fils d'Agent P.L.M. et, voici trois ans, le Bulletin avait eu l'occasion de mentionner, dans cette rubrique, qu'un Grand Prix de Rome de Sculpture venait d'échoir au fils d'un Agent du Service de l'Exploitation.

Cette année, c'est le Service de la Voie qui est mis à l'honneur en la personne du lauréat du Grand Prix de Rome d'Architecture, M. André Hilt, dont le père est Dessinateur principal, en retraite.

M. André Hilt est né en 1906. Entré à l'École des Beaux-Arts en 1925, il y a été l'élève de MM. Defrassé, Madeline et Aubler et il a remporté six récompenses et trois premiers prix de divers concours publics. Il était 2^e Second Grand Prix en 1929, logiste en 1933, pour finalement être reçu Second Prix de Rome cette année. L'épreuve comportait le projet d'un vaste édifice consacré à des expositions permanentes d'art contemporain. M. André Hilt a su traiter ce sujet magistralement et avec tout le talent d'un artiste consommé.

Le Bulletin est heureux de le féliciter, ainsi que sa famille.

POÈTES ET ENLUMINEURS DU RAIL (Suite)



La part que nos poètes font à leurs gares ? Mais elle n'a rien à envier à celle des trains. Et si nos « enlumineurs » adoptent volontiers le matériel roulant, la vitesse, le coin de la portière — ce paisible seuil de la maison tourlante d'où l'on voit « les grands pays muets longuement s'étendre » —, ils n'en restent pas moins fidèles aussi à leurs gares — surtout aux petites dont ils chantent, souvent avec bonheur, le charme vieillot. Souvent, disons-nous, car depuis quelque temps la petite gare connaît chez nos poètes une vogue particulière. Il semble que chacun se hâte d'y porter sa Muse...

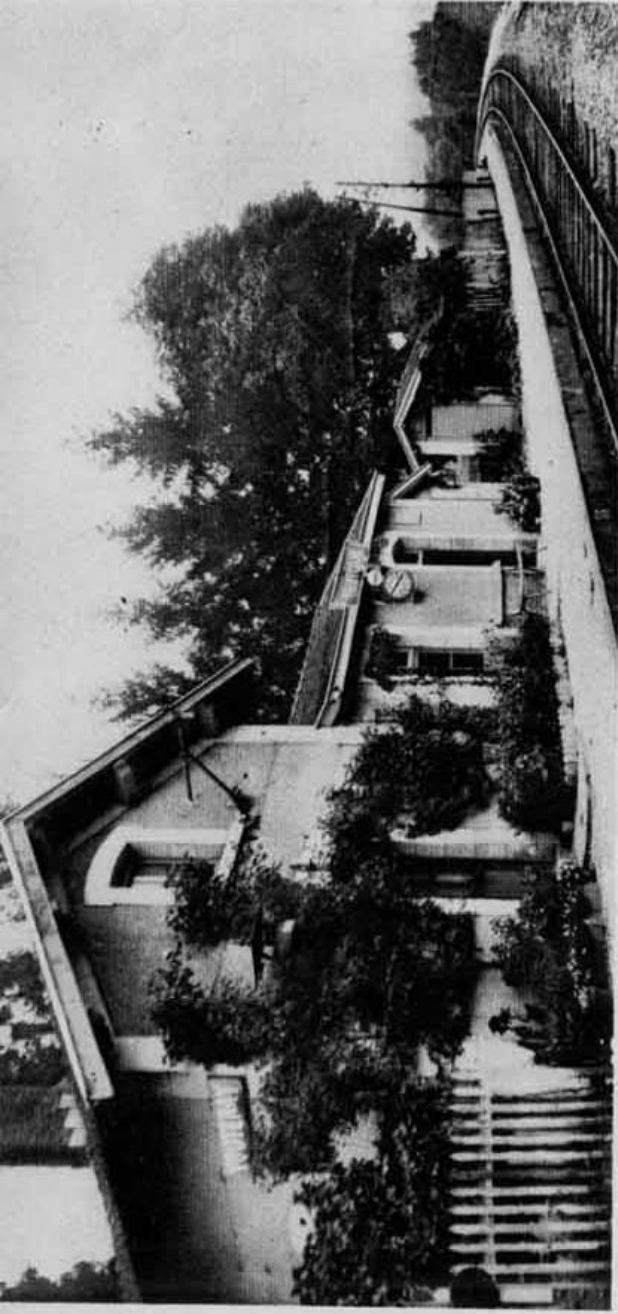
M. Jacques Liger, Employé à Nevers, est un de ceux-là. Ecoutez-le nous parler de

... cette modeste et banale gare de 6^e classe d'une petite ligne à voie unique.

Je venais de faire quelques kilomètres à pied sur une route poussiéreuse, au grand soleil, quand je suis arrivé, comme à une oasis, à cette petite gare ; comme j'avais une demi-heure d'avance, je l'ai trouvée déserte. Sans m'attarder dans la salle des pas-perdus où régnait une douce température et une odeur de peinture fraîche, je gagnai le quai pour m'asseoir sur un banc rustique, à l'ombre des platanes. Sous la petite marquise, des hirondelles avaient fait leur nid. Tout près, se trouvait le village, endormi sous le chaud soleil par le repos dominical. Les quais, les deux voies, l'abri d'en face et le talus herbeux au delà duquel s'étendaient des champs et des prairies, composaient le paysage dont le coloris était relevé par les ailes rouges du sémaphore et les teintes vives des fleurs.

Sur cet harmonieux décor champêtre planait le silence presque absolu des vastes espaces de la campagne, troublé seulement par les sonneries des disques, qui inlassablement se faisaient entendre, monotones et douces, légèrement discordantes. Leur musique, à elle seule, me charmait autant que tout le reste. Elles semblaient se parler et s'imaginaient qu'elles devaient se raconter en babillant les petits poins de la journée, lorsque, tout à coup : *Din... din... din...* la cloche sonne son angélus et rompt cette conversation. Lorsqu'elle a fini, une des petites sonneries s'est tue, comme assourdie par ce bourdon brutal dont le son s'apaise en tremolos. Il fut fait plusieurs minutes pour revenir de sa stupeur, mais, aussi brusquement qu'elle s'était arrêtée, elle se remet de nouveau à gazouiller...

Peu à peu, « Paul Garnier a tourné », car d'autres voyageurs sont là qui attendent, eux aussi. Et bientôt le train arrive, tout doucement, parce qu'il y a des aiguilles à franchir ! Alors on se lève, on s'embrasse, on prend ses bagages. L'imminence du départ donne un peu de nervosité ; on a encore beaucoup à se dire, mais le temps manque



... Comme elle est accueillante et fardinet fleuri...

et les yeux parlent pour les lèvres. On monte, on s'installe ; un bruit derrière soi, l'employé à rejéré la portière : la séparation est accomplie. Le train est parti, les gens se sont écoulés. La petite gare, un instant troublée par ce remue-ménage, va recouvrer sa tranquillité et sa sérénité. Très vite le silence se rejette, et la voix des petites sonneries, que couvrait tout ce bruit pourtant modeste, vibre de nouveau. Pendant de longues heures, au milieu du calme de la campagne, on n'entendra que ce doux et timide murmure...

Pauvre petite gare !... Tu es pourtant bien poétique, telle que je t'ai vue en cette estivale soirée. Tu as pourtant bien des charmes cachés par la modestie à l'ombre de tes grands arbres, et qui font que l'on ne peut que t'aimer si on te connaît et si on te comprend...
De Roanne, M. Pierre Besson, Intérimaire, adresse au Bulletin ces lignes qui vont montrer qu'il comprend, lui aussi, la poésie de la gare :
Bâtie à l'entrée du village, certes elle n'est pas moderne, puisque bientôt on pourra fêter son centenaire, mais comme elle est accueillante et coquette avec son jardinet fleuri ! Le Touring-Club de France ne lui a-t-il pas décerné un premier prix récemment ?
Plusieurs générations y sont passées et que de souvenirs elle pourrait évoquer !

Que de larmes sont tombées sur ce trottoir au départ du train emportant au loin l'être cher et que de joie délirante à l'arrivée de celui qu'on est venu attendre. Et sur ce banc rustique, à l'abri du rosier grimpaçant, que de serments d'amour échangés, qui n'ont eu que les oiscaux pour témoins !
Que de colts, au départ comme à l'arrivée, ont fait la joie des petits et des grands ! Combien de ces envois sont allés porter un peu de douceur du pays là-bas... aux poilus du front.

Et puis, la gare n'est-elle pas un peu le patrimoine de cette population, de ces rudes travailleurs des champs ? N'est-elle pas le but de leur promenade dominicale, l'endroit où l'on fait un brin de causette...
Mais si ! Un autre admirateur de la petite gare va nous le confirmer en vers. C'est un agent de Robiac, M. Barrot Francis, que nous avons déjà cité plusieurs fois ici et dont le dernier envoi s'intitule :
Dimanche, autour de ma petite gare :

*Tout à coup (est-ce une émeute ?)
Un coup de sifflet retentit...
Des cris joyeux, voici la meute
Qui sur le quai, vite, bondit.
Majestueux, le train s'arrête
Au milieu des exclamations,
Mais, indifférent à la fête,
Il repart sans hésitation !*

De tels vers ne font-ils pas penser à ces **Chansons des gares et des trains**, auxquelles s'amusa le fantaisiste du regretté Franc-Nohain ? Mais en voici d'autres qui vont nous faire mieux encore apprécier la paisible petite gare de campagne, car ils nous ramènent dans l'agitation de la grande ville. **Huit heures, à la Tour I**, tel est le titre que donne M. Pugibet à la poésie suivante :

*Aux quatre cadrans de la Tour
Les aiguilles marquent huit heures
Et, loin des paisibles demeures
Qu'on abandonne au petit jour,
Le flot des banlieusards s'écoule.
La B-T-7 vers le buttoir
Route encor et sur le trottoir
Ont voulu déjà bondir la foule !
Bruit de houle sous les verrières :
Tout un monde de travailleurs
Vient de surgir par les portières.
S'étançant prestement du train,
Rieuse, coquette et agile,*

Toutes ces poésies de nos agents ne traduisent-elles pas cet attachement profond, atavique, qu'on garde pour la gare de chemin de fer ? Comment notre clientèle renierait-elle tout cela. Comment se détacherait-elle de ce personnel d'élite qu'elle fréquente depuis toujours et qu'elle sait animé du désir de lui rendre service... Dans un reportage sensationnel, Dekobra, l'auteur de **La Madone des Sleepings**, se promenant, non pas sur nos lignes, mais sur celles du Yunnan en Chine, a écrit qu'il avait vu à la station de Yi-Leang une curieuse stèle de marbre érigée par les habitants à la mémoire de leur chef de gare qui les avait quittés, promu au grade supérieur ; sur le marbre était gravé :

« Notre cher M. Tchang Ye Sen, originaire de Canton et de famille noble, est chef de gare à Yi-Leang. De caractère énergique et

sérieux, il dirige à son gré le travail et cherche surtout à éviter les malheurs qu'on peut commettre.

Vraiment, M. Tchang est le plus sérieux des chefs de gare. Aussi, les commerçants, de très loin, sont heureux de venir s'installer à Yi-Leang, où le pays s'enrichit... Il y a dix ans qu'il est là. Pour ne pas oublier son bienfait, nous n'avons qu'à élever un monument de pierre et faire graver une inscription sur laquelle quelques félicitations qu'il mérite... C'est une bonne leçon, pour ceux qui seront chefs de gare, d'imiter l'initiative de M. Tchang... *Offert, Printemps 1932, par la Chambre de Commerce.* »

Personne ne nous contredira quand nous affirmerons que beaucoup de monuments de ce genre devraient orner nos gares... si la mode était en France à de telles démonstrations !

Mais en attendant que cette mode nous arrive de Chine, nos chefs de gare et leurs trains doivent se contenter d'hommages moins sérieux... M. Edouard Bigot, Chef-dessinateur retraité du Service de la Voie, poète humoriste sur les œuvres de qui le Bulletin reviendra, nous adresse de temps en temps des projets de définition des formules ferroviaires. Qu'est-ce par exemple que le Chef de gare pour lui ? « Un fonctionnaire qui jouit du singulier pouvoir de faire démarquer les trains à l'aide d'un simple sifflet. »

Et le mécanicien ? « Personnage qui, tout en cherchant sa voie, s'efforce de mener un assez grand train. »

Les freins ? « Dispositifs fort sensibles, d'une durée limitée, ce qui ne les empêche pas d'échanger avec les roues des... serremments éternels. »
La locomotive à vapeur ? « Machine qui ne manque pas de panache, mais ne peut s'empêcher de jurer et qui, pour cette raison, est munie d'un cendrier. A toujours un gros succès de curiosité, car du matériel, elle est... l'attraction ! »

Citons aussi, de cet humoriste de chez nous, ces formules lapidaires qu'il a rassemblées sous le titre : **Le Chemin de fer et la vie :**

La naissance : *Côté départ.* — La conscience : *Signal d'alarme.* — L'amitié : *Compartment réservé.* — Les fiançailles : *Salle d'attente.* — Le divorce : *Rupture d'attelage.* — Le cinquantaine : *Signal de ralentissement.* — La folie : *Deraillement.* — Le suicide : *Abandon de parcours.* — La mort : *Terminus.* — L'existence : *Billet d'aller et retour (aucune prolongation de validité n'est accordée).*

M. Edouard Bigot, on le voit, aurait pu mettre ses compétences humoristico-ferroviaires au service du **Dictionnaire de l'Académie de l'Humour français**, qui vient de paraître, grâce à la collaboration de quelques uns des plus spirituels de notre époque, pour procurer, si l'on en croit sa préface, « quelques divertissements intellectuels » aux gares personnes (f) !

Et, pour en terminer aujourd'hui avec cette revue des « poètes et enlumineurs du rail », nous nous ferons une douce violence en citant des vers que M. Courbin, Employé à l'Horme, consacre à notre Revue. Certes, le **Bulletin** est loin d'être ce que disent ces aimables strophes, car la perfection n'est pas de ce monde. Il s'efforce du moins de mériter toujours davantage l'estime de ses fidèles lecteurs et c'est pourquoi des témoignages tels que celui-ci ne sauraient le laisser indifférent :

*Cher petit Bulletin, en ce jour permets-moi
De t'exprimer pour tois, dans les lignes suivantes,
La grande admiration que nous avons pour toi,
Pour ton format coquet aux pages attrayantes.
Depuis que tu es né, à notre grande joie,
N'as-tu pas apporté, au sein de nos familles,
Tes contes enchantés, les récits pleins d'émois
Qui on savoure le soir près du feu qui pétile ?*

*Tu nous fais contempler des tableaux merveilleux :
Nos gares accueillantes et leurs jardins fleuris,
Notre Côte d'Azur et son ciel toujours bleu,
Qui de notre Réseau font un vrai paradis.*

*Par la diversité de ta composition
Tu chasses loin de nous bien des heures moroses.
N'as-tu pas, pour nos fils, les célèbres Tampon
Et Bogij, ...et pour nous tes chères pages roses ?
Pour tous les Cheminots, tu es l'enseignement
Qui distrait notre esprit et enrichit notre âme.
Bulletin P.L.M., petit livre charmant,
Tu réchauffes nos cœurs à ta savante flamme...*



L'ACTIVITÉ SPORTIVE SUR LE RÉSEAU

CHALLENGES DE L'A.S.C.P.L.M.

Boules. — 29 quadrettes, appartenant aux clubs ci-après, participèrent à ce Challenge qui se disputa au Teill, le 12 août dernier : Paris, Le Teill, Nîmes, Saint-Etienne, Vénissieux, LANGEAC, Oullins, Givors, Badan, Grenoble, Valence, Portes-lès-Valence, Montpellier, Nice et Alès.

C'est l'U.S.P.L.M. de Paris, dont les quadrettes étaient dirigées par M. Muller, qui enleva, par une brillante victoire, le Challenge de l'A.S.C.P.L.M. que détenait depuis 2 années Le Teill.

Il convient de féliciter le club organisateur des efforts qu'il fit pour assurer le succès de cette importante compétition, dont le règlement devra toutefois être remanié.

Association. — Comme chaque année, l'A.S.C.P.L.M. met en compétition une Coupe-Challenge détenue actuellement par l'U.S.P.L.M. de Paris.

15 clubs sont engagés dans ce tournoi qui promet d'être des plus intéressants, savoir :

La Section de Montagne du C. A. S. C. O. L.

(Photo Louis Perret.)



Les champions de l'U.S.P.L.M. de Paris, à Grenoble, où ils ont gagné le Challenge de Tennis, mis en compétition pour la première fois en 1934 par l'A.S.C.P.L.M.

Paris, Marseille, Montargis, Langeac, Oullins, Le Teill, Nice, Miramas, Montpellier, Bourg, Nîmes, Arles, Ambérieu, Dijon et Saincaize. Rappelons que c'est au cours de cette compétition que seront choisis les joueurs des différents clubs qui se seront, fait particulièrement remarquer, en vue de la formation de l'équipe représentative du Réseau, appelée à prendre part au Challenge organisé par l'U.S.C.F.

L'ACTIVITÉ DANS LES CLUBS

A. PARIS. — En association. — La section comprendra cette saison 4 équipes qui disputeront les championnats, plus une de juniors et une de minimes actuellement en formation.

L'entraînement, qui a commencé dès le mois d'août sous la conduite d'un joueur international diplômé, a été suivi par la majorité des joueurs avec beaucoup d'intérêt.

Quelques matches amicaux ont été disputés ces derniers dimanches et ont donné des résultats encourageants, savoir : Primevères (R) battue par 6 à 0 ; Primevères (2) battue par 10 à 0 ; Victoires de Primevères (1) et (3) sur l'U.S.P.L.M. par 2 à 1.

A. BOURG. — L'équipe des Cheminots Bressans a réalisé dernièrement une belle et encourageante performance en battant au 1^{er} tour de la Coupe de France, par 3 buts à 2, le Rhône Sportif des Terreaux (équipe jouant en division d'honneur et ancien champion des Patronages de France). Nos félicitations à l'équipe bressanne qui, nous l'espérons, ne s'arrêtera pas en si bon chemin.

Notons, d'autre part, que les deux candidats René Quinson et Baillon, présentés par le Racing-Club Bressan P.L.M. aux épreuves du B.P.M.S., se classèrent respectivement 1^{er} et 3^e du département de l'Ain.

A. MONTARGIS. — A la suite des épreuves organisées par l'Instruction Physique du Loiret, en vue de l'obtention du B.P.E.S.M., nous signalons que l'A.S.P.L.M. de Montargis a obtenu le N° 4 au classement des sociétés.

En association. — Les premiers résultats de la saison obtenus par l'équipe de l'A.S.P.L.M. de Montargis font bien augurer de l'avenir. Citons en effet les victoires ci-après : 3 à 0 contre l'Union Sportive Montargoise, 1 à 0 contre le C.A.N. (1).

A. OULLINS. — En athlétisme. — Les sociétaires du C.A.S.C.O.L. ont participé, au cours de la saison, à de nombreuses compétitions et les résultats obtenus sont très encourageants. En championnat du Lyonnais, l'équipe se classe seconde parmi les meilleures équipes régionales. En coupe du Lyonnais, elle est actuellement en tête du classement et espère terminer les épreuves victorieusement.

La section de montagne, toujours en pleine activité a effectué dernièrement les sorties ci-après : le Col de Salenton (2.526 m) ; le Buet (3.109 m) ; Roches Rouges et Crête des Sarrasins (3.030 m) ; Pic Pers (3.389 m) ; Col d'Yseran (2.789 m) ; Croix de Belleodonne (2.918 m) ; Col de la Pra (2.190 m).

Bien que les comptes rendus détaillés ne nous soient pas parvenus, l'activité sportive continue de régner dans les clubs de : Marseille, Saint-Etienne, Langeac, Grenoble, Le Teill, Nice, Portes-lès-Valence, Miramas, Alès, Montpellier, Saint-Rambert-d'Albon, Nîmes, Valence, Badan, Aix-en-Provence, Vénissieux, Saint-Germain-des-Fossés, Arles, Ambérieu, Dijon, Clermont-Ferrand, Tain-l'Hermitage, Saint-Jean-de-Maurienne, Saincaize, Givors, Lieusaint et Moulins.

E. CAMUS,

Président de l'A.S.C.P.L.M.

EN SUIVANT LA SECTION DE MONTAGNE DU C. A. S. C. O. L.

Un singulier combat se livre actuellement non loin de la frontière italienne, vers les cimes reliant la sauvage vallée de l'Arc à celle de l'Isère. Je dis combat, car rien n'évoque davantage l'idée d'une lutte que la construction d'une route en haute montagne; il s'agit de la fameuse route du col d'Yseran, une des plus élevées d'Europe, puisqu'elle atteindra à son point culminant 2763 m.

Huit heures du matin, notre petite caravane, partie de Bonneval-sur-Arc, approche des gorges de la « Lenta » (dont le nom fait plutôt sourire quand on voit son cours tumultueux). L'herbe livrée pleure à chaudes larmes sous la morsure du soleil. Voici le sentier habituel, détourné; la zone dangereuse est proche. Du bas de la gorge où halète un compresseur poussif, de longs boyaux noirs montent animer de leur souffle pistolets et perforatrices. Tout à coup une trompe lance un appel, quelques secondes s'écoulent, la montagne tressaille, un coup de mine roule ses tonnerres de plus en plus assourdis et des rocs monstrueux se précipitent vers la « Lenta », blanche de fureur. Nous passons peu après vers ces rudes terrassiers, dont l'effort patient et tenace guidé par des ingénieurs audacieux vient à bout des montagnes. Les gorges franchies, avec le calme c'est de nouveau la prairie et son herbe rare, où fleurissent l'edelweiss et l'aromatique génepy. Enfin derrière un valonnement surgit le confortable chalet Hôtel d'Yseran, but de notre première étape, et qui fut édifié comme l'indique la plaque apposée sur sa façade avec l'aide de notre P.L.M., du T.C.F. et du C.A.F. Il est assez difficile d'imaginer ce que peut représenter la construction d'un pareil immeuble, si l'on ne songe que tout fut amené là à dos de mulet. Bien installés dans la rustique salle à manger, nous faisons honneur aux provisions avant d'attaquer le pic Pers, point final de notre sortie. Je veux vous faire grâce des détails de notre montée en plein soleil sur les éboulis schisteux et les névés éblouissants de blancheur, mais je vous assure que nous fumes bien récompensés de nos efforts par l'immense et admirable panorama qui s'offre à nos regards; tout autour de nous étincellent les pics, Tintanella au nom sonore, Mont Pourri, Grand Albaron; tel un point minuscule, nous apercevons notre chalet qui nous invite à redescendre et, comme il se fait tard, nous l'écoutons...

Maintenant, tous rassemblés avant d'aller dormir dans la bonne odeur de sapin du dortoir, nous éprouvons un bien-être délicieux à entendre gémir le vent, la nuit monte doucement des vallées, les moutons frileusement s'assemblent, et le bois le dire, un peu de mélancolie nous étreint en pensant aux cars qui bientôt traverseront le col et viendront troubler cette belle solitude. Mais la montagne est vaste et, d'autre part, notre cœur de cheminot ne peut que se réjouir à la pensée des innombrables voyageurs qui débarqueront à Modane et Bourg-Saint-Maurice, afin de connaître ce bonheur de la haute montagne, qu'évoquent pour nous les vers de **Baudelaire** :

Derrière les annuis et les vastes chaogrins
Qui chargent de leur poids l'existence brumeuse,
Heureux celui qui peut d'une aile vigoureuse
S'élançer vers les champs lumineux et serains !

SAINT-GIRONS.

Electricien, Oullins-Voitures.

TABLE DES MATIÈRES



publiées en 1934



(Répertoire analytique et alphabétique)

A

- ACCIDENTS. Evitons les accidents, pp. 18, 71.
- ACHEMINEMENTS. Comment ont été améliorés les acheminements P.V. grâce à l'organisation de trains d'itinéraires, par M. Boyer. Employé principal au Service Central de l'Exploitation, p. 151.
- AGENTS. Au Personnel, p. 2.
- Figures d'Agents, pp. 134, 163.
- Voir Carrières.
- Voir Familles.
- Un fils d'agent. Grand Prix de Rome d'Architecture, p. 168.
- ALGÉRIE. Le Monument élevé en gare d'Oran aux Cheminots tués à la guerre, p. 47.
- L'El Djézair, p. 125.
- L'amélioration et l'acheminement des transports de primeurs d'Algérie, p. 131.
- André MAUROIS. Voir Auteurs.
- ANNÉE 1933. Voir Exercice.
- APPRENTIS. Voir Concours.
- ARTS. L'Exposition artistique des Agents Algériens, p. 52.
- Prochaines Manifestations d'art, p. 52.
- L'Orchestre Symphonique de la Société Artistique, p. 76.
- L'Harmonie P.L.M. de Paray-le-Monial, p. 76.
- L'Harmonie Choral P.L.M. de Paris, p. 114.
- Résultats du Concours de photographie et dessin, p. 77.
- Notre Concours de photographie et dessin, 1934, p. 139.
- Voir Poésies. Voir Assemblées. Voir Contes et Pages littéraires.
- ASSEMBLÉES ET CONGRÈS. Notre Propagande antituberculeuse, p. 76.
- Association Touristique des Cheminots, pp. 84, 171.
- A l'Orphelinat des Chemins de fer français, p. 111.
- A la Protection Mutuelle, p. 111.
- A la 230^e P.L.M., p. 111.
- Au Sanatorium des Cheminots, p. 111.
- Le 24^e Salon de la Société Artistique et Littéraire, p. 113.
- Congrès 1934 de l'Association Fraternelle, p. 138.
- 46^e Congrès de la Fédération des Coopératives P.L.M., p. 138.
- Les Enfants des Chemins de fer français, p. 138.
- A l'Association Artistique et Littéraire P.L.M. de l'Agglomération Lyonnaise, pp. 112, 139, 166.
- A l'Association Artistique et Littéraire de Nîmes, p. 166.

- AUTEURS. Boucher, pp. 51, 85. — Brédillot, p. 54. — Burnand, p. 20. — Boyer, p. 151. — Camus, pp. 26, 52, 80, 114, 141, 170. — Chack Paul, p. 166. — Cheval, pp. 30, 55, 84, 116. — Conso, pp. 32, 56, 88, 120, 144, 174. — Dambies, pp. 19, 21, 49, 73, 108, 136, 165. — Delarue-Nouvellière, p. 17. — Faure-Geors, p. 27. — Feyrabend, p. 123. — Florange, p. 171. — Garin, p. 148. — Gaubert, p. 87. — Geoffroy, pp. 24, 59, 75, 139, 168. — Gras, pp. 30, 55, 85, 118, 143, 173. — Hascœt, p. 82. — Landrin, p. 172. — Laurent, p. 139. — Lenoir, p. 98. — Maurois André, p. 137. — Moulinot, pp. 27, 55, 81, 116, 142, 172. — Oudotte, p. 5. — Pignal, pp. 31, 86. — Pugibet, pp. 51, 85. — Raffray, pp. 48, 72. — Renaud, p. 117. — Renault (Dr Jules), pp. 107, 135, 164. — Robert-Robert, pp. 31, 56, 87, 119, 143, 173. — Saint-Girons, p. 26, 170. — Servies, p. 140. — Simbad, p. 109. — Tournour, p. 92.
- AUTORAILS. Nouvelles mises en service d'autorails, p. 12.
- Ce qu'est le frein électromagnétique des autorails (Je voudrais bien savoir), p. 70.
- Nos autorails Bugatti, par M. Tournour, Ingénieur au Service Central du Matériel, p. 92.
- Développement de nos services d'autorails, p. 130.
- Voir Matériel.

B

- BOUCHER. Voir Auteurs.
- BURNAND. Voir Auteurs.

C

- CAMIONNAGE. Nos services de domicile, p. 47.
- CAMUS. Voir Auteurs.
- CARRIÈRES, pp. 4, 91, 147.
- CHACK Paul. Voir Auteurs.
- CHASSE. La chasse sur le réseau P.L.M., (L'ancien), p. 172.
- CHEMINS DE FER. Comment sont répartis les chemins de fer dans le monde (Je voudrais bien savoir), p. 105.
- CHEVAL. Voir Auteurs.
- CITÉS. Cités de Bourg. Saincaize, Chalon-sur-Saône et Arvant, p. 16.
- Quelques renseignements statistiques sur nos cités P.L.M. et leur population, p. 106.
- Cité de Fontcouverte à Avignon, p. 105.
- Cité d'Arles, p. 161; chemin parcouru en cinq ans, p. 151.
- CLIENT. (Le point de vue du client), pp. 15, 17, 48, 72.

- COLONIES. Ce qu'est le Chemin de fer Congo-Océan (Je voudrais bien savoir), p. 105.
- CONCOURS. Concours 1933 des gares fleuries, pp. 16, 50.
- Concours de photographie et dessin 1933, p. 77 et couverture du Numéro de mai.
- Règlement du Concours de photographie et dessin 1934, pp. 78, 139.
- Le Concours des Apprentis, p. 161. — Voir Couverture.
- CONFÉRENCES. L'artère maîtresse du P.L.M.: Paris-Lyon, p. 35.
- CONFORT. Voir Voitures.
- CONSO. Voir Auteurs.
- CONTES ET PAGES LITTÉRAIRES. Taghtougar (Dambies), p. 21.
- Honneur (Pugibet), p. 51.
- Du Salon des Humoristes à l'Exposition Daumier (L. G.), p. 74.
- Histoire vraie (Simbad), p. 109.
- Lyautey (André Maurois), p. 137.
- L'acte de naissance du port de Sète (Paul Chack), p. 166.
- COUVERTURE. Le départ de l'année (Janvier). La gare fleurie (Mars). La moulin de Senlis à Montgeron (Mai). Solutions d'hier et d'aujourd'hui (Juillet). Sur la 231G (Septembre). "U. S. A."... (Novembre). Voir le Concours des Couvertures de 1934 (page 4 de couverture du n° de Novembre).

D

- DAMBIES. Voir Auteurs.
 - DELARUE-NOUVELLIÈRE. Voir Auteurs.
 - DISPATCHING. Une installation moderne de postes de commandement et de dispatchings, p. 14.
 - DISTINCTIONS HONORIFIQUES, pp. 2, 34, 58, 90, 122, 146.
 - DIVERS. Comment s'imprime votre Bulletin, p. 127.
 - La Production du raisin de table et les cures uvales, p. 132.
 - Curiosités ferroviaires, p. 133.
 - L'Ingénieur-organisateur et la crise économique, p. 154.
- ### E
- ECOLES. Le wagon-école du Service Electrique, p. 68.
 - Ecole élémentaire de Mouvement à Ambérieu, p. 106.
 - La promotion 1934 de nos Agents détachés à l'Ecole Spéciale des Travaux Publics, p. 134.
 - ÉLECTRIFICATION. Voir rubrique "Je voudrais bien savoir".
 - Voir Matériel.

EN MARGE DU MÉTIER. Voir : Arts. — Assemblées. — Gare (autour de ma). — Concours. — Excursions. — Jardinage. — Ménage. — Mode. — Mutualité. — Pêche. — Sports. — Table. — T.S.F.

EXCURSIONS. La route des Alpes, p. 20.

— Baptême du ski à Montgenèvre, p. 26.

— France et Yougoslavie, p. 29.

— Train de skieurs, p. 54.

— Monte-Carlo, p. 83.

— Note sur l'A.T.C. (Association Touristique des Cheminots), pp. 84, 171.

— Au fil du rail, p. 117.

— Sourires sur la Côte, p. 139.

— Pour ceux qui visiteront les deux châteaux de La Fayette sur le Réseau. (Ch. Florange), p. 171.

— Téléferique de la Bastille, à Grenoble, p. 172.

EXERCICE 1933. Les résultats de notre exercice 1933, par M. Louis Geoffroy, Sous-Inspecteur à la Direction, p. 59.

EXPOSITIONS ET FOIRES. Du Salon des Humoristes à l'Exposition Daumier, p. 74.

— L'Exposition agricole d'automne à Lyon, pp. 133, 172.

— La quinzième du poisson à la Foire de Marseille, p. 161.

— Voir Assemblées.

F

FACTAGE. Nos services de domicile, p. 47.

FAMILLES. Les belles familles P.L.M., pp. 49, 134.

FAURE-GEORS. Voir Auteurs.

FEYRABEND. Voir Auteurs.

FREIN CONTINU. Nos trains de marchandises sont maintenant munis du frein continu automatique, par M. Reure, Ingénieur du Service du Matériel, p. 9.

G

GARES. A propos de l'ouverture de la gare de Marseille-Canet, p. 67.

— Autour de ma gare : Train de skieurs, p. 54.

— Gare de Paris. Voir Poste.

— Concours des gares fleuries 1933, pp. 16, 50.

— Ouverture d'une nouvelle gare sur le réseau, aux Neyrolles, p. 67.

GAUBERT. Voir Auteurs.

GEOFFROY (Louis). Voir Auteurs.

GRAS. Voir Auteurs.

H

HASCOET. Voir Auteurs.

HORAIRES. Le nouveau service des trains au 15 mai 1934, p. 66.

— L'horaire des trains du 7 octobre 1934, p. 159.

HYGIENE. pp. 107, 135, 164.

HISTORIQUES. Voir Vieux Ecrits.

— L'artère maîtresse du P.L.M. : Paris-Lyon, p. 35.

— Il y a cinquante ans... p. 162.

— Voir « Je voudrais bien savoir... ».

HUILERIES MODERNES des dépôts

P.L.M., par M. Garin, Ingénieur adjoint au Service Central de la Traction, p. 148.

I

IMPOTS. Voir Exercice 1933.

— Voir Législation.

INONDATIONS. Interceptions de lignes dans les régions de Montpellier, Nîmes et Alès, p. 15.

J

JARDINAGE, pp. 27, 55, 81, 116, 142, 172.

JE VOUDRAIS BIEN SAVOIR... Quelles

sont les lignes électrifiées du P.L.M. ? p. 16.

— Sur quelles lignes du réseau observe-t-on les plus fortes rampes ? p. 16.

— Ce qu'est le frein électromagnétique des autorails, p. 70.

— Ce que signifient les inscriptions portées sur le matériel voyageurs, p. 71.

— Ce qu'est le Chemin de fer Congo-Océan, p. 105.

— Comment sont répartis les Chemins de fer dans le monde entier, p. 106.

— Quelles étaient les caractéristiques de la première locomotive construite par Séguin pour le Lyon-Saint-Etienne, p. 134.

— Sur quels types de roues sont montés les autorails, p. 162.

L

LAURET. Voir Auteurs.

LECTURES, pp. 19, 49, 73, 108, 136, 165.

LÉGISLATION. Mesures prises en application de la loi du 8 juillet 1933, p. 14.

— Nouvelles mesures prises en application de la loi du 8 juillet 1933, p. 45.

— La coordination des transports en France, p. 103.

— Deux nouveaux décrets-lois, p. 130.

— Nos Chemins de fer et les grands travaux contre le chômage, p. 130.

LENOIR. Voir Auteurs.

LOCOMOTIVES. Quelles étaient les caractéristiques de la première locomotive construite par Séguin pour le Lyon-Saint-Etienne, p. 134.

— Les nouvelles Pacific 231-C, p. 160.

— Voir Matériel. Voir Huileries.

M

MANUTENTION. Les moyens de manutention des rails, p. 65.

— Voir Agents.

— Grue électrique tournante automotrice, avec électro-aimant de levage, p. 69.

MAROC. Une nouvelle ligne va être inaugurée au Maroc, p. 69.

MARQUE P.L.M. Création d'une « Marque P.L.M. », p. 16.

MATÉRIEL. Les améliorations apportées au matériel roulant depuis la guerre, p. 40.

— Grue électrique tournante automotrice avec électro-aimant de levage, p. 69.

— Voir Voitures.

MÉNAGE. Pour vous Lectrices, pp. 31, 86, 119, 174.

MODE. Pour vous Lectrices, pp. 32, 56, 87, 88, 120, 144, 174.

MOULINOT. Voir Auteurs.

MUTUALITÉ. Voir Assemblées.

N

NÉCROLOGIE, pp. 58, 138.

O

OUDOTTE. Voir Auteurs.

OUVRAGES D'ART. Comment est protégée contre les avalanches notre ligne de Chamonix à la frontière suisse, p. 46.

— Reconstruction du viaduc sur l'Ardèche, par M. Feyrabend, Ingénieur du 5^e Arrondissement de la Voie, p. 123.

P

PASSAGES A NIVEAU. Suppression des passages à niveau de Roanne, p. 45.

PÊCHE, pp. 30, 55, 84, 116, 142.

PIGNAL. Voir Auteurs.

POÉSIES. Poètes et enlumineurs du rail, pp. 24, 139, 168.

— Pêcheur et Poète, p. 85.

PORTE-A-PORTE. Nos Services de domicile, p. 47.

— La récente extension de nos Services de domicile, par MM. Lenoir, Inspecteur principal adjoint et Lartilleux, Inspecteur des Services Automobiles, p. 98.

POSTE DE COMMANDEMENT. Une installation moderne de postes de commandement et de dispatching, p. 14.

POSTE ÉLECTRODYNAMIQUE DE LA GARE DE PARIS (Le nouveau), par

M. Oudotte, Ingénieur principal, attaché au Service Central de la Voie, p. 5.

— Poste II électrodynamique de la gare de Paris, p. 103.

PUGIBET. Voir Auteurs.

R

RAFFRAY. Voir Auteurs.

RÉCRÉATIONS. Voir Concours.

RÉEXPÉDITIONS. Nos services de domicile, p. 47.

RENAUD. Voir Auteurs.

RENAULT (Dr Jules). Voir Auteurs.

RÉSULTATS FINANCIERS. Voir Exercice 1933.

ROBERT-ROBERT. Voir Auteurs.

S

SAINT-GIRONS. Voir Auteurs.

SALONS. Voir Assemblées.

SÉCURITÉ. Le P.L.M. aux journées d'études sur la sécurité, à la Foire de Lyon 1934, p. 70.

— Voir Poste.

SERVICES. Voir Auteurs.

SIGNALISATION. Extensions du signal annonceur et du block avec circuits de voie, p. 45.

SIMBAD. Voir Auteurs.

SPORTS. L'activité sportive sur le réseau, pp. 25, 52, 80, 114, 141, 170.

— Baptême du ski à Montgenèvre, p. 26.

— Voir « Autour de ma gare ».

— Comment nos Cheminots sportifs ont été reçus par leurs collègues suisses, p. 115.

— En suivant la section de montagne du C.A.S.C.O.L. p. 170.

T

TABLE. Pour vous Lectrices, pp. 31, 56, 87, 119, 143, 173.

TOURISME. L'Association Touristique des Cheminots, pp. 84, 171.

TOURNEUR. Voir Auteurs.

TRAFIC. Courbes des wagons chargés et parcours des locomotives, pp. 12, 13, 45, 66, 103, 130, 159.

— Le résultat du trafic des colis express, p. 160.

TRAINS. Voir Frein continu.

— Trains spéciaux à prix réduits, p. 47.

— Trains spéciaux de vacances, p. 104.

— Ce qu'on pense de la régularité de nos trains à l'étranger, p. 104.

— Une belle marche de train, p. 132.

— Trians d'itinéraires. Voir Acheminements.

T.S.F. Quelques conseils aux sans-filistes, pp. 30, 55, 85, 118, 143, 173.

— En promenade avec le Radio-Club P.L.M., p. 118.

V

VAGONS. Le wagon-école du Service Electrique, p. 68.

— Voir Matériel.

VIEUX ECRITS. L'expérience fameuse d'Hippolyte Fontaine, p. 28.

VOIE. Les moyens de manutention des rails, p. 65.

— Voir : « Je voudrais bien savoir... »

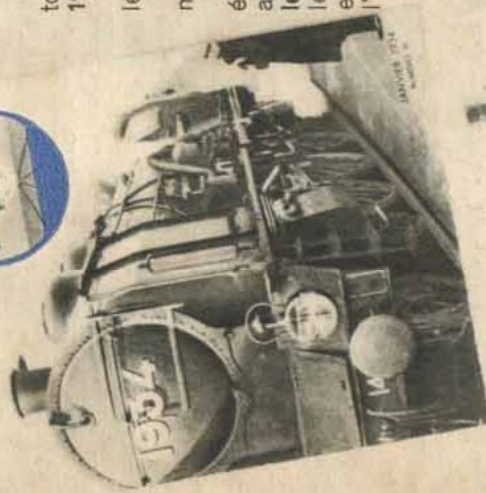
— Voir Ouvrages d'art.

VOITURES. Comment remplir plus commodément les réservoirs d'eau de nos voitures, p. 15.

— Ce que signifient les inscriptions portées sur le matériel voyageurs. (« Je voudrais bien savoir... ») p. 71.

— Voir Matériel.

Laquelle de ces couvertures préférez-vous ?



Règlement du Concours

Le concours des couvertures, ouvert à tout lecteur du Bulletin P.L.M., sera clos le 1^{er} mars 1935.

Il est doté d'intéressantes récompenses dont les principales sont mentionnées ci-dessous.

Les résultats seront publiés dans le n° de mai 1935.

Les lecteurs (agents, parents d'agents, étrangers au Réseau) désireux de prendre part au concours devront remplir très exactement le formulaire du bas de cette page, puis le découper et nous le faire parvenir, sous enveloppe cachetée, avant le 1^{er} mars 1935, à l'adresse suivante :

CONCOURS DU BULLETIN P.L.M.

88, rue Saint-Lazare, Paris (9^e)

CONDITIONS A REMPLIR POUR PARTICIPER AU CONCOURS. — Les concurrents devront adresser avec leur réponse le montant d'au moins 1 abonnement au plein tarif (12 f) qu'ils auront fait souscrire à une personne de leurs relations et non retraitée du P.L.M. ou d'un autre Réseau.

(A classement égal, la préférence sera donnée au concurrent qui aura adressé le plus grand nombre de ces abonnements.)

Le concours consiste, comme l'indique le formulaire, à ranger dans l'ordre de ses préférences, les 6 couvertures du Bulletin P.L.M. pour 1934.

Pour permettre de départager les concurrents, ceux-ci devront en outre dire combien, à leur avis, le Bulletin recevra de réponses, au titre de ce concours des couvertures.



QUELQUES-UNS DES LOTS OFFERTS

1^{er} PRIX :

UNE BICYCLETTE

(d'homme, de femme ou d'enfant, au choix du gagnant)

2^e PRIX :

UN BON APPAREIL DE PHOTOGRAPHIE



QUELQUES-UNS DES LOTS OFFERTS

PRIX SUIVANTS :

PORTE-MINES, LIVRES, EXEMPLAIRES DE L'ALBUM DE LUXE "CENT BEAUX ASPECTS DU RESEAU P.L.M.", COLLECTIONS "ELEGAMMENT RELIEES DU BULLETIN" P.L.M., ETC.



FORMULE DE RÉPONSE à détacher et à envoyer AVANT LE 1^{er} MARS 1935 au BULLETIN P.L.M., 88, rue Saint-Lazare, PARIS (9^e)

NOM DU CONCURRENT _____
ADRESSE COMPLETE _____

Je lis le BULLETIN P.L.M. en qualité de _____
(Biffer la mention inutile)

d'agent en service,
de parent d'agent,
d'abonné.

Je classe 1^{er} la couverture du numéro de

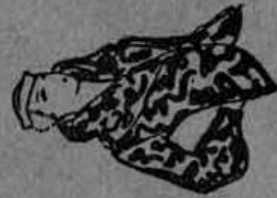
- 2^e —
- 3^e —
- 4^e —
- 5 —
- 6 —

Avec la présente formule, je vous adresse un mandat de _____ f, représentant _____ abonnements au plein tarif (12 f) qui seront à servir aux adresses figurant sur la liste que je joins également à mon envoi.

J'évalue à _____ le nombre des réponses qui vous parviendront avant le 1^{er} mars.

A _____ le _____ 1935
Signature : _____

FOURRURES



RÉCLAME ET SOLDÉS AVANT INVENTAIRE

45% moins cher par la Fabrique
CANADIAN FOX
9 bis, Rue Geoffroy-Marie, PARIS (9^e)

15% de Réduction aux Employés
du P. L. M.

Envoi de choix à domicile, sans engagement
d'achat. — Grandes facilités de paiement
sur demande.

DEMANDEZ CATALOGUE GRATUIT L. 3

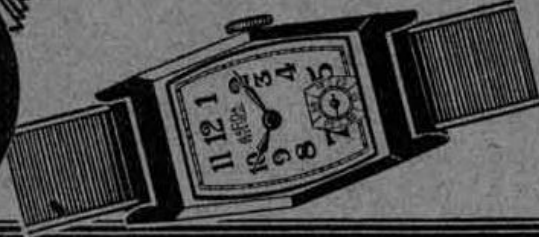
cadeaux
de fin
d'année
.....

600 modèles
à choisir....

Vous ferez sûrement plaisir en
offrant une montre précise, livrée
par le fabricant lui-même.

Choisissez-la en consultant l'Al-
bum " MONTRES" N° 34-36
- tous genres pour Dames et Mes-
sieurs - aux nouveaux prix...
envoi gratuit sur demande aux Éta-
blissements **SARDA**, les réputés
horlogers-spécialistes de Besançon
Demandez aussi les Catalogues :
n°2 : Réveils et Pendules
n°3 : Bijouterie-Orfèvrerie

Envois à condition
Reprise de montres anciennes



Remise ou facilités
de paiement
au Personnel des
Cheminés de Fer

SARDA

BESANÇON

FABRIQUE D'HORLOGERIE DE PRÉCISION

PRINCIPAUX ORDRES DE SERVICE, INSTRUCTIONS ET CIRCULAIRES PARUS du 15 août au 15 octobre 1934

| Date | Document | Description |
|----------------------------|--|--|
| 28 août 1934 | Ordre de Service n° 19 (1934) | Mise en application, à partir du 4 septembre 1934, du Règlement du Bloc-System absolu sur la section de ligne de Chalon-sur-Saône (Poste 1) à Chalon-sur-Saône (Poste 2). |
| 1 ^{er} sept. 1934 | Ordre de Service n° 20 (1934) | Sections de ligne sur lesquelles le block-system absolu est en service permanent. d'application du livret spécial militaire. |
| 28 août 1934 | Ordre de Service | Prescriptions à observer sur certaines lignes à voie unique à l'entrée des gares précédées d'un poteau arrêt. |
| 29 août 1934 | Ordre de Service | DOCUMENTS COMMUNS A PLUSIEURS SERVICES n° 28 (1934) de l'Expl. n° 1527 du Mat. et Tract. n° 3382 du T.C. de la Voie. |
| 24 sept. 1934 | Ordre de Service | n° 29 (1934) de l'Expl. n° 1526 du Mat. et Tract. n° 3383 du T.C. de la Voie. |
| 6 octobre 1934 | Ordre de Service | n° 33 (1934) de l'Expl. n° 1528 du Mat. et Tract. n° 3386 du T.C. de la Voie. |
| 3 août 1934 | Circulaire n° 80 (1934 — Application des tarifs) | n° 34 (1934) de l'Expl. n° 1530 du Mat. et Tract. n° 3385 du T.C. de la Voie. DOCUMENTS ÉMANANT DU SERVICE DE L'EXPLOITATION Circulaire n° 80 (1934 — Application des tarifs) } Modifications des droits d'enregistrement des bagages. |

" MARSEILLE-PARIS "

Maison Fondée en 1836

HABILLEMENT ET ÉQUIPEMENT
pour Administrations

Hubert de Vautier & Fils

Fournisseurs de la C^{ie} P. L. M.

Savon
pour la
Barbe

inimitable



4 août 1934
27 août 1934
28 août 1934
5 sept. 1934
12 sept. 1934
24 sept. 1934

Circulaire n° 81 (1934 — Application des tarifs).
Circulaire n° 6 (1934 — Comptabilité des gares).
Circulaire n° 7 (1934 — Comptabilité des gares).
Circulaire n° 96 (1934 — Application des tarifs).
Ordre de Service n° 32 (1934).
Ordre de Service n° 31 (1934) — Annule et remplace l'O. de S. n° 5 (1934).

DOCUMENT ÉMANANT DU SERVICE DU MATÉRIEL ET DE LA TRACTION
Ordre de Service n° 1525.

1^{er} août 1934

DOCUMENT ÉMANANT DU SERVICE DE LA VOIE
V-684 (Edition 1934).

6 août 1934

MÉDAILLE D'HONNEUR DES CHEMINS DE FER

(Abréviations). — 1) Chef : Ch. ; Sous : S. ; Principal : Pr. ; Gare : G. ; Route : R. ; Brigadier, Brigade : Br. ; Adjoint : Adj. ; Bureau : Bur. ; Technique : Tech. ; Aide : Ai. ; Station : St. ; Magasin : M.

2) Chef de train : Ch. t. ; Conducteur : Cond. ; Mécanicien de route : M. r. ; Mécanicien de manœuvres : M. m. ; Chauffeur de route : Chauff. r. ; Chauffeur de manœuvres : Chauff. m. ; Chef de canton : Ch. c. ; Cantonnier : Cant. ; Aiguilleur : Aig. ; Facteur enregistreur : F. enr. ; Facteur aux écritures : F. a. é. ; Facteur-

Tarif G. V. n° 10/110. Colis express.

Admission des colis postaux encombrants à l'intérieur de la France continentale, à partir du 1^{er} septembre 1934, moyennant perception d'une taxe additionnelle.

Dispositions comptables à observer pour tenir compte des modifications apportées aux Tarifs Généraux et aux Tarifs Spéciaux Voyageurs.

Mise en vigueur d'un tarif international pour le transport direct de marchandises entre la France et la Tchécoslovaquie.

Composition des trains de messageries non qualifiés mixtes.

Dérégularisations et régularisations de trains.

DOCUMENT ÉMANANT DU SERVICE DE LA VOIE

Renumérotage des locomotives : 231-D ou F (chaudière timbrée à 16 kg/cm²) — 231-F (chaudière timbrée à 20 kg/cm²) — 241-A.

DOCUMENT ÉMANANT DU SERVICE DE LA VOIE

Achat, conservation et emploi des bois, traverses, pièces de châssis et pièces spéciales.

mixte : F.-m. ; Chef de manutention : Ch. manut. ; Brigadier de manutention : Br. manut. ; Chef de gare : Ch. g. ; Chef de manœuvres : Ch. manœuv. ; Manœuvre : M. ; Manœuvre spécialisé : M. sp. ; Surveillant : Surv. ; Commis : Cis ; Lampiste : L. ; Lampiste-appareilleur : L. ap. ; Homme d'équipe : H. e. ; Contrôleur : Contrôl. ; Ouvrier : Ouv. ; Contremaître : Contr. ; Planton : P. ; Garde-barrières : G. bar.

Par Arrêté du 13 Juillet 1934, la Médaille d'Honneur des chemins de fer a été décernée aux Agents dont les noms suivent :

1^o Médaille de Vermeil

LANCRENON Marie, Ex-Ingénieur en Chef, à Ambérieu.
DESCOURTIS Armand, Ex-sous-brigadier des garçons de bureau à Paris.

Les difficultés de l'heure présente

diminuent le nombre de vos lectures.

La rapidité des communications

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

ASSUREZ-VOUS

le service régulier de la

REVUE D'INFORMATIONS INTERNATIONALES

LE MOIS

Synthèse de l'activité mondiale

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

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

CONDITIONS SPÉCIALES

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

Abonnement d'un an payable mensuellement à raison de

12 fr. 50

en utilisant le chèque postal encarté dans chaque volume.

Écrire à **MAULDE & RENOU**, imprimeurs-éditeurs
144, rue de Rivoli, PARIS-1^{er}

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

EXQUIS DÉJEUNER

PHOSCAO

PUISSANT RECONSTITUANT

A. DARDANNE et FILS

Docteurs en Pharmacie

1, Rue François-I^{er}, PARIS (8^e)



"ONDAPHONE"

6 et 7 lampes

SUPER-OCTODE

de 10 m. à 2.000 m.

ACHETEZ en CONFIANCE

au prix de gros
votre meuble ou poste
aux

Et^s E. ROGER

33, Rue Proudhon

avec

POSTES à partir de **395^{fr}**

dynamique

PARIS

A NOS ABONNÉS

Avec le présent numéro, le dernier de l'année 1934, expire le service d'un assez grand nombre de nos abonnés.

Ces lecteurs viennent d'être prévenus individuellement au moyen d'un avis spécial figurant **SUR L'ÉTIQUETTE VERTE** d'adresse du présent numéro, le dernier qu'ils doivent recevoir.

La Rédaction du **Bulletin** les remercie d'avance du réabonnement qu'ils voudront bien lui adresser **avant le 15 Décembre prochain** s'ils désirent qu'il n'y ait aucune interruption dans leur service.

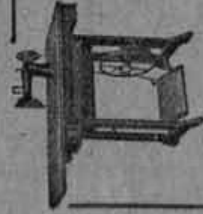
Les conditions d'abonnement sont rappelées en tête du Sommaire de ce numéro, page 145.

(Pour tout réabonnement, indiquer le numéro de l'abonnement expiré, en joignant autant que possible la dernière étiquette d'adresse.)

2^o Médaille d'Argent

AIN. — BADIN Paul, Ch. t. à Ambérieu; BELLATON Cyrille, M. r. à Ambérieu; BOUVIER Eugène, Ch. c. à St-Jean-de-Gonville; BILLIET Henri, Ch. t. à Beynost; Bois Damase, Aig. à Ambérieu-en-Bugey; BOZET Maurice, F.-m. à Brens; BRANCHE Louis, M. à Péronnas; CHAMEAU Claudius, S.-ch. manut. à Arlod; CHANUT Jules, Ch. c. à Virieu-le-Grand; CHAPPAZ Maurice, S.-ch. manut. à Bourg; CHAPPUIS Paulin, G.-mag. à Ambérieu; CHARY Marie, M. r. à Ambérieu; COCHET Eugène, Ch. c. à Cottet; COLOMB Félix, Ch. t. à Bourg; CONVERS Henry, Cis à Bellegarde; DÉLÉAZ Louis, M. sp. à Ambérieu; DESROCHES Antoine, Br. manœuv. à Saint-Laurent; DONQUE Louis, H. e. à Châtillon-de-Michaille; DUPUISSEON François, Surv. princ. à Bellegarde; DUCRUET Félix, G. à Virieu-le-Grand; FLAVELS Victor, Ch. t. à Saint-Denis-en-Bugey; GAILLARD Louis, Ch. c. à Chanay; GARIN François, F.-m. à Brégnier-Cordon; GAUTHERET Eugène, H. e. à Bourg; GOUSSET Adolphe, Cis à Bellegarde; GOYFFON Jean, Br. à la Cluse; JANIN Louis, Ch. t. à Ambérieu-en-Bugey; JOURDAIN Henri, M. r. à Ambérieu; MESTRALLET François, S.-ch. manœuv. à Bellegarde; MONOD Jules, Ch. g. à Lagnieu; MORAND Jean, Marie, Br. lamp. à Viriat; MOTTAZ Victor, H. e. à Culoz; PROST Victor, Br. manut. à Bourg; QUAI Joseph, Aig. à Ambérieu-en-Bugey; RANDY Marius, Ch. t. à Bourg; RAVET Henri, Ch. t. à Saint-Denis-en-Bugey; REICHARD Simon, S.-ch. bur. g. à Bellegarde; REY Joseph, Contrôl. r. à Bourg; RIOU Emile, M. r. à Ambérieu; ROSSY John, S.-ch. manœuv. à Ambérieu-en-Bugey; ROUX Auguste, Br. pil. à Bourg; STABILE Henri, M. r. à Ambérieu; TREPIER Anthelme, Ch. manut. pr. à Bellegarde; VALENTIN Jacques, Aig. à Coupy; VANNET François, H. e. à Lagnieu; VIAL Pierre, M. r. à Ambérieu; VOIRON Anthelme, M. manœuv. à Bellegarde; VUILLAUME Arthur, Ch. t. à Bellegarde.

ALLIER. — ALIX François, S.-ch. manœuv. à Yzeure; AULIGNÉ Jean-Baptiste, S.-ch. manœuv. à Vichy; BLANDIN Denis, F. a. é. à Yzeure; BARNABET Antoine, Ex.-ch. t. à Saint-Germain-des-Fossés; BLANC Gilbert, Ex.-ch. t. à Saint-Germain-des-Fossés; BRUN Jacques, F. ch. à Gannat; CHARNET Laurent, Surv. à Bellebrive; CHAUBIER François, Cont. adj. à Vichy; CHAUGHAT Gabriel, Br. manut. à Saint-Germain-des-Fossés; CEMTE Alphonse, Aig. à Gannat; DAGON Cyr, Cais. à Yzeure; DAUMIN Gabriel, Ch. t. à Saint-Germain-des-Fossés; DUJON Jean, Aig. à Bellebrive-sur-Allier; FLANDY Jean, Ch. t. à Saint-Germain-des-Fossés; GOMARD Antoine, F. ville à Chassenard; GUIPON Jean, Br. manut. à Vichy; GUITTON Jacques, S.-ch. manut. à Vichy; HARRIAL Michel, Contrôl. g. à Saint-Germain-des-Fossés; JARRY Paul, L. ap. à Vichy; LAVAUT Gilbert, Ch. t. à Moulins; MAILLARD Antoine, Aig. à Moulins; MÊME Auguste, Ch. t. à Saint-Germain-des-Fossés; MINARD André, Ch. t. à Moulins; RAYMOND Jean, Ex.-ch. t. à Saint-Germain-des-Fossés; REIGNAT Jean, Ch. c.



“ NAUMANN ”

La MACHINE A COUDRE de qualité
Fondée en 1868 - 10 ans de garantie absolue
Agents dans toute la France
Siège social et Magasin d'exposition :
60, Avenue de la République - PARIS (XI^e)
Demandez Catalogue illustré
Remise importante au Personnel du P.L.M.

Cinquante années pour la création, le perfectionnement et la diffusion dans le monde entier du

FUSIL DARNE

D'UN PRINCIPE ABSOLUMENT NOUVEAU

Malgré son caractère de spécialité protégée par des brevets, l'opposition de la concurrence n'a pu arrêter ni sa renommée, ni son expansion. La simplicité, la puissance, la solidité à toute épreuve, la légèreté, l'admirable fonctionnement du FUSIL DARNE ont fait sa réputation.



Plus de 120.000 Fusils DARNE

en service, en France et à l'étranger.

En France, un seul Agent par arrondissement.

Les détracteurs d'autrefois le copient. Ne s'adresser qu'aux seuls Agents du Fusil DARNE.

CATALOGUE (P) envoyé Franco sur demande, aux

ÉTABLISSEMENTS DARNE

65 à 79, Cours Fauriel — S-T-ETIENNE
Fondés en 1881 — Société en commandite par actions au Capital de 5.800.000 fr. entièrement remboursés.

PARIS — 4, Place du Théâtre-Français, 4
LYON — 32, Rue de l'Hôtel-de-Ville, 32

pr. à Vichy; RIOU Claudius, M. r. à Moulins; ROBERT Amable, Cant. pr. à Vichy; SECUY Germain, Ch. t. à Saint-Germain-des-Fossés; LABBÉ Jean, Ex.-P. à Bessay.

ALPES-MARITIMES. — BEAUMIER Denis, Cis. pr. à Nice; BOIRON Auguste, Contrôl. tech. pr. à Cannes; BOLLA Henri, M. r. à Cannes; BONNEMAISON Philippe, Surv. à Nice; BRÈS Eugène, M. r. à Nice; BROQUIER Hippolyte, M. m. à Nice; CAPUZI Antoine, M. r. à Nice; DEGROMET Marius, Ch. br. manœuv. à Nice; FABRE Septime, Ch. t. à Nice; GIRARD Ernest, Ch. t. à Cannes-la-Bocca; GUILLET Pierre, Contrôl. t. à Nice; MEUNIER Benoît, Cis. à Nice; PENCENAT Pierre, S.-ch. br. manœuv. à Nice; PERNIN Aimé, M. r. à Nice; PUSTEL Georges, Ch. g. à Antibes; RAJUSTEL Auguste, H. é. à Grasse; SAURIN Simon, Ch. c. à Roquebrune.

ARDÈCHE. — ALIGIER Victorin, Ch. c. au Pouzin; BRESSY Jean, M. sp. à Peyraud; BROC Marius, Ch. t. à la Voulte-sur-Rhône; CHEYNET Marin, Ch. st. à Saint-Désirat-Champagne; CHIFFE Louis, Ch. t. à la Voulte-sur-Rhône; CUMINAL Jean, Ch. c. à Peyraud; FANGIER Etienne, Cond. au Teil; FARGIER Elie, Ch. t. au Teil; JACQUEMOND Marius, Br. à Saint-Jean-Muzols; LAMARQUE Henri, Ouv. au Teil; PERRIAL Eugène, S.-ch. manut. à Annonay; PONSARD Jean, Cant. à Saint-Peray; REYMOND Janvier, Ch. g. à Ruoms-Vallon; REYNAUD Gabriel, Cant. pr. au Pouzin; RIEU Marius, M. r. au Teil; RIOUX Louis, Ch. t. au Teil; ROUX Auguste, M. r. au Teil; VERNET Léon, Ch. t. au Teil; VINSON Vincent, Ch. t. au Teil.

ALPES (BASSES). — POULET Lucien, Ch. g. à Digne.

TERRITOIRE DE BELFORT. — BRUN Charles, Cant. à Jonchery.

(A suivre)

Vente en gros : CH. REVEL, 83, r^{te} de Vienne, LYON

ARQUEBUSE ELIXIR LIQUEUR
BON-SECOURS

Exigez les Produits dans les Magasins des Coopératives P.-L.-M

CHEVILLE RAWL

EN FIBRE

pour fixer "à l'aide d'une vis à bois ordinaire" tous objets dans tous matériaux : plâtre, brique, pierre, ciment, métal, marbre, faïence, etc.

en vente
Quincailliers, Grands Magasins, Coopératives, etc..

AVANCEMENTS EN GRADE (1)

Par décision du Conseil d'Administration en date du 21 septembre 1934, ont été nommés ou promus :

DIRECTION

Économie Sociale. — Inspecteur principal adjoint, attaché à la Direction : *M. Ribard Jean.*

Service du Personnel. — Inspecteur de 2^e classe : *M. Geoffroy Louis.*

SERVICES FINANCIERS

Chef de bureau principal de 2^e classe : *M. Zimmermann Eugène.*

(1) Personnel relevant directement du Conseil d'Administration. Le seul grade indiqué est le grade nouveau. L'ancienne résidence (entre parenthèses) n'est donnée que dans le cas où elle diffère de la nouvelle.

Chef de bureau de 2^e classe : *MM. Demeude Octave, Boulay Henri.*
Sous-chef de bureau de 1^{re} classe : *M. Savintien René.*

Chef de groupe : *Mme Delahègue Claire.*
Employé principal : *MM. Clément Pierre, Gaudinet Armand, Combet Georges.*
Employé : *MM. Vaudenay Bernard, Videt Lucien, Elouard Eugène.*

EXPLOITATION

Service Central. — Inspecteur principal adjoint : *M. Fourgeot Alphonse.*

Inspecteur divisionnaire de 2^e classe : *M. Pélassier Jules ; à Dijon, M. Perrin Lucien.*

Inspecteur de 1^{re} classe : *M. Thévenin Edmond.*

Chef de bureau de 1^{re} classe : *MM. Camoin Félix, Pujalet-Plaa Jean.*

Chef de bureau de 2^e classe : *M. Mayery Paul.*

Sous-chef de bureau de 1^{re} classe : *MM. Girouard Albert, Chargé Lucien.*

Contrôleur du Service Central de l'Exploitation : *MM. Champion Paul, Moutet Marcel.*

Sous-chef de bureau de 2^e classe : *M. Gribaumont Paul.*

Contrôleur technique principal : *MM. Ebers Félix, Jomain Jean, Vidal Paul (Valence), Bequevoirt Raymond (Lyon-Centre), Mélin Rodolphe ; à Marseille, M. Michel Marius.*

Contrôleur principal des trains : à Marseille, *M. Traitre Hector (Paris).*

168°

Moteurs électriques

de toutes puissances

et de tous genres

pour tous courants

Tous fils et câbles,

transformateurs

gros et petit,

appareillage



TOUT CE
QUI CONCERNE
LES APPLICATIONS
INDUSTRIELLES
DE L'ELECTRICITE

FORGES ET ATELIERS DE CONSTRUCTIONS
ELECTRIQUES DE

JEUMONT

75, BOULEVARD HAUSSMANN, PARIS (8^e)

OUVERT
Dimanches et fêtes

Lampes, pièces
détachées et
postes de toutes
marques

TOUTE LA
PHOTO

Demandez
notre Catalogue
dernières
nouvelautés



RADIO-PLM

52, RUE DE CHALON - PARIS 10^e - TÉLÉPHONE 67-75

REMISES DE 30 A 40 %

CAOUTCHOUC - INDUSTRIEL PNEUS HUTCHINSON VÉLO MOTO

Chef de groupe : MM. *Thiolat Maurice, Enjolras Henri.*

Contrôleur technique : à Marseille, M. *Taillefer Georges* (Paris) ; à Lyon, M. *Drac Louis* (Lyon-Guillotière).

Contrôleur des trains : M. *Moréno Achille* (Chambéry).

Employé principal : MM. *Pouviloux Léon, Colas Roger, Viret Antoine, Roussillon Jules, Chevallier Antoine.*

Contrôleur technique adjoint : M. *Save Pierre.*

Contrôleur-adjoint des trains : à Avignon, M. *Beaume Odilon* (Nîmes) ; à Marseille, M. *Reboul Ernest* (Paris).

Employé : MM. *Jésus Roger* (Villeneuve-Saint-Georges-Triage), *Santini Marcel, Lachavanne François* (Rognac), *Millot Henri.*

Employée : Mme *Talbot Marie.*

Surveillant principal du Service Electrique : M. *Dulac Raymond* (Saint-Etienne-Centre).

Expéditionnaire : MM. *Michel Ludovic* (Saint-Etienne-Châteaureux), *Plé André* (Fontainebleau-Avon).

Services régionaux. — Inspecteur divisionnaire de 2^e classe : à Besançon, M. *Mourot Arthur* (Saint-Etienne).

Chef de gare principal de 1^{re} classe : à Perrigny, M. *Orcel Joseph.*

Inspecteur de 1^{re} classe : au Poste de Dispatching de Lyon, M. *Bernard Georges* (Paris) ; au Service des Trains à Saint-Etienne, M. *Portefaix Etienne* (Dijon).

Chef de bureau de 1^{re} classe : à Valence-Centre, M. *Dubreuil François* (Grenoble-Centre) ; à Chambéry-Centre, M. *Métroz Charles.*

Chef de gare principal de 2^e classe : à Ambérieu, M. *Lavallette Edouard* (Valence).

Chef de bureau de 2^e classe : à Grenoble-Centre, M. *Blondeau Marcel* (Saint-Etienne-Centre).

Chef de gare de 1^{re} classe : à Besançon-Viotte, M. *Chaloin Alexandre* (Besançon-Mouillère) ; à Valence, M. *Prost Joseph* (Givors) ; à Arles, M. *Gendrier Jean* (Cavaillon).

Sous-Inspecteur : au Poste de Dispatching de Dijon, M. *Duclos Antoine* (Paris) ; au Poste de Dispatching de Lyon, M. *Duprilot Paul* (Nuits-Saint-Georges).

Sous-Chef de bureau de 1^{re} classe : à Dijon-Centre, M. *Ginoux Raymond* (Saint-Etienne-Centre) ; à Saint-Etienne-Centre, M. *Dumas Jean.*

Chef de gare de 2^e classe : à Pontarlier, M. *Simonin Albert* (Clermont-Ferrand) ; à Givors, M. *Blanc Jean* (Moullins) ; à Cavaillon, M. *Pustel Georges* (Antibes) ; à Rognac, M. *Robert Joseph* (Hyères).

Attaché (chef de gare de 2^e classe) : à La Voult-sur-Rhône, M. *Alma Pierre* (St-Amour).

Sous-Chef de gare principal : à Perrigny, M. *Cognie Lazare* (Laroche-Migennes) ; à Lyon-Perrache, MM. *Berger Aristide, Perbel Louis* (Lyon-Guillotière) ; à Miramas, M. *Blein Joseph.*

Contrôleur technique principal : à Saint-Etienne-Centre, M. *Clape Paul* (Grenoble-Centre).

Chef de gare de 3^e classe : à Charenton, M. *Caillat Eugène* (Bercy) ; à Saint-Amour, M. *Miconnet Henri* (Chagny) ; à Besançon-Mouillère, M. *Pierre Albert* (Valence-Centre) ; à Belleville-sur-Saône, M. *Roux Gabriel* (Vergèze-Codognan) ; à Hyères, M. *Coyras Marius* (Valréas) ; à Antibes, M. *Imberdis Jean* (Saint-Etienne-Châteaureux).

Chef de groupe : à Lyon-Centre, M. *Escalié François* (Grenoble-Centre).

Rédacteur principal : à Lyon-Centre, M. *Plagnol Camille* (Carpentras) ; à Saint-Etienne-Centre, M. *Boget Claude* (Chambéry-Centre) ; à Marseille-Centre, M. *Barrot Auguste.*

Contrôleur technique : à Valence-Centre, M. *Moreau Raymond* (Melun).

Chef de bureau de gare de 1^{re} classe : à Chalon-sur-Saône, M. *Calmels Paul* (Aix) ; à Avignon, M. *Prades Marius* (Salon).

Sous-Chef de gare de 1^{re} classe : à Bercy, M. *Simonin René* (Paris) ; à Laroche-Migennes, M. *Fradin Michel* (Dôle-Ville) ; à Lyon-Perrache, M. *Fleury Léon* (Lyon-Brotteaux) ; à Lyon-Guillotière, M. *Grenier Jules* (Vénissieux) ; à Saint-Etienne-Châteaureux, M. *Boissin Paul* (Nîmes P.V.) ; à Marseille-Joliette-Arenc, M. *Lerouge René* (Marseille-Saint-Charles) ; à Miramas, M. *Riffont Alexandre* (Aix).

Chef de bureau de gare de 2^e classe : à Aix, M. *Avignon Jean* (Sète).

Sous-Chef de gare de 2^e classe : à Villeneuve-Saint-Georges-Triage, M. *Lacour Louis* (Avignon) ; à Paris, M. *Doit François* ; à Portes-Triage, M. *Misler Jules* (Cavaillon) ; à Marseille-Saint-Charles, M. *Cerisier Auguste* (Cannes) ; à Nîmes P.V., M. *Nicolas Marius* (Arles).

Attaché (Sous-Chef de gare de 2^e classe) : à Aix, M. *Dumoulin Jean* (Avignon).

Chef de gare de 4^e classe : à Fraisse-Unieux, M. *Robert Alexandre* (Lyon-Perrache) ; à Valréas, M. *Jouré Adrien* (Les Laumes-Alésia) ; à Saint-Martin-de-Crau, M. *Moissonnier Auguste* (Marnier) ; à Vergèze-Codognan, M. *Chapus André* (La Voult-sur-Rhône) ; à Virieu-le-Grand, M. *Bornu Alphonse* (Oyonnax).

Contrôleur des trains : à Chambéry-Challes-les-Eaux, M. *Mondon Alexandre* (La Voult-sur-Rhône).

Employé principal : à Nîmes-Centre, M. *Ginoux Albert.*

Sous-Chef de bureau de gare : à Carpentras, M. *Silvestre Lucien* (Le Teil) ; à Marseille-Joliette-Arenc, M. *Breyton Louis* ; à Nîmes P.V., M. *Barthomeuf Joseph* (Laroche-Migennes) ; à Sète, M. *Bravais Pierre* (Avignon).

Sous-Chef de gare de 3^e classe : à Paris, M. *Montel Joseph* ; à Saint-Germain-au-Mont-d'Or, M. *Andrieux Aimé* (Ambérieu).

Sous-Chef de gare de 3^e classe (Dispatchier) : à Nîmes G.V., M. *Humbert Camille* (Miribel).

Employé : à Paris-Centre, MM. *Jérôme Georges* (Auxerre-Saint-Gervais) ; *Mason Joanny* (Montmélan) ; à Nevers-Centre, M. *Héaut Antoine* (Mars) ; à Dijon-Centre, M. *Veuilot Auguste* ; à Clermont-Ferrand-Centre, M. *Jausaud Raul* (Chambéry-Challes-les-Eaux) ; à Valence-Centre, M. *Racot Emile* (Decize) ; à Nîmes-Centre, M. *Coulomb Albert* (Saint-Ambroix).

Facteur-Chef : à Delle, M. *Robbe-Grillet Camille* (Arbois) ; à Marseille-Saint-Charles, M. *Chailan Ismaël* (Draguignan) ; à Ambérieu, M. *Durafour Charles* (La Roche-sur-Foron) ; à Oyonnax, M. *Peccaud Roger.*

Commiss principal : à Chalon-sur-Saône, M. *Champroux Lucien* (Lyon-Perrache) ; à Chambéry-Challes-les-Eaux, M. *Bourgeois Jean* (Culoz).

Chef de gare de 5^e classe : à Ballancourt, M. *Roche Emile* (Saint-Germain-des-Près-Loiret) ; à Lorcy, M. *Thierry Charles* (Port-Sec-de-Pacy) ; à Fours, M. *Renault Pierre* (Cordesse-Igornay) ; à Vermenton, M. *Pinet Joseph* (Palinges) ; à Brazey-en-Plaine, M. *Leblanc Marcel* (Trouhans) ; à Pierre, M. *Dupin Joseph* (Pont-du-Navoy) ; à Pont-du-Château, M. *Bourneton Antoine* (Montbeugny).

Sous-Chef de gare de 4^e classe : à Saincaize, M. *Givaudan Jean* (Donzy-Nievre) ; à Givors, M. *Rivory Jean* (La Palisse-Saint-Prix) ; à La Voult-sur-Rhône, M. *Roure Raymond* (Pont-Saint-Esprit).
Contrôleur-adjoint des trains : au Teil, M. *Alaix Jean* (Roanne) ; à Chambéry-Challes-les-Eaux, M. *Fabre Joseph* (Cannes-La Bocca P.V.).

Chef de manœuvres principal : à Bercy, M. *Binet Marcel* ; à Paris, M. *Rendu Paul* ; à Miramas, M. *Melliet Hippolyte.*
Chef-aiguilleur principal : à Perrigny, M. *Mouillon Camille* ; à Nice-Ville, M. *Soldana Augustin* (L'Estaque).

Receveur de 1^{re} classe aux billets : à Paris, MM. *Royne Jules, Taboulot Gabriel.*
Chef de gare de 6^e classe : à Port-Sec-de-Pacy, MM. *Froment Félix* (Villeneuve-la-Cuyard) ; *Duffaud Gustave* (Maise),

EXIGEZ LE

CACAO KWATTA

Dans toutes les Coopératives P. L. M.

LA MARQUE
Georges FRANCK

fabrique

ses Bleus, ses Chemises bleues
et vend directement sans intermédiaire

© MATÉRIEL MODERNE D'ÉCLAIRAGE ©
L'ÉCLAIRAGE TECHNIQUE

Projeteurs - Lanternes - Hublots -

15 RUE CLAUDOT - NANCY. (M&M).

actuellement détaché à la C^{ie} des Chemins de fer du Maroc; à Cordes-Igornay, M. *Beuriat* Auguste (Mailly-la-Ville); à Marmagne-sous-Creusot M. *Pellé* Emile (Saint-Léger-Sully); à Villiers-Saint-Benoit, M. *Migneau* Philippe (Corbigny); à Palings M. *Ruby*, Léon (Villeneuve-sur-Allier); à Dannemarie-Vesimes, M. *Maupied* Léon (Chemin-Pesseux); à Pont-du-Navoy, M. *Boillot* Maurice (Grozon); à Montbeugny, M. *Parichemil* Maurice (Saint-Georges-d'Aurac); à Orsan-Chusclan, M. *Barret* Charles (Barbentane); à Foissac-Baron, M. *Avis* Pierre (Junas-Aujargues).

Intérimaire de 2^e classe; à Paris, M. *Rateau* Joseph (Cesson); à Auxerre-Saint-Gervais, M. *Bourillot* Charles (Montchamin); à Etang, M. *Talbot* René; à Besançon-Viotte, M. *Daviot* Remond (Andelot-Jura); à Thiers, M. *Dessapt* Claude; à La Roche-sur-Foron, M. *Charlon* Antoine (Chedde).

Commis de 1^{re} classe; à Bercy, M. *Alex* Louis; à Paris, M. *Mathieu* François (Ris-Orangis); à Villeneuve-St-Georges-Triage, M. *Siret* Anatole (Paris); à Moulins, M. *Guéneau* Auguste (Dormpiette-Sept-Fons); à Varennes-sur-Allier, M. *Bergeaud* Jean (Paray-le-Monial); à Marseille-Saint-Charles, M. *Pontier* Joseph (Nice-Saint-Roch); à Nice-Ville, M. *Schenone* Louis; à Marseille-Joliette-Arenc, M. *Plantier* Benjamin; à Belle-

garde (Ain), M. *Chambat* Lucien (Annamasse).
Chef de station; à Trouhans, M. *Moreau* Claudius (Louhans).

Calqueur; à Clermont-Ferrand-Centre, M. *Régis* Marcel (La Seyne-Tamaris-sur-Mer); à Valence-Centre, M. *Doux* Georges (Portes-Triage).

Surveillant du Service Electrique; à Besançon, M. *Guérin* Gaston (Dijon-Centre).
Chef de manutention; à Bercy, MM. *Lours* Edmond (Moret-les-Sablons); *Métier* Léon; *Robert* Léon; *Talagrand* Calixte (Maisons-Alfort-Alfortville); à Lyon-Perrache, M. *Chabaud* Marius; à Sète, M. *Metge* Joseph.

Chef-surveillant de ronde; à Avignon, M. *Peillard* Alphonse.

Chef de manœuvres; à Paris, MM. *Siret* Edouard, *Lainé* Julien, *Soichet* Alexis; à Villeneuve-Saint-Georges-Triage, MM. *Fournier* Jean, *Marchand* Auguste, *Michel* Joseph; à Bercy, M. *Roy* Henri; à

Badan-Triage, M. *Davoine* Maurice (Chasse); à Lyon-Guillotière, M. *Chard* Blaise; à Lyon-Perrache, M. *Cullafroz* Jean; à Saint-Germain-au-Mont-d'Or, M. *Richard* Jean (Lyon-Vaise).

Chef-aiguilleur; à Bercy, M. *Roustan* Paul; à Melun, M. *Brette* Georges; à Villeneuve - Saint - Georges - Triage, M. *Chalencan* Claude; à Perrigny, M. *Guignot* Valentin (Dijon-Ville); à Chasse, M. *Bouchard* Jean; à Lyon-Brotteaux,

MM. *Barraud* Joseph (Lyon-Perrache), *Choux* Henri (Lyon-Perrache); à Saint-Etienne-Châteaureux, M. *Jouve* Jules. Releveur de 2^e classe aux billets; à Paris, M. *Salut* Louis (Villeneuve-Saint-Georges); à Dôle-Ville, M. *Girard* Raymond (Montbard); à Lyon-Perrache, MM. *Alibert* Jules, *Dubessay* Georges (Macon); à Clermont-Ferrand, M. *Séchaud* Antoine (Vichy).

Commis de 2^e classe; à Bercy, MM. *Bourgeois* Edouard, *Rochefort* Emile; à Paris, MM. *Ligerot* Laurent, *Terrasse* Benoit (Bureau de Ville de Paris-Sainte-Anne); à Laumes-Aléain, M. *Leclerc* Victor (Nuits-sous-Ravières); à Morez, M. *Brignaud* Urbain (Montbéliard); à Chalon-sur-Saône, M. *Cartoux* Philippe; à Dompierre-Sept-Fons, M. *Chaussat* Marcel (Digoin); à Paray-le-Monial, M. *Métailler* Jean; au Coteau, M. *Drevet* Jean (Roanne); à Nice-Saint-Roch, M. *Rouvier* Paul (Nice-Ville); à Marseille-Saint-Charles, M. *Sigaud* Marius; à Marseille-Joliette-Arenc, M. *Lascombe* Henri; à Marseille-Prado, M. *Benet* Maurice; à Culoz, M. *Roy* Constant (Modane); M. *Reyssat* Marie.

Facteur-enregistreur; à Lieusaint-Moissy, M. *Foret* André; à Mignères-Gondreville, M. *Janin* Jean (Villeneuve-Saint-Georges-Triage); à Ris-Orangis, M. *Derys* Charles; à Villeneuve-la-Guyard,

(Voir la suite page xci.)



TOUTMAIN LE GRAND COUTURIER
DES CHAMPS-ÉLYSÉES

26, Avenue des Champs-Élysées, PARIS

Seul Créateur de la Robe Haute-Couture à 150 Frs

Robes - Tailleurs - Manteaux - Ensembles - Imperméables

Édité un nouvel Album de luxe et de la Mode, tirage limité, et adressé

gratuitement aux lecteurs du Bulletin P. L. M.

Se faire inscrire dès maintenant pour être certain de le recevoir.

Pour conserver en bon état votre Bulletin P. L. M., profitez du prix spécial que nous vous consentons **jusqu'au 31 décembre 1934**, pour une reliure élégante, identique à celle que nous fournissons à la C^{ie} P. L. M. Envoi (franco de port)

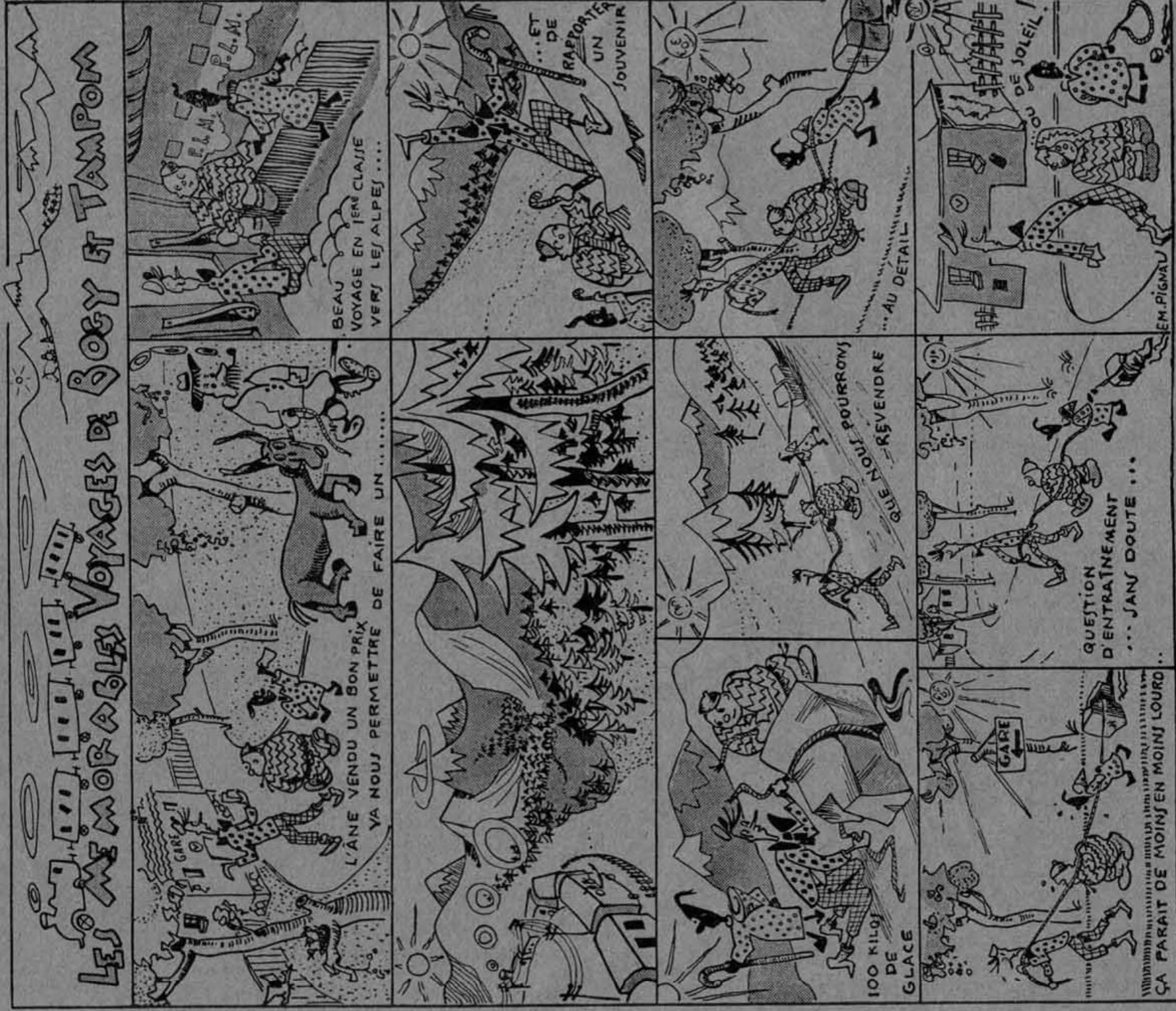
au prix de 6 francs.
Maison **PLANCHENAULT**
Reliure CLIO

11, Rue Désirée — PARIS (20^e)

Papiers Peints DUCHESNE

5 & 7, Boulevard des Filles du Calvaire, Paris

Conditions Spéciales aux Agents du P.L.M. ENVOI FRANCO D'ALBUMS



LES MEMORABLES VOYAGES DE BOGY ET TAMPOM

GARE !!
L'ANE VENDU UN BON PRIX
YA NOUJ PERMETTRE DE FAIRE UN.....

BEAU VOYAGE EN TERS CLASSE
VERJ LEJ ALPEJ
P.L.M.

100 KILOJ
DE
GLACE

...ET DE
RAPPORTER
UN
SOUVENIR

100 KILOJ
DE
GLACE

...AU DETAIL

ÇA PARAIT DE MOINS EN MOINS LOUJOU
QUESTION D'ENTRAÎNEMENT
... JANJ DOUTE ...
GARE

EM. PIGNAU
DE JOLEIL!

Quenelles Mack
DIJON
Les réclamer
dans les Coopératives
P. L. M.



MACHINES A COUDRE "UNIC"
Les plus pratiques
Magasin d'exposition et vente:
67, Boulevard Beaumarchais — PARIS (3^e)
Catalogue franco - Expéditions Province
Facilités — Conditions avantageuses aux AGENTS P. L. M.

Pierre CRETIN
SES PORCELAINES
SES CRISTAUX
29, Rue des Godrans - DIJON

(Suite des avancements en grade publiés page LXXXIV).

M. *Fillion* Henri; (Villeneuve-sur-Yonne); à Saint-Florentin-Vergigny, M. *Viguié* Jules (Thomery); à Cesson, M. *Gaucher* Emile (Melun); à Villeneuve-Saint-Georges-Triage, M. *Guy* Jacques; à Montchanin, M. *Chaussivert* François; à Champs-Saint-Bris, M. *Magnien* Jules (Avallon); à Meilly-la-Ville, M. *Fradin* Jean (Nevers); à Mars, M. *Alexandre* Louis (Monéteau-Gurgy); à Corbigny, M. *Moulin* Félix (Gien); à Villeneuve-sur-Allier, M. *Vrinat* Louis (Chantenay-Saint-Imbert); à Epinac-les-Mines, M. *Guinol* Pierre (Autun); à Andelot (lura), M. *Lathier* Fernand (Morteau); à Darcey (Côte-d'Or), M. *Ruiné* René (Domblands-Voiteur); à Saint-Germain-du-Bous-Devrouse, M. *Descombin* Louis (Semur-en-Auxois); à Oullins, M. *Soulier* André (Lyon-Gorge-du-Loup); à Tournus, M. *Laurent* Georges; à Thiers, M. *Goursol* René (Sarlieve-Cournon); à Saint-Georges-d'Aurac, M. *Arnaud* Aimé (Vic-le-Comte); à La Pallisse-Saint-Prix, M. *Leblanc* Jules (Arfeuilles-le-Breuil); à Saint-Maurice-Châteauneuf, M. *Poumarat* Charles (Allègre); à Barbentane, M. *Chareyron* Marcel (Valence); à Cannes-La-Bocca P.V., M. *Bérenghier* Georges; à Draguignan, M. *Jouffret* Vincent; à Rognac, M. *Chabert* Edmond (Puget-sur-Argens); à Chedde, M. *Stélet* Léon (Doussard); à Chazey-Bons, M. *Fèvre* Jules (Montalieu-Vercieu); à Culoz M. *Bellon* François; à Oyonnax, M. *Vaudéy* Honoré (Montalieu-Vercieu).
 Chef de train: à Malesherbes, M. *Goux* Octave; à Montereau, M. *Gruet* Aristide



SE SERI CHAUD
 SOCIÉTÉ D'ALIMENTATION DE PROVENCE
PROFITEZ-VOUS

(Laroche-Migennes); à Chagny, MM. *Buffenoir* Maurice (Montchanin), *Gautheron* Louis (Montceau-les-Mines), *Ruelle* Marcel (Montchanin); à Clamecy, M. *Dufour* Georges; à Nevers, MM. *Lévêque* Hippolyte, *Poirier* Lucien, *Véran* Joseph; à Chalon-sur-Saône (3^e Section), M. *Faure* Jules; à Dijon, MM. *Bersot* Amédée (Besançon), *Boissière* Albert, *Brulot* Emmanuel, *Catillet* Lucien, *Guy* Armand (Besançon), *Guiboux* Paul; à Lons-le-Saunier, M. *Brillat* Georges; à Montbéliard, M. *Cachot* Aristide; à Pontarlier, MM. *Liévaux* Joseph (Dôle), *Raton* Eugène (Montbéliard); à Badan-Triage, M. *Cachet* Louis; à Lyon-Croix-Rousse, M. *Thomas* Louis (Lyon-Saint-Paul); à Lyon-Guillotière, MM. *Allais* Cyprien, *Rigaud* Jean, *Descombes* Pierre (Lyon-Perrache), *Guibourg* Alexandre

(Lyon-Vaise); à Lyon-Perrache, MM. *Malatier* Claudius, *Robin* Claude; à Chalon-sur-Saône (4^e Section), M. *Perraudin* Jean; à Mâcon, MM. *Cheval* Francis (Lyon-Guillotière), *Beignier* Claudius; à Roanne, MM. *Jupiter* Pierre, *Marcaud* Jean, *Valleure* Pierre; à Saint-Etienne-Châteaureux, MM. *Crespy* Charles, *Robert* François, *Sabathier* Jean; à Cavailon, M. *Bourg* Léon (Portes-Triage); à Marseille-Saint-Charles, MM. *Bégué* Joseph, *Louze* Elie, *Mariani* Jean, *Leroux* Adrien; à Miramas, M. *Portal* Armand (Carnoules); à Sète, M. *Bernard* Félicien (Montpellier); à Grenoble, MM. *Gachet* Lucien, *Jourdant* Alphonse, *Roux* Lucien, *Vidal* Augustin; à Veynes, M. *Ferrand* Marcel; à Chamonix-Montblanc, M. *Bauvelto* Arthur (Saint-Gervais-les-Bains-le-Fayet); à Ambérieu, M.

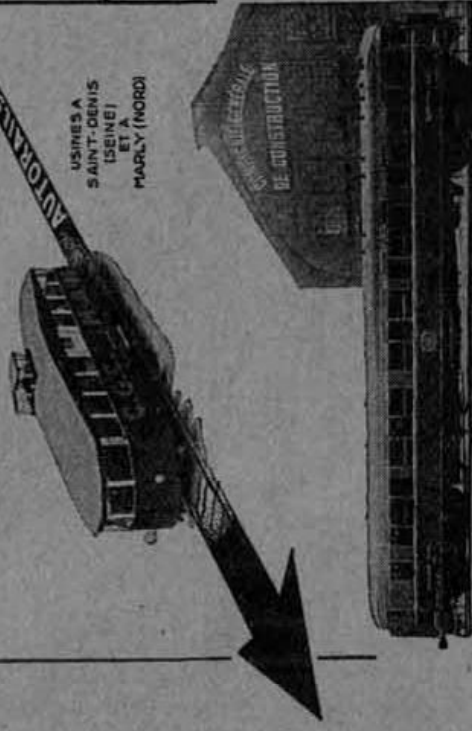
COMPAGNIE GENERALE DE CONSTRUCTION
 114, RUE DE LA GARE

SAINT-DENIS (SEINE)

CONSTRUCTION DE
TOUT
MATÉRIEL
ROULANT

DEPUIS
 LE WAGON
 JUSQU'À LA VOITURE
 DE LUXE

TOUS
 WAGONS
 SPECIAUX



USINES A
 SAINT-DENIS
 (SEINE)
 MARLY (NORD)

CHARIOTS ÉLECTRIQUES



15, Rue Fénéon, 15 — PARIS (10^e)

Usines à Saint-Ouen (Seine)
 TRACTEURS, TRANSPORTEURS
 ÉLEVATEURS A GRANDE LEVÉE
 pour Compagnies de Chemins de Fer (37 au P. L. M.)



A. PETOLAT-DIJON

CHEMINS DE FER PORTATIFS
 MATÉRIEL D'ENTREPRISES
 MATÉRIEL DE CARRIÈRES
 MATÉRIEL DE CHEMINS DE FER

ASPHALTE, PAVAGE

Entreprise Roger MARTIN

— 5, Rue Montmartre, 5 — DIJON —

Volland Marius; à Chambéry-Challes-les-Eaux, MM. Charvet Alphonse, Covarel Charles (Saint-Jean-de-Maurienne), Michelin Honoré, Pitton François; à Bellegarde (Ain); MM. Fol Auguste, Guéret Alfred; à Modane, M. Jacquemnoz Antoine (Saint-Jean-de-Maurienne).

MATÉRIEL ET TRACTION

Service Central. — Chef du Secrétariat : M. Verne Pierre.
 Sous-Chef du Secrétariat : M. Paris Louis.
 Sous-Chef de la Division des Combustibles : M. Collomp Augustin.
 Chef de bureau principal de 1^{re} classe : M. Gigon Emile.
 Inspecteur divisionnaire de 2^e classe : M. Carrère Edouard.
 Chef de bureau principal de 2^e classe : M. Toussaint Justin.
 Chef de bureau de 1^{re} classe : MM. Hiers Paul, Bisson Auguste, Thiébaud Henri, Saint-Antonin Raoul.
 Chef de bureau de 2^e classe : M. Bonfils Adolphe.
 Sous-Chef de bureau de 1^{re} classe : M. Bonnafour Albert.
 Sous-Chef de bureau de 2^e classe : MM. Lelarge Louis, Lhoste André.
 Contrôleur technique principal : à Caronte, M. Mercier Pierre (Alès).
 Contrôleur technique : à Alès, M. Lenoir Edmond (Villeneuve-Saint-Georges).
 Chef de groupe : MM. Larivière Jean, Ledoux Henri.
 Employé principal : MM. Roger Henri, Verdier Henri; à Villeneuve-St-Georges, M. Andriot Jean; à Chalon, M. Dobanton Maurice (Amberieu); à Badan, M. Lombard Albert (Chambéry).
 Employé : M. Laverdet Roger; à Arles, M. Mille Roch.
 Employée : Mme Hacquin Hélène.

MATÉRIEL

Services centraux. — Employé : M. Bruchet Joseph.
Services régionaux. — Contremaître principal : à Dijon, M. Rose Jules (Villeneuve-Saint-Georges).
 Contremaître 1^{re} catégorie : à Villeneuve-Saint-Georges, M. Jaquet Maurice (Confians); à Chambéry, M. Michel Albert; à Oullins, M. Garibaldi Pierre; à Grenoble, M. Roussillon Jean-Baptiste.
 Contremaître-adjoint : à Confians, MM. Croizé Paul (Villeneuve-Saint-Georges), Lemarchand Maurice; à Villeneuve-St-Georges, M. Vallois Danton; à Chambéry, M. Perret Félix; à Clermont, M.

FROMAGE EXQUIS

Fabrique à
DOLE (Jura)



TOUJOURS APPÉTISSANT
TOUJOURS FRAIS
TOUJOURS BON

PRIMES DE LUXE

A TOUS CONSOMMATEURS

Girier Alfred (Oullins); à Lyon, M. Valletle Gilbert (Clermont); à Oullins, M. Eses Xavier; à Cannes, M. Maurel Alphonse (Marseille); à Miramas, M. Jouve Louis (Coubressac);
 Employé : à Clermont, M. Chataud Fernand; à Oullins, M. Scrabalat René; à Chambéry, M. Vêze Henri.
 Distributeur : à Coubressac, M. Bompard Honoré.

TRACTION

Service Central. — Expéditionnaire : M. Doulier Marius.
Services régionaux. — Sous-Chef de magasin : à Laroche, M. Olivier Louis (Paray-le-Monial).
 Garde-magasin : à Lyon-Mouche, M. Rousset Emilien (Paris); à Paray-le-Monial, M. Weber Georges (Dijon-Perri-gny).
 Contremaître-adjoint : à Laroche, M. Coquet Amédée.

Chef-distributeur : à Paris, M. Marius René (Villeneuve); à Saint-Gervais-les-Bains-le-Fayet, M. Vidal Antonin (Oullins).
 Mécanicien de route : à Laroche, M. Roger Fernand; à Dijon-Perri-gny, M. Pauly Jean; à Saint-André-le-Gaz, M. Reibel Charles; à Portes, M. Chambon Charles; à Alès, MM. Gas Albert, Couret Marceau;

au Teil, MM. Chazallet Charles, Rancurel Henri.

Elève-mécanicien : à Paris, M. Bony Edmond; à Laroche, MM. Garnier Germain, Muzard Henri; à Dijon-Perri-gny, M. Magnot Auguste (Besançon); aux Laumes, M. Chauchet Charles; à Vénissieux, MM. Belhani Rabah, Pignon Alexis; à Badan, MM. Journoud Clément, Roussel Jean, Goutlenoire Louis; à Chalon, M. Berthault Lucien; à Fraisse-Unieux, M. Plasse Jean; à Portes, MM. Daub Marcel (Lyon-Vaise), Borde Jean-Baptiste (Fraisse-Unieux), Brun Marcel (Saint-Etienne).
 Mécanicien de manœuvres : à Bercy, MM. Lorin Lucien (Villeneuve), Livrey Emmanuel (Villeneuve), Baron Henri (Villeneuve), Doine Jules (Villeneuve), Epinard Louis (Paris); à Lons-le-Saunier, M. Girard Louis.

VOIE

Service Central. — Ingénieur en chef attaché au Service Central : M. Bastien Henri (Construction).
 Inspecteur de 1^{re} classe : M. Girvés Henri.
 Chef d'études de 1^{re} classe : M. Goudou Paul.
 Sous-Chef d'études de 1^{re} classe : M. Chomette Alphonse.
 Inspecteur de 2^e classe : à Lyon, M. Gillier Raphaël (Oullins).
 Sous-Chef d'études de 2^e classe : à Villeneuve-le-Roi, M. Gay Jean-Baptiste (Nice-Construction).
 Contrôleur des services centraux : M. Pichon Edouard.
 Contrôleur technique principal : M. Merle Pierre; M. Michel Adolphe.
 Chef de groupe : M. Reynaud Régis.
 Rédacteur principal : M. Tardy Gabriel (Nice-Construction).
 Aide-Contrôleur technique : à Avignon, M. Boissière Benjamin (Collonges); à Laroche, M. Moreau Baudoin.
 Surveillant technique : à Collonges, M. Macaire Philippe.
Services régionaux. — Ingénieur-chef du 9^e arrondissement : à Nevers, M. Simon Auguste.
 Chef d'études de 2^e classe : à Dijon, M. Boutillon Jacques (Nevers).
 Chef de section : à Veynes, M. Loire Jean (Lunel).
 Chef de bureau de 2^e classe : à Paris, M. Durand René.
 Sous-Chef d'études de 1^{re} classe : à Nevers, M. Iribe Henri (Clermont-Ferrand); à Paris, M. Carré Jean.

ÉTABLISSEMENTS

DEHAIL & GRENIER
13, R. St-Ambroise, PARIS

Lanternes à acétylène pour Agents de gare, chef de train, etc., adoptées par le Nord, PLM - P.O. 20.000 en service.

Magondeaux B.R.C.

83, Bd Ganvion-St-Cyr, Paris. 17^e
Téléphone : Étolle 48-65, 48-66

Acétylène disons — Électricité
Toutes signalisations routières et ferroviaires.

Le Fusil Téa

Production de la Manufacture d'Armes
THEATE Frères, Liège (Belgique)



Concessionnaire exclusif pour la vente en France!

FERNAND MORTBONTEMPS

à **HOTONNES (Ain)** CARTOUCHES CHARGÉES
TARIF FRANCO

MANUFACTURE FRANÇAISE DE LAMPES ÉLECTRIQUES
Société anonyme au capital de 4.000.000 de fr. - Siège Social: Aix-en-Provence

LAMPE ZÉNITH

APPAREILS D'ÉCLAIRAGE RAYNITH
A MIROIRS ARGENTÉS — Dépôt dans toutes les grandes villes

« Coopérateurs » PLM, fournissez-vous de thé à la
Maison LEBRETON
 Importateur de thés de toutes provenances. — Fournisseur officiel de la Fédération. 50, Rue des Petites-Ecuries PARIS (10^e)

ENCRES D'IMPRIMERIE

Ch. Lorilleux et C^e

16, Rue Suger, 16
PARIS (VI^e)

Madame, Monsieur,

Votre appartement sera décoré avec le MAXIMUM de goût et le MINIMUM de dépenses si vous consultez l'Album des PAPIERS PEINTS EN GROS

Agent Général : 5, Rue Lafont — LYON

Fournisseur autorisé de la C^{ie} P. L. M.

CRAYONS CONTÉ PARIS

**ENTREPRISE
LUCAS & GENDROT**
11, Rue du Bois, ASNIÈRES

TERRASSEMENTS
TRAVAUX DE VOIE
ET BALLASTAGE

PAPETERIES DE CLAIREFONTAINE
à ÉTIVAL-CLAIREFONTAINE (Vosges)

PAPIERS À ÉCRIRE, PAPIERS
D'ÉDITIONS, PAPIERS REGISTRE ETC.
ENVELOPPES DE LETTRES
PAPIERS FAÇONNÉS, REGISTRES,
CAHIERS D'ÉCOLIERS, ETC. —
6 MACHINES 1^{re} 10 A 2^{re} 30 —

Maison à Paris
3, rue Séguier
Tél. : Danton 52-30

TRAVAUX PUBLICS
Entreprise **HORY**
4 bis, Rue du Docteur-Maret
à DIJON
30, Bd de Vaugirard, PARIS

**ENTREPRISE GÉNÉRALE
TRAVAUX PUBLICS ET PARTICULIERS
BÉTON ARMÉ**

**SOCIÉTÉ PARISIENNE D'ENTREPRISE
F. GILQUIN, Directeur**
112^{ter}, Rue Cardinet - PARIS

BOSSY & GENOUD
ENTREPRISE GÉNÉRALE
Fournisseurs de la Compagnie P. L. M.
44, Rue La Boétie, 44 — PARIS

Chef de district principal : à Pontarlier,
M. *Mourey* Eugène ; à Oullins, M.
Rauzier Urbain (Lyon).

Sous-Chef d'études de 2^e classe : à Clermont-Ferrand, M. *Sawat* Elie.
Chef-dessinateur : à Valence, M. *Froment* Jules ; à Clermont-Ferrand, M. *Drivet* Fernand.

Chef de district de 1^{re} classe : à Arles,
M. *Labat* Marcel (Varzy) ; à Aiguebelle,
M. *Millet* Joseph (Rumilly) ; à Cham-
pigny, M. *Dognon* Joseph (Clamecy).
Sous-Chef de bureau de 2^e classe : à Nevers,
M. *Delance* Claude ; à Lyon, M. *Osty* Basile (Paris).

Dessinateur principal : à Valence, M.
Bonnardel Emile.
Chef de district de 2^e classe : à Rumilly,
M. *Pernot* Albert (Dijon).

Chef de groupe : à Paris, M. *Lenormand* Marius ; à Nevers, M. *Brunot* Pierre.
Dessinateur-projeteur de 2^e classe : à
Clermont-Ferrand, M. *Grolée* Louis
(Tournon).

Employé principal : à Paris, M. *Gabas* Henri ; à Nevers, M. *Saint-Chely* Henri
(Clermont-Ferrand).

Surveillant principal de la Voie : à Ville-
neuve-Saint-Georges, M. *Dégé* Henri ;

à Voiron, M. *Laurens* Célestin (Saint-
Martin-le-Vinoux) ; à Montpellier, M.
Baudru Joseph (Nîmes) ; à Alès, M.
Ravanis André (Nîmes).

Chef de canton principal : à Paris, M.
Marchenay Anatole ; à Maisons-Alfort,
M. *Vannier* Armand (Villeneuve-Saint-
Georges) ; à Arles, M. *Bessède* Paul (Les
Arcs) ; à Saint-Martin-le-Vinoux, M.
Revol Eugène (Moirans) ; à Sète, M.
Fabreguettes Emile (Aigues-Mortes) ; à
Nîmes, M. *Terris* Léon.

RÉSEAU ALGÉRIEN
EXPLOITATION

Services régionaux. — Inspecteur prin-
cipal adjoint de 2^e classe : à Alger, M.
Sautel Clément.

Commis de 2^e classe : à Agha, M. *Cesari*
Paul (Relizane).

Services centraux. — Sous-Chef de
bureau de 2^e classe : à Alger, M. *Camps*
Jean.

Chef de groupe : à Alger, M. *Isnard* Jean.
Employé principal : à Alger, M. *Gillet*
Paul (Sidi-Bel-Abbes).

Services régionaux. — Surveillant prin-
cipal de la Voie : à Oran, M. *Martin*
Paul.
Chef de canton principal : à Oran, M. *Molto*
Jayme (La Senia).

Par décision du Conseil d'Administration
en date du 19 octobre 1934, ont été nommés
ou promus :

DIRECTION

Secrétariat de la Direction. — Chef de
bureau de 2^e classe : M. *Chudeau* Georges.

SERVICES FINANCIERS

Sous-Chef de bureau de 1^{re} classe : M.
Hiver Gaston.

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

Chef de groupe : M. *Pisson* Louis.
Employé principal : M. *Aubernon* Raymond.
Employé : M. *Hennebique* Maurice.

EXPLOITATION

Service Central. — Sous-Chef de bureau
de 1^{re} classe : MM. *Gonnet* Louis, *Lau-*
gerette Claude.

GIBERT (L.) & C^{ie}

Travaux publics et particuliers
- Maçonnerie - Ciment armé -
- Pavage et Canalisation et tous
- Revêtements Bitumineux —

2, R. Guynemer, Issy-les-Moulineaux
(Seine) — Tél. : Michelet 21-50



POUR PEINDRE TOUT SOI-MÊME
LORY-PEINTURE
Email à Séchage rapide
durable et de prix modéré

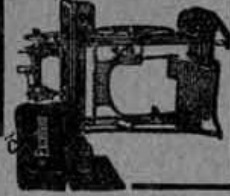
ÉTABLISSEMENTS L. C. H. PARIS
(Procédé Ch. Lorilleux & C^{ie})

**ACIÉRIES DU NORD (S^{ie} A^{me}) MATÉRIEL DE
TRANSPORT**

Sous l'immatriculation : C^{ie} Européenne n^o 1 le Transfert des Combustibles Liquides et Carburants

Société Anonyme, 223, Rue Saint-Honoré, Paris-1^{er}
sa filiale, la Société exploite un parc d'environ 850 Wagons-
Réservoirs du dernier modèle, destinés à la location pour le
transport d'ESSENCE, ALCOOL, SOUFRON, MELASSE, ACIDE SULFURIQUE, etc.

Achat et vente — Exploitation de tout matériel roulant



MACHINES À COUDRE « EXCELSIOR »
Les plus appréciées. — Prix très avantageux
Jolis meubles fermés, moteurs électriques
Liste de nos agents et catalogue franco
Écrivez : **Magasin d'Exposition**
104, Bd Sébastopol — PARIS
Conditions spéciales au personnel du PLM

BAIGNOL & FARJON

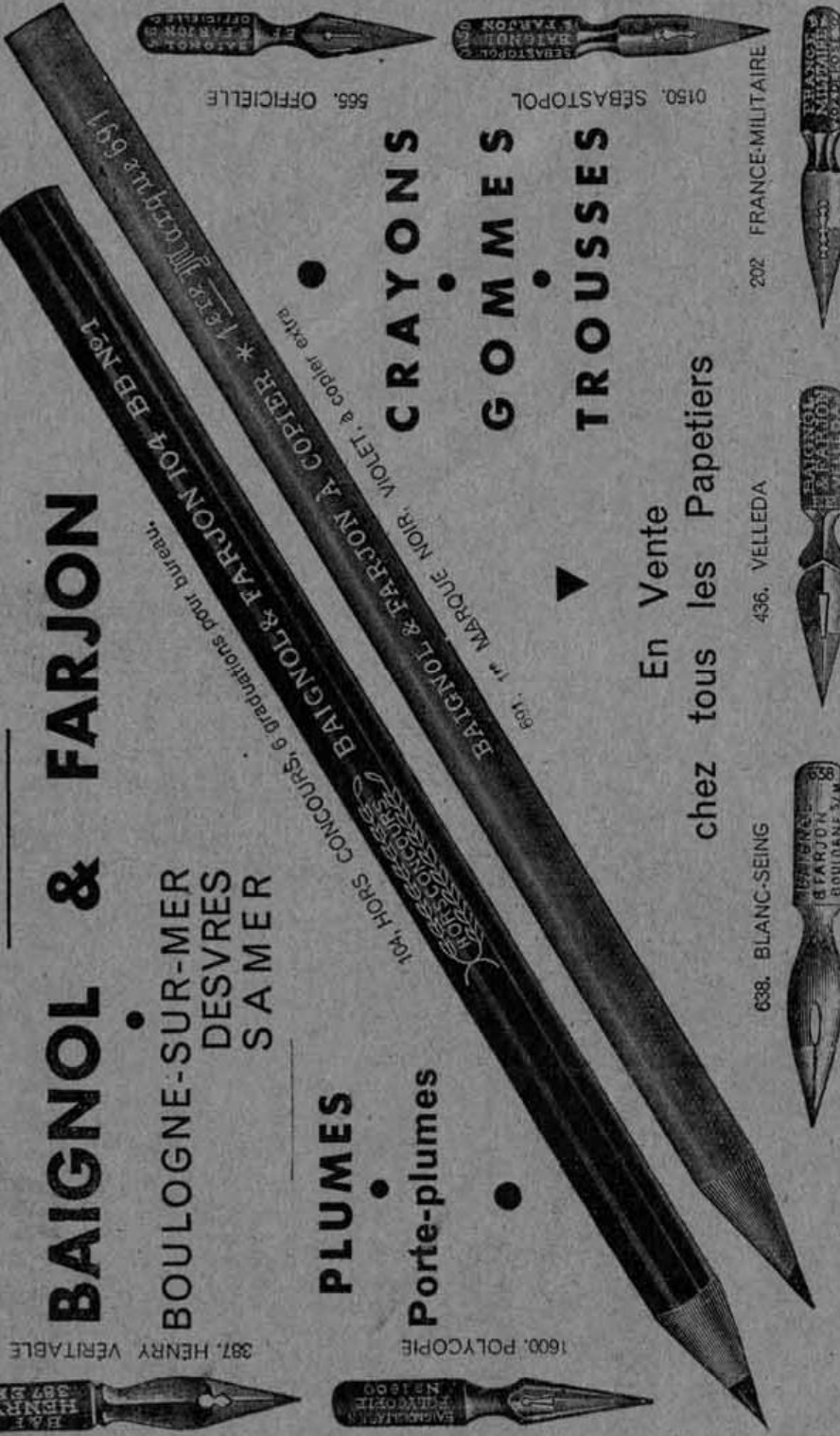
BOULOGNE-SUR-MER
DESUVRES
S A M E R

PLUMES

Porte-plumes

CRAYONS GOMMES TROUSSES

En Vente
chez tous les Papetiers



387. HENRY VÉRIFIABLE

104. HORS CONCOURS, 6 Gratifications pour bureau.

1600. POLYCOPIE

638. BLANC-SEING

436. VELLEDA

202. FRANCE-MILITAIRE

Contrôleur du Service Central de l'Exploitation : MM. *Foutcaud Gaston, Rousière Pierre.*

Contrôleur principal des trains : M. *Riotte Félix.*

Contrôleur des trains : à Lyon, M. *Pétillot Michel* (Mâcon).

Contrôleur-adjoint des trains : à Saint-Etienne, M. *Guillaume François.*

Employé : à Paris, MM. *Clayrac Camille* (Bercy), *Jalla Louis, Lascaux André, Le Jeune Adrien* (Saint-Julien-du-Sault).

Sautier Pierre (Moulins), *Pons Gabriel.*

Contrôleur de route : MM. *Vaccari Adolphe* (Marseille) ; à Alès, *Bouwarel Joseph* (Laroche-Migennes) ; à Mâcon, *Nicoud Lucien* (Bellegarde-Ain).

Expéditionnaire : M. *Pallot Jacques* (Saint-Etienne-Châteaureux).

Services régionaux. — Inspecteur divisionnaire de 2^e classe : à Moulins, M. *Gouverne Maurice* (Annecy).

Inspecteur de 1^{re} classe : à Annecy, M. *Roure Camille* (Marseille).

Chef de gare de 1^{re} classe : à Modane, M. *Garchet Jean* (Chasse).

Sous-Inspecteur : au Poste de Dispatching de Marseille, M. *Blanc-Potard Maurice* (Nuits-sous-Ravières).

Chef de gare de 2^e classe : à Chasse, M. *Pouzol Elie* (Marseille-Saint-Charles).

Sous-Chef de gare principal : à Marseille-Saint-Charles, MM. *Moliné Marie, Pierregrosse Alexandre* (Villeneuve-Saint-Georges-Triage).

Chef de gare de 3^e classe : à Nuits-sous-Ravières, M. *Guillon Jean-Baptiste* (Auxy-Juranville).

Rédacteur principal : à Dijon-Centre, MM. *Buisson Benjamin* (Dijon-Ville), *Kopp Armand* (Valence-Centre).

Chef de bureau de gare de 1^{re} classe : au Bureau de Ville de Paris-Rennes, M. *Dussault Emile* (Paris) ; à Marseille-Prado, M. *Dumas Antoine* (Melun).

Sous-Chef de gare de 1^{re} classe : à Villeneuve-Saint-Georges-Triage, M. *Descourvères André* (Dijon-Ville) ; à Marseille-Saint-Charles, M. *Ardisson Antoine* (Alès).

Contrôleur du Service Electrique : à Laroche-Migennes, M. *ChARRIER Pierre* (Saint-Julien-du-Sault).

Chef de bureau de gare de 2^e classe : à Melun, M. *Pacull Georges* (Villeneuve-Saint-Georges-Triage) ; à Paris, M. *Froissant Maurice.*

Sous-Chef de gare de 2^e classe : à Dijon-Ville, M. *Poinsot Louis* ; à Valence, M. *Boyer Marcel* (Avignon).

Sous-Chef de gare de 2^e classe (Dispatch-cher) : à Laroche-Migennes, M. *Lanliard Gabriel* (Lyon-Perrache) ; à Paris, MM. *Minot Gabriel* (Lyon-Brotteaux), *Ponitier René* (Nîmes P.V.), *Granel Victor* ; à Lyon-Perrache, M. *Dubois Paul.*

Chef de gare de 4^e classe : à Villars (Loire), M. *Pouwaret Jean* (Saint-Etienne-Pont-de-l'Ane).

Employé principal : à Grenoble-Centre, M. *Degay André* (Dijon-Centre) ; à Chambéry-Centre, M. *Rocher Armand.*

Sous-Chef de bureau de gare : à Paris, M. *Mourier Paul* (Langogne) ; à Gien, M. *Lebert Ferdinand* ; à Mâcon, M. *Nury Maurice* (Gap).

Sous-Chef de gare de 3^e classe : à Perrigny, M. *Séramy Charles* (Pontarlier) ; à Moulins, M. *Tassin Auguste* (Paray-le-Monial) ; à Saint-Etienne-Pont-de-l'Ane, M. *Vanel Etienne* (Chasse) ; à Avignon, MM.

Renouard Julien (Montélimar), *Joly Joachim* (Vénissieux) ; à Montpellier, M. *Colin Auguste* (Le Teil).

Sous-Chef de gare de 3^e classe (Dispatch-cher) : à Paris, M. *Brunet Claude* (Lyon-Vaise) ; à Nîmes C.V., MM. *Dupont Eugène* (Lunel), *Humbert Léon* (Lyon-Croix-Rousse).

Employé : à Dijon-Centre, M. *Crépet Jules* ; à Marseille-Centre, M. *Pétiollat Marius* (Senozan) ; à Chambéry-Centre, M. *Gorlier Jean* (Poligny).

Facteur-Chef : à Montélimar, M. *Lemk Emile* (Saint-Péray) ; à Cavaillon, M. *Aiguès Louis* ; à Saint-Rambert-d'Albon, M. *Brot Pierre* (Barbentane) ; à La Cluse, M. *Morette Gustave* (Saint-Claude).

Commis principal : à Laroche-Migennes, M. *Degay Henri* (Villeneuve-Saint-Georges-Triage) ; à Lyon-Vaise, M. *Guillot Louis* ; au Teil, M. *Chambon Marius* (Apt) ; à Marseille-Joliette-Arenc, M. *Arsac Fernand* ; à Hyères, M. *Panc Fernand* (Port-de-Bouc) ; à Marseille-Saint-Charles, M. *Rathel Jules* (Marseille-Prado) ; à Toulon, M. *Bertholier Jean* (Marseille-Saint-Charles).

Chef de gare de 5^e classe : à Moulin-Galant, M. *Debré Eugène* (La Grande-Paroisse) ; à Auxy-Juranville, MM. *Duny Jean* (Laroche-Migennes), *Duffaud Gustave* (Port-Sec-de-Pacy), actuellement détaché à la Compagnie des Chemins de fer du Maroc ; à Aoste, M. *Roufin Joseph* (Peyrieu) ; à Marignier, M. *Burdiron Léon* (Chambéry-Challes-les-Eaux).

Sous-Chef de gare de 4^e classe : aux Laumes-Alesia, MM. *Millet Raoul* (Nuits-sous-Ravières), *Poullier Georges* ; à Mouchard, M. *Vaudeville Robert*

Ferrures pour le Bâtiment
PAQUET F^{rères}
 Constructeurs
GRENOBLE
 - Catalogues Franco -

Les successeurs de **B. TRAYVOU** et C^{ie}
 1827 Ancienne Maison BÉRANGER 1934
 Usine de La Mulatière (Rhône)
BALANCES ET BASCULES
 ordinaires et automatiques
 PARIS - LYON - MARSEILLE - BORDEAUX

Ateliers de Constructions
 du Centre
CLERMONT-FERRAND
 Matériel roulant

Travaux Publics
 Constructions Industrielles

A. POMMEROL et Fils
 Saint-Fons (Rhône)

ENTREPRISE GÉNÉRALE
 TRAVAUX PUBLICS ET PARTICULIERS
 BÉTON ARMÉ

François COURTAUD

28 et 30, Rue Villeroy, LYON Moncey 38-91

(Montagney) ; à La Voulte-sur-Rhône,
 M. *Mathieu* Marcel (Le Teil) ; au Teil,
 M. *Feschet* Louis (Tournon) ; à Cavailhon,
 M. *Pourret* Edmond (Peyraud) ; à
 Cannes, MM. *Rey* Jacques (Marseille-
 Joliette-Arenc), *Cassagne* Albert (Car-
 noules) ; à Lunel, MM. *Olivé* Adrien
 (La Bastide-Saint-Laurent-les-Bains),
Lindenmann Albert (Euzet-les-Bains) ;
 à Modane, M. *Jacquet* Jean (Tenay-
 Hauteville).

Chef-aiguilleur principal : à Lyon-Guille-
 trière, M. *Bonin* François ; à Marseille-
 Saint-Charles, M. *Carret* Jules.

Receveur de 1^{re} classe aux billets : à Mont-
 beliard, M. *Chouigny* Edmond (Nevers).
 Surveillant principal du Service Electrique ;
 à Montereau, M. *Pérot* Henri (Paris) ; à
 Lyon-Centre, M. *Sotellant* Marius
 (Paris).

Chef de gare de 6^e classe : à La Grande-
 Paroisse, M. *Renault* Paul (Joigny) ; à

Port-Sec-de-Pacy, M. *Simon* Zéphirin
 (Maise) ; à Saint-Désert, M. *Ravier*
 Jean (Marlieux-Châtillon) ; à Seychalles-
 Moissat, M. *Tourette* Antoine (Surat) ;
 à Peyrieu, M. *Mercier* Alfred (Aoste).
 Interimaire de 2^e classe : à Laroche-
 Migennes, M. *Serreau* Désiré (Puisseaux) ;
 à Chambéry-Challes-les-Eaux, M. *Mur-*
gnier Léon (Pringy).

Commis de 1^{re} classe : à Bercy, MM. *Joly*
 Etienne, *Saby* Pierre ; à Paris, MM.
Magdelénat Georges (Villeneuve-Saint-
 Georges-Triage), *Colas* Philibert, *Gou-*
verneur Adrien ; à Avignon, MM. *Mari-*
net Albert (Nice-Ville), *Rouqueitrol* Mau-
 rice ; à Rognac, M. *Velin* Armand
 (Marseille-Saint-Charles) ; à Marseille-
 Joliette-Arenc, M. *Girousse* Gabriel
 (Marseille-Prado) ; à Bellegarde (Ain),
 M. *Ruggeri* Charles (Thonon-les-Bains).
 Chef de station : à Surat, M. *Couderc*
 Maxime (Chanteuges).

Surveillant du Service Electrique : à Saint-
 Etienne - Centre, M. *Lions* Doudon
 (Melun) ; à Embrun, M. *Robion* Elisée
 (Amberieu).

Chef de manutention : à Bercy, M. *Chevrier*
 Roger (Montereau) ; à Marseille-Saint-
 Charles, MM. *Batailler* Henri (Marseille-
 Joliette-Arenc), *Pourchier* Emile (Mar-
 seille-Joliette-Arenc).

Chef de manœuvres : à Nevers, M. *Leblanc*
 Etienne ; à Clermont-Ferrand, M. *Neu-*
pont Antoine.

Chef-aiguilleur : à Villeneuve-St-Georges-
 Triage, M. *Peytauin* Théodore ; à Col-
 longes-Fontaines, M. *Portatier* Jean ; à
 L'Estaque, M. *Saille* Rosé (Marseille-
 Blancarde) ; à Marseille-Saint-Charles,
 M. *Rouzaud* Raymond.

Receveur de 2^e classe aux billets : à Paris,
 M. *Brunel* Gabriel (Melun).
 Commis de 2^e classe : à Bercy, MM.
Martin Alfred, *Forestier* Celestin (Bureau

BUSIGNY (Nord)

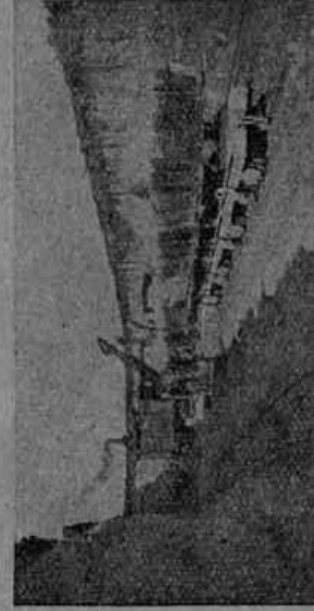
Téléphone : 17 et 44

A. DEHÉ & C^{IE}

TRAVAUX PUBLICS ET PARTICULIERS

PARIS, 90, Boulevard de Magenta

Téléphone : Nord 68-87



Dégarnissage de voie — Machine à dégarner, brevet "Scheuchzer"
 Train de chargement automatique des déblais, brevet "Débé-Surzon"



SPÉCIALITÉ DE RÉFECTION MÉCANIQUE DES VOIES FERRÉES



Pose de voie
 Application du brevet "Collet-Loiseau"

PLUS DE 700 KILOMÈTRES DE VOIES RÉFECTIONNÉES

HOTELS DU RÉSEAU

ARRÊTEZ-VOUS au BUFFET P. L. M.
Gare de **BESANÇON**
SPÉCIALITÉS RÉGIONALES
GEORGES FERRIER, Chef de Cuisine, Concessionnaire

HOTEL DE LORRAINE ■ Face
BESANÇON - LEI - BAINS Gare VIOTTE
Erit neuf - 90 Chambres - Tél. dans toutes
les Chambres - Confort moderne - Ascenseur

GRENOBLE - NOUVEL HOTEL
A 50 mètres à gauche de la gare - Tél. 12-58
Diplômé du T. C. F. - Autocars pour excursions
Demandez prix forfaitaires "5 jours à Grenoble"

ANNE MASSE (Haute-Savoie)
Hôtel de l'Europe - Terminus train Genève
Tout confort - Cuisine très soignée
Prix spéciaux à MM. les employés du P.L.M.

de Ville de Paris-Rome); à Laroche-
Migennes, M. Robin Albert (Charenton);
à Villeneuve-Saint-Georges-Triage, M.
Goulez Odile; à Paris, MM. Bouveret
Edmond, Parent Paul; à Terrenoire,
M. Monon Pierre (Feurs); à Avignon,
M. Guibaud Hilarion; aux Arcs, M.
Abram Charles (Marseille-Joliette-
Arenç); à Aix-en-Provence, M. Ferré
François (Nice-Ville); à Marseille-Saint-
Charles, M. Duperrier Marcel; à Salon,
M. Chastanier Emile; à Thonon-les-
Bains, M. Berthod Joseph (Chambéry-
Challes-les-Eaux).

Facteur-entregistreur; à Maisse, M. Mal-
bos Marcel (Villeneuve-Saint-Georges-
Triage); à Saint-Julien-du-Sault, M. Pi-
chot Desiré (Melun); à Puisseaux, M.
Jean Francis (Moulin-Galant); à Bour-
bon-Lancy-le-Fourneau, M. Gras Paul
(Beard); à Montagny, M. Jacquot Fran-
cis (Marnay); à Nuits-sous-Ravières,
M. Sellier Joseph (Brazey-en-Plaine);
à Poligny, M. Lonchampt Charles; à
Véniusieux, M. Hermet Guillaume; à
Sénozan, M. Chatagnier Baptiste; au
Péage-de-Roussillon, M. Décamps Fran-
çois; à Lorette, M. Vernay Jean (Cos-
tars-Cayres); à Vion, M. Carcel Paul;
à Tournon, M. Sauvignon Marin (Mauves-
Ardeche); à Barbentane, M. Latard
Robert (Saint-Péray); à Marseille-Jo-
liette-Arenç, M. Roux Honoré (Marseille-
Blancarde); à Carnoules, M. Maria
Marcel (Pignans); à Gênohac, M. Gaus-
sel Louis (Le Vigan); à La Bastide-Saint-
Laurent-les-Bains, M. Vallés Louis
(Lunel); à La Freissinousse, M. Sil-
vestre Etienne (Gap); à Prunières, MM.
Bonnet-Gros Paul (La Côte-Saint-André-
le-Rival); à Aoste, M. Duranton Fer-
nard (Rossillon); à Saint-Claude, M.
Briffoud Marcel (Saint-Julien-en-Gen-
vois); à Pringy, M. Bochaton Pierre
(Bonneville); à Ambronay-Pringy, M.
Pillan Michel (Nurieux).

Chef de train; à Badan-Triage, M. Sermet
Philippe; à Chalons-sur-Saône, M. Cam-

pion Maxime; à Lyon-Perrache, M. Ber-
thaud Marie; à Lyon-Guillotière, M.
Laroche Claude (Lyon-Perrache); à St-
Germain-des-Fossés, M. Chargeraud
Gabriel; à Langogne, M. Laurans
Marie; à Roanne, M. Laurent Antoine;
à Nîmes, M. Fabre Marie.

MATÉRIEL ET TRACTION

Service Central. — Employé; à Ville-
neuve-Saint-Georges, M. Dubet Paul
(Paris).
Expéditionnaire: M. Pugibet Théodore; à
Lyon, M. Dumas Edouard; à Alès, M.
Domergue Henri (Nîmes).

MATÉRIEL

Services régionaux. — Contremaître-
adjoint; à Dijon-Perrigny, M. Selbe
Eugène (Saint-Marcel); à Conflans,
M. Cheveau Félix.
Garde-magasin; à Marseille, M. Gathier
Fernand.
Employé principal; à Marseille, M. Birée
Georges.
Employés; à Marseille, M. Baume Louis
(Lyon); à Paris, M. Poincinet Maurice.
Chef-distributeur; à Villeneuve-Saint-
Georges, M. Muller Eugène.

TRACTION

Services régionaux. — Sous-Inspecteur
des Services actifs; à Valence, M. Dumas
Antonin (Nîmes).
Sous-Chef de dépôt de 2^e classe; au Teil,
M. Charles Jean (Grenoble).
Chef-mécanicien; à Veynes, M. Roudier
Adrien (Véniusieux).
Chef de réserve; à Modane, M. Sauzet
Adrien (Saint-Jean-de-Maurienne).
Mécanicien de route; à Chalons, M. Rim-
baud Marcel; à Saint-Rambert-d'Albon,
M. Duffy Léon; à Lyon-Mouche, MM.
Pommier Pierre, Giguet Ernest, Coulon
Maurice; à Annemasse, M. Gay Marcel
(Chambéry); à Avignon, M. Henry
Kleber (Veynes).
Elève-mécanicien; à Montargis, M. Chas-
tand René; à Besançon, M. Jeanblanc

LE PROVENÇAL DE NICE
17, Avenue Shakespeare, près mer, jardin.
Tout confort, cuisine exquise, pension complète
27 et 30 francs. (Arrangement pour famille).

NICE — PENSION GILBERT
14, Rue Perrinax, 5 minutes gare - Tout confort
Rendez-vous des Cheminots
Pension complète 28 à 32 fr. suitv. s.n.b. - Parire

NICE - A 50^m de la mer - 2, Boulevard Carlone
Hôtel-Pension Carlone - Tout confort - Cuisine
soignée - Jardins - Tram 12 - Pension comp. 30 frs
10% remise aux Agents P.L.M. Arrangement famille

RESTAURANT VOLTAIRE
M. COLLY, prop^{re} - 16, Bd Voltaire, MARSEILLE
Cuisine de Ménage
Se recommander au Personnel de la C^{ie} P.L.M.

Emile; à Portes, M. Chasson Louis; à
Annemasse, M. Gaydon Alphonse; à
Cavaillon, M. Dublé Louis.
Mécanicien de manœuvres; à Lyon-
Mouche M. Jurus Adrien (Véniusieux);
à Roanne, M. Bordat Jean-Baptiste; à
Clermont, M. Rabanese Jean.

VOIE

Service Central. — Chef-dessinateur M.
Lenormand René, M. Brissot Maurice.
Sous-Chef de bureau de 2^e classe; à Sau-
lon, M. Tétard Emile.
Contrôleur technique principal; M. Péron
Gustave.

Contrôleur technique; M. Girard Henri;
à Dijon, M. Mallevin Eugène.
Employé principal; M. Sevin Joseph.
Services régionaux. — Chef de district
principal; à Lunel, M. Frayssé Firmin
(Saint-Rambert-d'Albon).

Sous-Chef de bureau de 1^{re} classe; à
Avignon, M. Bock René (Corbeil).
Chef de district de 1^{re} classe; à Saint-
Rambert-d'Albon, M. Teyssier Louis
(Manosque).
Chef de district de 2^e classe; à Manosque,
M. Chénal Gaston (Montargis).
Employé principal; à Marseille, M. Maria
Alexandre.

Chef de canton principal; à Feyzin, M.
Ferrand Claudius (Saint-Germain-au-
Mont-d'Or); à Montchanin, M. Lacroix
Charles.

CONSTRUCTION

Services régionaux. — Chef d'études
de 2^e classe; à Gap, M. Comte Emile
(Correns).
Surveillant principal de travaux au Lauzet,
M. Soulier Raoul (Rians).

RÉSEAU ALGÉRIEN

EXPLOITATION

Services régionaux. — Facteur-Chef à
Hussein-Dey; M. Badaroux Pierre
(Tiencen).

Entreprise Générale
de déménagements pour tous Pays
Correspondant de la C^{ie} P.L.M.

M^{me} F. CHALIFOUR
2, rue Rodier, Maisons-Alfort
Tél.: Entrepôt 10.84

BUFFET D'AVIGNON
— SA CUISINE — SA CAVE —

M. Silvestre AIMÉ EX-CHEF DE CUISINE
NOUVEAU CONCESSIONNAIRE
AU CHATEAU D'ARDENNE

Le meilleur accueil est réservé aux Agents et à leur famille

TRANSPORTS
ET DÉMÉNAGEMENTS
Correspondant de la C^{ie} P.L.M.
Transport de Combustibles
Maison H. DOMERGUE
1, Rue Francis-Martin
VILLENEUVE-S.-GEORGES
(S.-et-O.)
Tél. 155