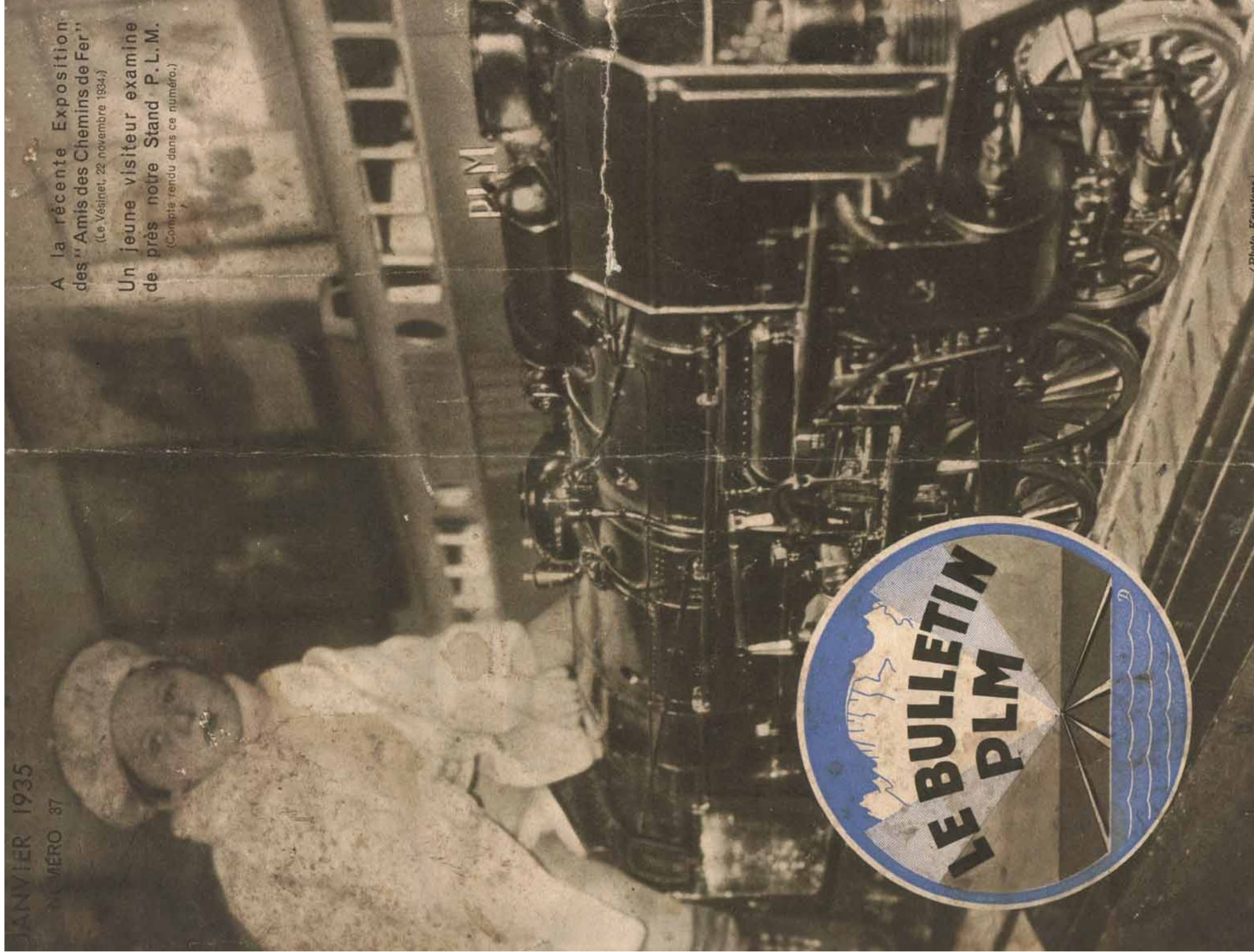


JANVIER 1935

N° 87

A la récente Exposition
des "Amis des Chemins de Fer"
(Le Vésinet, 22 novembre 1934.)

Un jeune visiteur examine
de près notre Stand P.L.M.
(Compte rendu dans ce numéro.)





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

Au Personnel.

Distinctions honorifiques.

L'organisation de l'entretien du matériel roulant au P.L.M., par M. Bailleul, Ingénieur au Service du Matériel.

L'île inconnue, la Corse, par M. Orsini, Inspecteur Divisionnaire à la Compagnie P.L.M., Directeur du Service des Chemins de Fer à la Maison de France.

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

— Quelques résultats commerciaux des services P.L.M. d'autorails. — Nouvelle progression des services de domicile. — Triage des primeurs à Avignon. — Le quadruplement des voies entre Ville neuve-la-Guyard et Sens. — Tickets-primés pour voyager gratuitement en chemin de fer. — Pendant que haissent autorails et engins nouveaux. — Nos tarifs de transport et le coût de la vie. — A l'Association Française des Amis des Chemins de fer. — L'Exposition du rail à la Manufacture Française des Armes et Cycles de Saint-Étienne. — Je voudrais bien savoir... — Il y a cinquante ans...

Figures d'Agents.

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

P. N. 618, conte de M. Faure-Georgs.

En relisant les « Chansons des trains et des gares ».

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

POUR VOUS, LECTRICES : La Table. — Votre Maison. — Le Ménage. — Vos bébés. — La Mode.

FEUILLES ROSES : Ordres de Service et Instructions parus. — Médailles d'honneur. — Distinctions honorifiques diverses. — Avancements en grade. — Récréations. — Page des Enfants.

AU PERSONNEL

Que sera l'année qui débute ? Le Monde entier se pose aujourd'hui, non sans inquiétude, cette question.

Chez nous, en France, au Chemin de fer comme dans toutes les grandes industries du Pays, il serait vain, sans doute, de compter sur une reprise soudaine de l'activité économique, qui viendrait redonner aux échanges et, en particulier, à notre trafic, leur volume des années dites de prospérité.

C'est assez dire que notre Réseau devra encore, en 1935, accentuer ses efforts en vue d'une exploitation toujours meilleure et tenant le plus grand compte du désir qu'a le Pays de disposer, au plus juste prix, d'un système de transports rapides, sûrs et bien coordonnés.

Les efforts accomplis et les résultats obtenus en ces dernières années, plus particulièrement en 1934, permettent d'espérer le succès de la tâche qui nous échoit. A tous les degrés de la hiérarchie, en effet, le Personnel a clairement compris les nécessités de la situation et, par un zèle accru — notamment dans ses rapports avec notre clientèle —, il a su triompher de nombreuses difficultés et réduire à néant les critiques qui lui étaient parfois adressées.

Je suis heureux de l'occasion qui m'est offerte de l'en remercier cordialement.

A tous, je demande de persévérer dans cette voie au cours de l'année nouvelle et je le fais avec une entière confiance dans l'esprit de suite, la volonté de labeur et l'intelligence avérée de tous les collaborateurs, petits et grands, de notre beau Réseau.

Les temps difficiles que nous vivons ne sont-ils pas d'ailleurs, par excellence, ceux qui permettent aux meilleurs, aux plus courageux dans toutes les branches des Services, de se signaler ?

Je souhaite, de tout cœur, à chacun que l'année 1935 lui apporte santé et force, et surtout qu'elle dispense à son foyer les satisfactions familiales, sans lesquelles il n'est pas d'accomplissement joyeux de la tâche journalière.

Paris, le 1^{er} janvier 1935.

Le Directeur Général de la Compagnie,
Eug. MUGNIOT.

DISTINCTIONS HONORIFIQUES

Médaille Militaire

Par décrets des 3 et 23 mars, 18 mai, 17 juillet et 20 octobre 1934, la Médaille Militaire a été conférée aux Agents dont les noms suivent :

MM. Achame Henri, Conducteur à Avignon ; Agnel Marius, Conducteur à Alès ; Aigairé Georges, Homme d'équipe à Villeneuve-Saint-Georges ; Allaix Pierre, Contremaître-adjoint au chantier d'entretien de Confians ; Alonzo Ange, Brigadier de manutention à Paris ; Amiot Léon, Manœuvre à Besançon ; Amoretti, dit Banchi Amoretti Antoine, Cantonnier principal au 4^e canton (Lyon-Frontière-Suisse), à Montvel ; André Joseph, Homme d'équipe à Nîmes P.V. ; Angevin Charles, Commis de 1^{re} classe à Marseille-Joliette-Arenc ; Anglade Fernand, Ouvrier à Alger ; Anglessy Marius, Conducteur à Marseille-Saint-Charles ; Armaing Jean, Employé à Nîmes-Centre ; Armand Jean, Facteur aux écritures à Autun ; Arnaud Maurice, Conducteur de machines-outils à Villeneuve-Vagons ; Audigier Emile, Brigadier à Cosne ; Bailly Henry, Brigadier de manutention à Sens ; Ballaud Joseph, Aide-ouvrier aux ateliers de wagons de Villeneuve-Saint-Georges ; Bard Henri, Vagonnier à Roanne ; Barlet Léopold, Cantonnier au Pouzin ; Baroux Paul, Cantonnier principal à Charenton ; Barrès Charles, Commis de 2^e classe à Sète ; Bartel Auguste, Vagonnier à Dijon ; Barthélemy Emile, Homme d'équipe au Puy ; Barthou Maurice, Chef de train à Villeneuve-Triage ; Basset Jean, Brigadier de manœuvres à Bourg ; Baud Louis, Brigadier-lampiste à Dijon-Ville ; Baud Marcellin, Homme d'équipe à Nice-Ville ; Beaux Elie, Sous-Chef de canton à Volron ; Benoit-Péquignot Camille, Sous-Chef d'équipe à Saulon ; Berlie André, Manœuvre à Lyon-Croix-Rousse ; Bertrand Elie, Brigadier de manutention à Valence ; Bernard André, Sous-Chef de gare de 4^e classe à Brioude ; Bernard Mars,

Cantonnier à Marseille ; Berné Jean, Aiguilleur de 2^e classe à La Fouillouse ; Berthoud Louis, Chef de gare de 5^e classe à Divonne-les-Bains ; Bessière Célestin, Surveillant des trains à Paris ; Beurms Henri, Employé principal à Paris-Centre ; Billefod Just, Chef de station à Vers-en-Montagne ; Billet François, Sous-Chef de manœuvres à Dolé-Ville ; Billiauit Raymond, Employé principal à Paris ; Blache Joseph, Cantonnier principal à Vion ; Blanc Alfred, Aiguilleur de 2^e classe à Sète ; Blanc Jean, Visiteur à Ambérieu ; Blanc Marcel, Facteur aux écritures à Marseille-Saint-Charles ; Blanc Pétrus, Chauffeur de route à Bonson ; Boisset Charles, Gardien à Lyon-Mouche ; Bongioanni Antoine, Homme d'équipe à Marseille-Saint-Charles ; Bonin Léon, Ouvrier à Dijon-Perrigny ; Bouchard Joseph, Sous-Chef de canton à Méximieux ; Bouchet Pierre, Conducteur à Saint-Etienne-Châteaureux ; Boudoyen Noël, Chef de train à Saint-Etienne-Châteaureux ; Bourdely Paul, Facteur-enregistreur à Saint-Antoine à Gannat ; Bourrelly Louis, Cantonnier de 1^{re} classe à Gannat ; Bourret Henri, Chef de canton à Aix ; Bourret Henri, Chef de canton à Saint-Sauveur ; Brionne Gaston, Employé aux services financiers à Paris ; Brossard Joseph, Mécanicien de route à Nîmes ; Brunel Emile, Ouvrier à Paray-le-Monial ; Brunet Etienne, Brigadier de manœuvres à Navers ; Bruno Paul, Commis de 1^{re} classe à Lyon-Brotteaux ; Buchet Lucien, Conducteur à Montargis ; Caille Joseph, Aiguilleur de 1^{re} classe à Perrigny ; Caliamand Jean, Chef de canton à Vions ; Camous Félix, Homme d'équipe à Marseille-Joliette-Arenc ; Carré Louis, Sous-Chef de gare de 4^e classe à

Auxerre-Saint-Gervais ; Catel Auguste, Mécanicien de manœuvres à Ambérieu ; Cathelin Marie, Chef de station à Fleurey-sur-Ouche ; Cerda Vincent, Facteur aux écritures à Blida ; Chabany Joseph, Mécanicien de route à Lyon-Vaise ; Chagniard Fortuné, Manœuvre au dépôt de Marseille ; Chaintrier Maurice, Contrôleur-adjoint du Service Electrique à Die ; Chaléas Eugène, Sous-Chef de canton à Rochemaure ; Challard Roger, Brigadier de manutention à Gannat ; Chaloin Régis, Chef de station à La Roche-des-Arnauds ; Chalvet Noël, Chef de canton à Pressins ; Champin Jean, Cantonnier à Grigny ; Chappas Gabriel, Conducteur à Clermont-Ferrand ; Charras Henri, Lampiste-appareilleur à Orange ; Chastagner Ernest, Cantonnier principal à Lyon ; Chatin Régis, Garde à Louhans ; Chaudrier Albert, Homme d'équipe à Saint-Etienne-Châteaureux ; Chausson Albert, Chef de train à Valence ; Chevallier Georges, Ouvrier à Villeneuve ; Chevartzmann Albert, Facteur-Chef à Dijon-Ville ; Chevrot Armand, Facteur-enregistreur à Etigny-Véron ; Chocat Clément, Conducteur à Paris ; Claparède Léonce, Conducteur à Alès ; Colomb Pierre, Commis de 1^{re} classe à Bercy ; Compot Antoine, Brigadier à Saincaize ; Corlet Louis, Vagonnier à Basançon ; Corseul Désiré, Brigadier de manœuvres à Gannat ; Cortaix Abel, Conducteur à Cavallion ; Cotta Aimé, Chef de train à Marseille-Saint-Charles ; Cottini Jean, Homme d'équipe à Annemasse ; Couet Fernand, Facteur aux écritures à Bercy ; Coupé Edmond, Elève-mécanicien à Montargis ; Curabet Marcel, Brigadier de manutention à Clermont-Ferrand ;

(Voir la suite en tête des pages roses.)

Citations à l'Ordre du Réseau

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



Le 11 août 1934, après le déraillement du train S-M en gare d'Avignon, se sont tout particulièrement signalés par leur belle conduite parmi les agents de tous les services, qui assumaient avec un zèle digne d'éloges les pénibles travaux de relèvement du matériel.

MM. Lambert Paul, Ouvrier, et Goy Ange, Manœuvre, du dépôt d'Avignon.



Le 27 août 1934, a fait preuve de vigilance et de perspicacité en réussissant à faire arrêter un malfaiteur qui venait de commettre un vol dans un train.

M. Eyraud Claude, Surveillant des trains, de la résidence de Lyon-Perrache.



Le 27 août 1934, a réussi, au péril de sa vie, à sauver un Cantonnier qui venait de tomber, au cours du travail, dans la rivière l'Arc.

M. Carraz Marcel, Journalier du Service de la Voie, à Saint-Julien-Montrichier.



Dans la nuit du 2 au 3 septembre 1934, a montré beaucoup de vigilance et d'initiative en prenant sans tarder les mesures propres à éviter un accident.

M. Guilloux Eugène, Garde de la Voie, à Bagnols.



Le 5 septembre 1934, a sauvé la vie d'un enfant de 9 ans, qui allait se noyer dans la Saône.

M. Mazué Marius, Chauffeur de route, du dépôt de Chalon.



MM. Libourel Marius, Surveillant à la gare de Lyon-Perrache et Teillière Joseph, Manœuvre spécialisé du poste d'entretien de Lyon-Perrache.



Le 12 septembre 1934, alors qu'il surveillait un chantier de renouvellement de ballast, a fait preuve d'un réel esprit d'attention et de décision, en arrêtant un train comportant un chargement défectueux, quelques instants avant son croisement avec un express.

M. Fromentin Jean, Cantonnier à Nîmes.



Le 11 septembre 1934, grâce à son courage et à son esprit de décision, a pu éviter un grave accident à un homme d'équipe.

M. Duport Désiré, Chef de gare à Reignier.



Le 24 septembre 1934, s'est courageusement précipité au secours d'un de ses collègues en danger de mort et a réussi à le sauver.

M. Berthillier Constant, Homme d'équipe à la gare de Bcurg.



Le 27 septembre 1934, a fait preuve de sang-froid et de courage en sauvant la vie à un voyageur qui allait être écrasé par un train.

M. Bérad Clément, Conducteur, de la résidence de Craonne-sur-Arzon.



Le 14 septembre 1934, ont réussi par leur courage et leur sang-froid à sauver un conducteur de camions pris sous son véhicule en flammes. Ont été assez grièvement brûlés aux mains au cours de ce sauvetage.

MM. Michot François, Mécanicien de route, et Rieu François, Chauffeur de route, du dépôt de Miramas.



Mme Sannajust Jean, Garde-barrières à Ambert.



Le 28 septembre 1934, au risque d'être elle-même écrasée, s'est précipitée au secours d'un vieillard qui allait être happé par un train et a réussi à le sauver.

Mentions pour actes méritoires

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

Services Financiers. — M. Isnard, Employé principal.

Exploitation. — MM. Ange Antoine, Facteur-mixte à Saint-Paul-lès-Romans; Barret Victor, Homme d'équipe à Marseille-Saint-Charles; Bernard Albert, Aiguilleur à Dijon-Ville; Bernard Firmin, Homme d'équipe à Grenoble; Bernard Louis, Facteur-enregistreur à Pont-du-Château; Berout Augustin, Vagonnier à Cavailon; Biancheri Joseph, Homme d'équipe à Nice-Ville; Blachère Gaston, Homme d'équipe à Vogüé; Bourneton Albert, Facteur-mixte à Marsillargues; Brunel Gustave, Homme d'équipe à Montpellier; Buvand François, Pointeur-relieur à Arles; Canat Abel, Facteur-mixte à Briennon; Charron Odilon, Brigadier de manutention à Montélimar; Coret Pierre, Homme d'équipe à Paris; Devèze Félix, Homme d'équipe à Paris; Duclos Louis, Surveillant à Paris; Estienne Victorin, Brigadier de manutention à Marseille-Joliette; Fabre Maurice, Sous-Chef lampiste à Annemasse; Ferroglià Dominique, Homme d'équipe à Paris; Fort Victor, Commis à Marseille-Saint-Charles; Gadet Néris, Homme

d'équipe à Paris; Germain François, Facteur-enregistreur à Cergy-la-Tour; Gioan Camille, Homme d'équipe à Nice-Ville; Gioanni Antoine, Homme d'équipe à Fontan-Saorge; Gravallon Marcel, Facteur-mixte à Charney-Condemine; Grosgheny Joseph, Chef de gare à Mamrolle; Jacquot François, Facteur aux écritures à Lyon-Brotteaux; Lacour André, Homme d'équipe à Valence; Lefrançois Gustave, Homme d'équipe à Paris; Luccio Gustave, Homme d'équipe à Nice-Ville; Marceron Ursin, Surveillant des trains à Paris; Marfella Vincent, Homme d'équipe à Paris; Mary Paul, Homme d'équipe à Marseille-Saint-Charles; Mattern Marcel, Sous-Chef de gare à Arvant; Médaille Joseph, Homme d'équipe à Paris; Mollard Henri, Chef de gare à Coligny; Ollier Fernand, Chef de gare à Saint-Sauveur-la-Sagne; Pothier Raymond, Homme d'équipe à Moulins; Roux Marcel, Facteur-mixte à Vonnas; Salen Maxime, Receveur à Marseille - Saint - Charles; Saurin André, Manœuvre à Nice-Ville; Sébillion Maurice, Receveur à Paris; Serre Pierre, Manœuvre à Nice-Ville; Sourdon Marcel, Receveur à Paris;

Tafanelli Jean, Homme d'équipe à Paris; Valette Marius, Chef de train à Avignon; Vesigne Alfred, Homme d'équipe à Paris; Vincent Raoul, Homme d'équipe à Lyon-Perrache.

Matériel et Traction. — MM. Albert Henri, Manœuvre spécialisée à Montereau; André Léon, Sous-Chef de brigade de manœuvres à La Blanche; Besame Marius, Manœuvre à Marseille-Saint-Charles; Bedaine Maurice, Manœuvre à Nevers; Mimi Vve Bertorello Eléonore, Cabour Joannès, Visiteur à Saint-Etienne; Combe Roger, Manœuvre à Confians; Ducoté Antoine, Chauffeur de route à Nice; Fourmier Gaston, Visiteur à Lyon-Guillotière; Galland Lucien, Manœuvre à Besançon; Gleizon Jean, Manœuvre à Langogne; Imbert Camille, Chef-visitateur à La Blanche; Jot Jean, Manœuvre à Dôle; Michau Alexandre, Manœuvre à Confians; Thizy Jean, Visiteur à Lyon-Guillotière.

Voie. — M. Patoz Octave, Surveillant technique à Marseille.
Réseau Algérien. — M. Guoirouard Julien, Vagonnier à Alger.

L'organisation de l'entretien du matériel roulant au P.L.M.

par M. Ballebois, Ingénieur
au Service du Matériel

Le voyageur, confortablement installé dans son compartiment, se demande-t-il parfois quelle somme d'efforts il a fallu coordonner pour mettre en service le train qui le rapproche chaque instant du but de son voyage, et pour lui garantir, dans sa course rapide, la régularité de la marche, le confort et la sécurité, qui sont la caractéristique essentielle des transports par chemin de fer ?

S'il n'y est initié, il ne peut certainement pas se faire une idée de la complexité des opérations de tous ordres qu'exige, quotidiennement, l'obtention de ce résultat.

Le **Bullefin P.L.M.**, à maintes reprises, a familiarisé ses lecteurs avec divers aspects de l'activité ferroviaire. Nous nous proposons ici d'exposer le mécanisme d'une branche de cette activité dont il n'a pas encore été fait mention : nous voulons parler de l'entretien du matériel roulant.

Quelles sont les qualités que doit posséder le matériel ?

Le matériel roulant, c'est-à-dire les voitures, les fourgons ou les wagons entrant dans la composition d'un train, doit tout d'abord être exempt de toute défectuosité susceptible d'apporter des perturbations dans la marche de ce train. Il faut, pour cela, que tous les organes tels que les organes de roulement, de freinage, d'attelage, de suspension, en un mot tous ceux dont une défectuosité serait de nature à compromettre la sécurité, soient en bon état.

Mais cette condition, nécessaire, n'est toutefois pas suffisante. Il est en effet indispensable en outre que les véhicules assurent aux personnes qu'ils transportent, dans le cas de trains de voyageurs, ou aux marchandises qu'ils contiennent, dans le cas de trains de marchandises, une protection efficace contre les intempéries ou les agents nocifs de toutes sortes contenus dans l'atmosphère. Ajoutons que, dans le cas des voitures, il faut de plus offrir le maximum de confort aux voyageurs et, pour cela, il est indispensable — surtout à l'heure actuelle — que les diverses installations ayant pour but d'y coopérer (chauffage, éclairage, distribution d'eau, etc...) soient en parfait état de fonctionnement.

En quoi consiste l'entretien du matériel roulant ?

Un matériel qui réunit toutes ces conditions est un matériel en bon état d'entretien.

Le maintien en bon état des véhicules exige l'exécution d'opérations de nature et d'importance très différentes, qu'on peut classer en deux catégories principales :

— la première comprend les opérations d'**entretien courant**, c'est-à-dire celles qu'on effectue quoti-

diennement sur les véhicules en service, à l'arrivée ou avant le départ des trains, voire au passage dans certaines gares ;

— la seconde comprend les opérations de **grand entretien** qu'on effectue périodiquement dans les ateliers sur les véhicules retirés à cet effet temporairement du service.

Nous allons indiquer sommairement en quoi consistent ces opérations.

I. — ENTRETIEN COURANT DU MATÉRIEL ENTRANT DANS LA COMPOSITION DES TRAINS DE VOYAGEURS

Lorsqu'un train arrive en gare, au terminus de son parcours, les véhicules qui le composent ont été salis extérieurement et intérieurement. Ils peuvent être, de plus, le siège de défectuosités plus ou moins importantes inhérentes au fait même que le train a parcouru un certain trajet (1).

Avant de remettre le train en service, il va falloir le visiter pour déceler ces défectuosités, faire les réparations correspondantes et effectuer le nettoyage nécessaire.

a) Un premier examen du train est fait en gare même par des **visiteurs** qui, après s'être enquis auprès du personnel compétent du train (mécanicien, chef de train) des incidents qui ont pu survenir en cours de route, recherchent les défectuosités dont il est nécessaire de reconnaître au plus tôt l'existence (boîtes d'essieux chaudes, par exemple).

b) Les autres opérations sont effectuées sur le **chantier de lavage**.

Ce chantier comporte un certain nombre de voies spécialisées, dans le voisinage de la gare, à l'abri des manœuvres, voies sur lesquelles les rames sont dirigées quelque temps après l'arrivée des trains à leur terminus.

Nous allons, à titre d'exemple, décrire succinctement les opérations exécutées sur une rame dans le plus important des chantiers de lavage du Réseau : celui de Bercy-Confians, situé à 3 km. de la gare de Paris et qui nettoie quotidiennement en été 52 trains dont 37 rapides et express, soit 500 véhicules environ.

(1) Rappelons en passant que notre Réseau détient le record en France du nombre de trains circulant sur de longues distances (la plus longue est Paris-Vintimille, 1.121 km). Pour maintenir en bon état un matériel assurant de tels parcours, en traction à vapeur et empruntant de longs tunnels, on conçoit aisément qu'il est nécessaire d'apporter des soins tout particuliers aux questions d'entretien.

Préparation d'un train sur le chantier de Conflans.

Visite du train. — Depuis la gare de Paris où il a été l'objet d'une visite préalable, ainsi qu'il est dit plus haut, le train est évacué au moyen d'une locomotive de manœuvres (souvent l'une des diesel-électrique déjà mentionnées au **Bulletin**). Il est amené sur une voie spécialisée, comportant une fosse, où on le soumet à une visite détaillée. Tout y est passé en revue. D'abord on examine ce qui intéresse la **sécurité** ; le châssis, les organes de suspension, de roulement, de choc et de traction, de freinage ; puis ce qui contribue au **confort** : chauffage, éclairage, installations intérieures diverses. Les déficiences sont soigneusement consignées sur une feuille spéciale qui sera tout à l'heure remise aux équipes de réparation.

On procède également au remplissage d'huile des boîtes d'essieux, opération simple, mais qui nécessite néanmoins beaucoup de soin, toute négligence dans ce domaine pouvant avoir d'importantes répercussions.

Lavage de l'extérieur des véhicules. — Cette expertise terminée, la rame est refoulée sur les voies de lavage et de réparation en passant tout entière, à la vitesse de 3 km/h, dans la machine à laver.

Cette machine, représentée ci-contre, consiste essentiellement en 8 tambours verticaux rotatifs, disposés à raison de 4 de chaque côté de la voie, munis de bandes de drap venant balayer la surface extérieure des véhicules pendant que, par des rampes perforées disposées verticalement, de l'eau à forte pression se trouve projetée sous des incidences diverses.

La rame en sort complètement lavée extérieurement, aussi bien que l'auraient pu faire les équipes de nettoyeurs qui procèdent à la brosse, dans d'autres chantiers moins bien équipés.

Il ne restera plus ensuite qu'à parachèvement le lavage des glaces auxquelles le seul passage dans la machine ci-dessus ne suffit pas à donner la limpidité désirable.

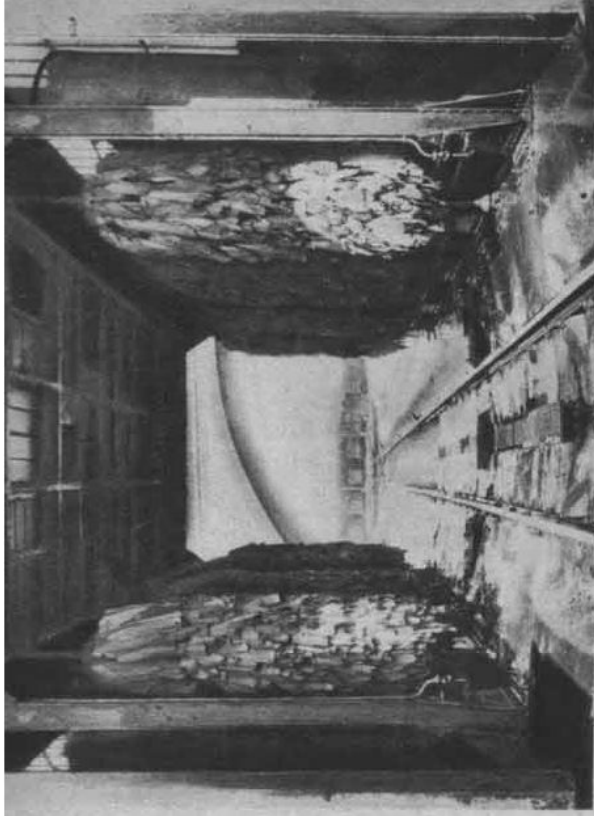
Opérations effectuées sur le chantier proprement dit.

— Au sortir de la machine à laver, la rame est amenée sur une des voies du chantier proprement dit, où elle va séjourner de deux à trois heures, pour être livrée aux équipes d'entretien.

Ce sont les équipes d'**ouvriers**, qui vont procéder aux réparations reconnues nécessaires lors de la visite à l'entrée, puis à l'essai minutieux des organes de frein et de chauffage.

Ce sont les équipes de **nettoyeurs**, qui vont procéder au nettoyage intérieur complet ainsi qu'au lavage extérieur complémentaire des glaces.

Le nettoyage intérieur demande une minutie très poussée de la part des agents qui l'effectuent. Il comporte une série d'opérations qui, toutes, sont exécutées avec un soin méticuleux : balayage, nettoyage — au moyen d'aspirateurs — des garnitures (coussins, dossiers, rideaux, tapis), nettoyage des pièces métalliques (barres d'appui, poignées de portes, etc...), détachage des coussins, lavage et désinfection des w.-c., lavage intérieur

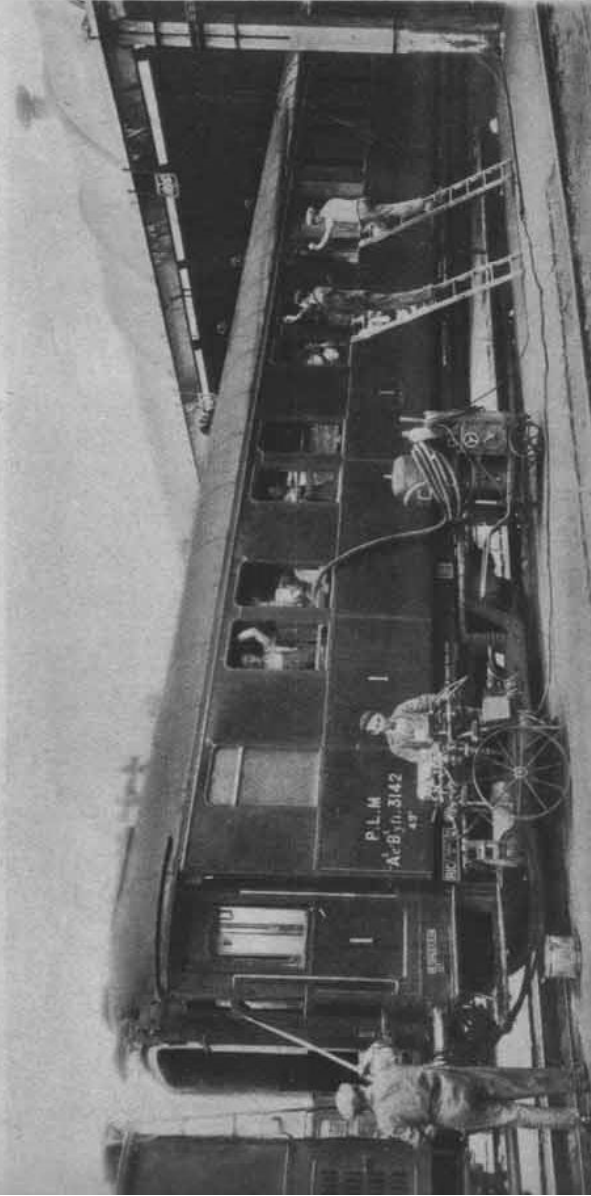


Machine à laver du chantier de Bercy-Conflans. On voit, de part et d'autre de la voie, les tambours verticaux munis de lanières de drap qui, dans leur rotation, viennent balayer la surface extérieure des véhicules.

On distingue au premier plan, fixés le long des deux montants, deux des rampes perforées d'où jaillit l'eau.



Cette figure représente une rame en cours de passage à la machine à laver. Cette rame, refoulée à la vitesse de 3 km/h vers le chantier, est poussée par une locomotive de manœuvres attelée à l'extrémité, au delà de la machine à laver.



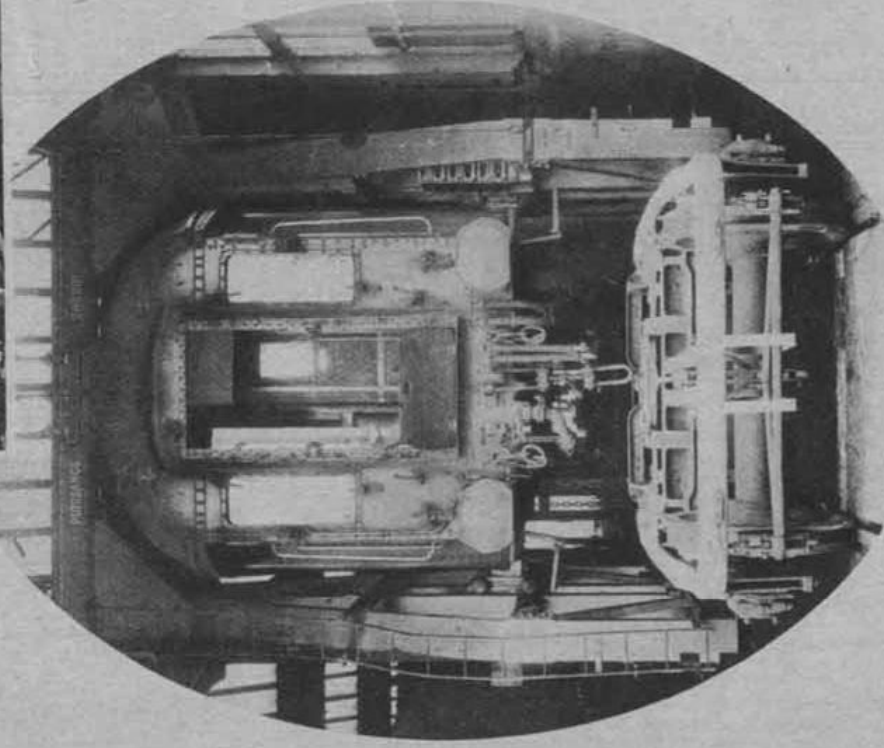
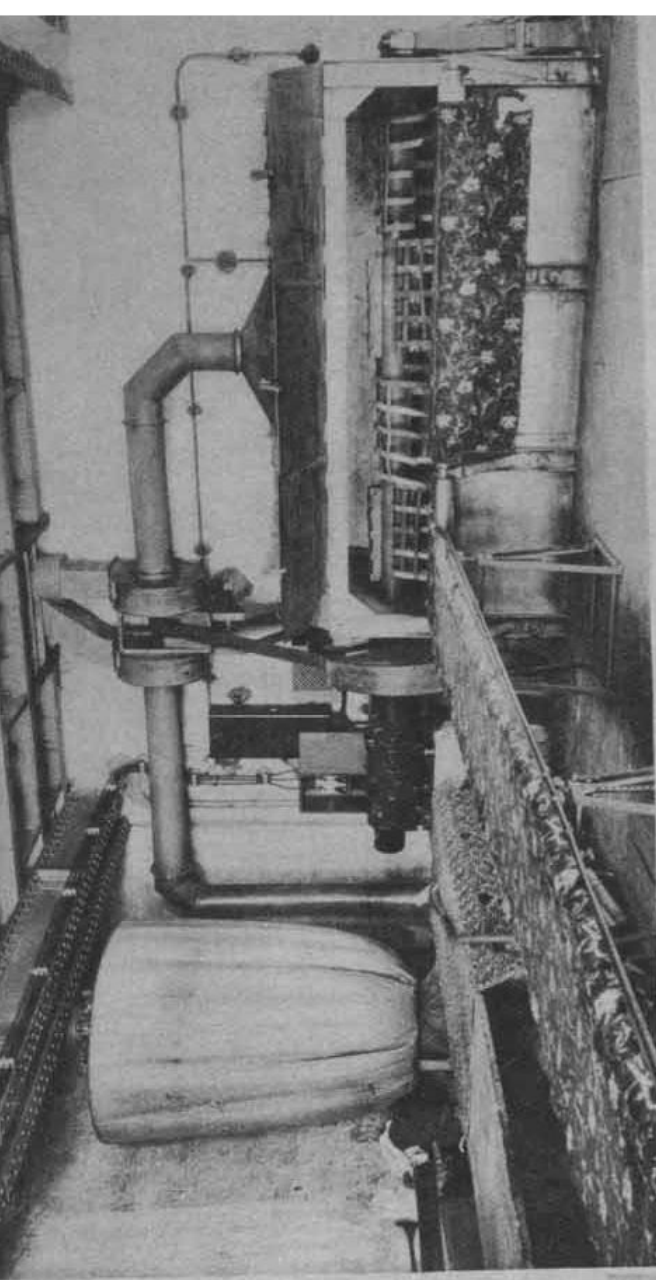
Cette figure représente une voiture d'une rame en cours de nettoyage sur le chantier de Conflans.

On y voit en particulier la machine à nettoyer par le vide, qu'un agent est en train d'utiliser pour l'aspiration du dossier d'un compartiment.

On y voit également, au premier plan, le poste d'essai de freins en cours d'utilisation.

Machine à battre les tapis des ateliers de voitures de Villeneuve-Triage.

On y voit des tapis disposés pour l'opération à effectuer. Après avoir rabattu les volets situés à la partie supérieure, on met la machine en route. Les lanières de cuir, visibles sur la figure, viennent frapper les tapis à tour de rôle, cependant que les poussières sont aspirées et refoulées dans un sac en toile, visible au fond et à gauche.



Ci-dessus, une voiture en cours de levage aux ateliers de Villeneuve. Saisie au voisinage de chacune de ses extrémités par deux portiques, la caisse est soulevée et séparée de ses bogies. Ceux-ci vont être dirigés à l'en-droit où aura lieu leur révision.

Ci-contre, voiture en cours de réparation générale. La charpente a été mise à nu afin de permettre de procéder à sa vérification ainsi qu'aux réparations utiles.

dés glaces, essuyage des boiseries, cloisons, lavage à grande eau des parquets non recouverts de tapis. Aucun coin, aucun espace n'est laissé inexploré.

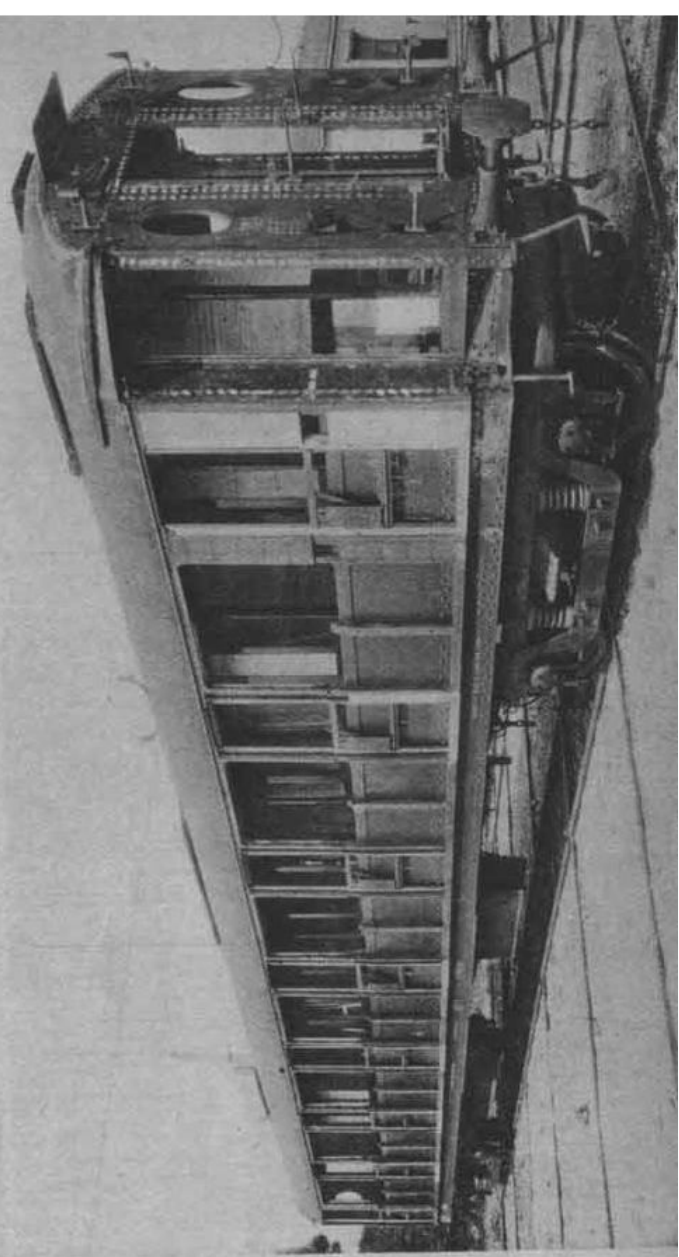
On procède également au remplacement de la lingerie (housse, essuie-mains, serviettes, taies d'oreillers, etc...), au remplissage des réservoirs d'eau, au garnissage des distributeurs de savon.

Enfin, au cours du séjour de la rame sur le chantier, on effectue, lorsqu'il y a lieu, certaines opérations de révision courante périodiques, telles que la visite des boîtes à huile, de l'équipement d'éclairage électrique, de l'intercommunication pneumatique, etc..., opérations de périodicité variable suivant les séries de véhicules et la nature du service assuré.

Départ du chantier. — Mais l'heure de quitter le chantier a sonné et la rame doit alors être prête. Il se peut toutefois que des avaries trop importantes n'aient pu être réparées durant le séjour sur le chantier (par exemple un remplacement d'essieu). On diffère alors le véhicule qui en est l'objet, on le remplace par un autre appartenant à la réserve et dûment préparé, et on le dirige sur une voie spéciale du chantier ou sur un atelier suivant l'importance et la nature de la réparation à exécuter.

Ajoutons que de tels cas sont, heureusement, relativement rares, et que l'on est en mesure de faire un très grand nombre de réparations sur les rames afin d'éviter l'immobilisation du matériel.

Visite et entretien des trains au départ et en cours de route. — Avant le départ, les trains sont l'objet d'une dernière visite, destinée à s'assurer si tout est en état, et au cours de laquelle il est procédé, en particulier, aux essais réglementaires du chauffage et du frein, cette fois avec la machine titulaire.



Au cours du stationnement dans les principales gares, les trains font encore l'objet de visites destinées à rechercher si aucune défectuosité préjudiciable à la sécurité ou au confort n'est survenue en cours de route.

Au surplus, pendant le stationnement dans certaines grandes gares, des agents spécialisés procèdent au nettoyage des w.-c., au remplacement de la lingerie, etc., tandis que d'autres agents font le plein des réservoirs d'eau en utilisant des tonneaux-pompes dont le Bulletin a décrit, dans un de ses derniers numéros, le modèle le plus récent (1).

II. — GRAND ENTRETIEN DU MATÉRIEL ENTRANT DANS LA COMPOSITION DES TRAINS DE VOYAGEURS

Les soins donnés couramment au matériel en service seraient insuffisants pour lui assurer, seuls, une existence illimitée. L'expérience montre qu'au bout d'un certain nombre de mois, variable suivant les séries de véhicules et en raison du service plus ou moins intensif auquel chacune d'elles est affectée, la peinture tant intérieure qu'extérieure est usée, les garnitures intérieures, salies et usées, doivent être changées, certains organes importants dont le remplacement ne peut être effectué sur place ont atteint leur limite d'usure, la charpente des véhicules appelle d'importantes réparations.

D'où la nécessité de faire passer périodiquement les véhicules dans les ateliers pour leur faire subir une réparation générale.

Réparations générales. — Ainsi que le nom l'indique, une telle opération consiste en une remise en état complète de toutes les parties constitutives du véhicule qui ont besoin de réparation, accompagnée de tous les démontages requis : dépanneautage, retrait des essieux, démontage des tuyauteries, de l'équipement électrique, du garnissage intérieur, etc...

(1) Nous signalerons, pour mémoire, l'entretien que le Service de l'Exploitation assure maintenant en cours de route sur certains trains de longs parcours, dans lesquels des femmes dites « Préposées à l'accompagnement des grands-trains » sont chargées de maintenir constamment propres les W.-C., couloirs, barres d'appui, etc... (N.D.L.R.)

Tous les organes sont examinés, révisés, réparés ou remplacés. Les garnitures intérieures sont refaites entièrement à neuf : sièges, coussins, dossiers, tapis, etc... Les ferrures diverses, après démontage, sont remises en état. La charpente reçoit les réparations reconnues nécessaires. Enfin, la peinture est refaite complètement tant à l'intérieur du véhicule qu'à l'extérieur.

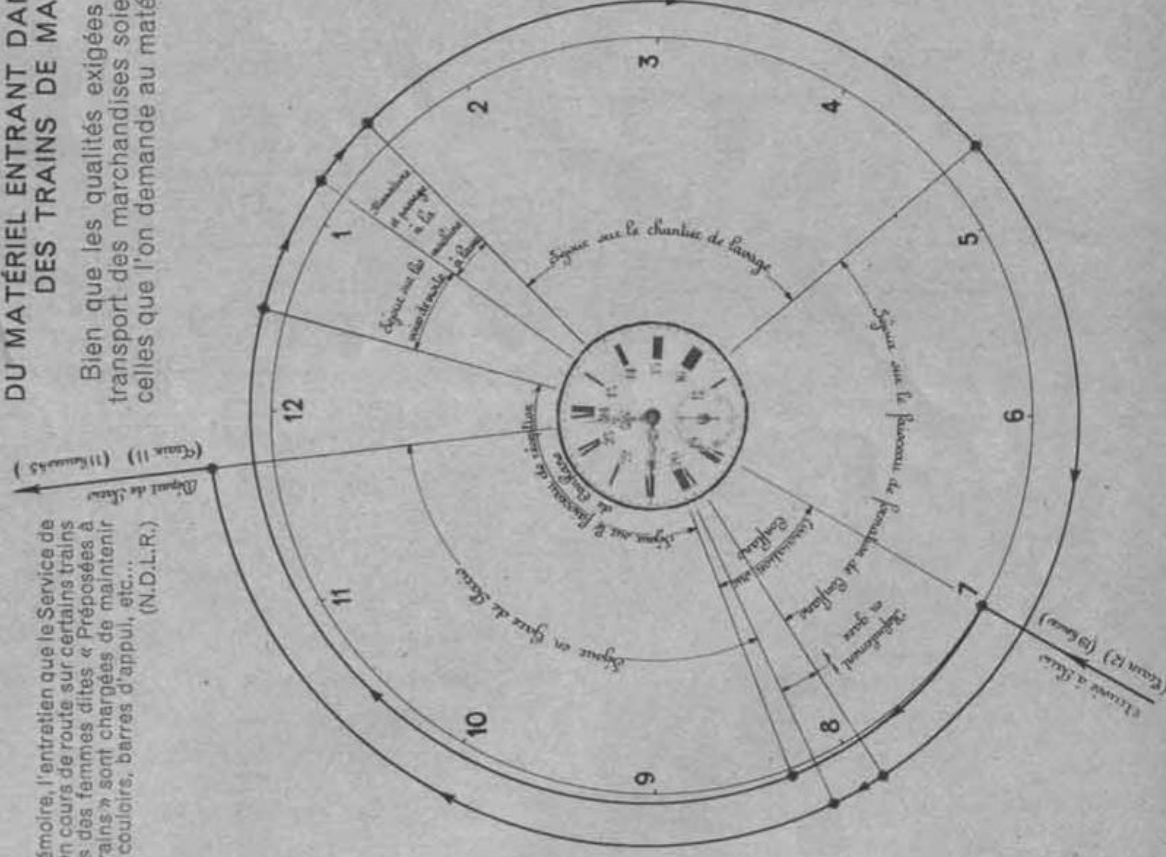
Opérations intermédiaires de peinture. — Mais ce n'est pas tout. Même entre deux réparations générales, un véhicule ne peut pas être maintenu en service de façon ininterrompue, livré aux seules opérations d'entretien courant dont nous avons parlé plus haut. Si poussé que soit le soin apporté dans leur exécution, il arrive en effet un moment où la peinture extérieure devient par trop encrassée, où le garnissage et la peinture intérieurs sont trop maculés pour que le nettoyage effectué couramment suffise à redonner au véhicule un aspect satisfaisant. En outre, certains organes intéressant la sécurité ou le confort doivent déjà être révisés.

D'où la nécessité, dans le laps de temps qui sépare deux réparations générales consécutives, de faire passer périodiquement les véhicules dans les ateliers pour y subir ce qu'on appelle une **opération intermédiaire de peinture**. Une telle opération, bien moins poussée qu'une réparation générale, consiste essentiellement dans le lavage des garnitures intérieures, le battage et, le cas échéant, le nettoyage par benzihage des tapis, la reprise du vernis ou de la peinture intérieure et la reprise superficielle de la peinture extérieure. Pendant le cours de ces opérations, on procède à la révision des organes importants (essieux, suspension, frein, éclairage, etc...).

Le temps de service assuré entre deux passages consécutifs aux ateliers pour réparation générale ou opération de peinture varie, pour les voitures, de 10 à 27 mois suivant les séries et, pour les fourgons, de 40 à 45 mois.

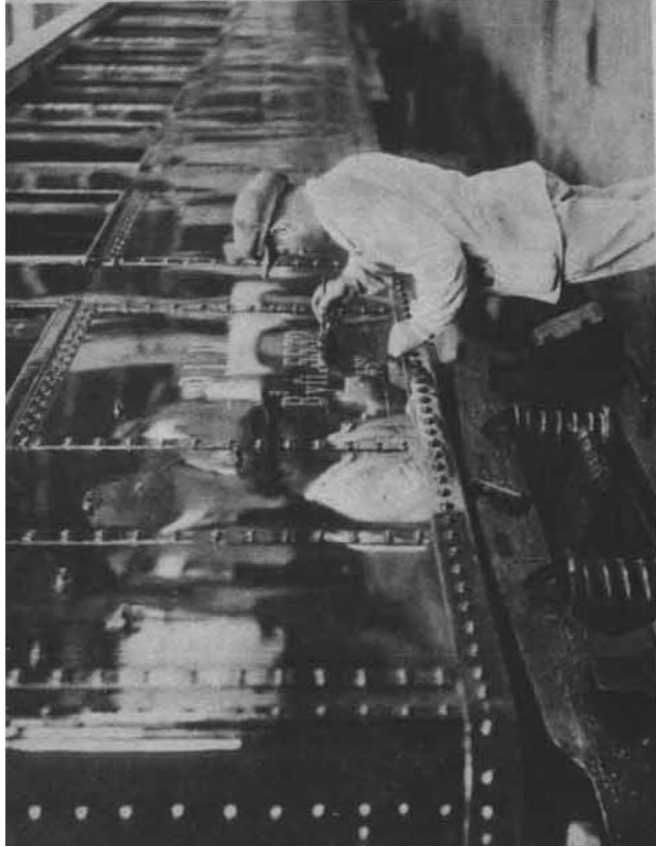
III. — QUELQUES MOTS SUR L'ENTRETIEN DU MATÉRIEL ENTRANT DANS LA COMPOSITION DES TRAINS DE MARCHANDISES

Bien que les qualités exigées du matériel affecté au transport des marchandises soient moins poussées que celles que l'on demande au matériel affecté au transport



Scéma indiquant dans l'ordre où elles se présentent les différentes opérations effectuées sur une rame, entre son arrivée à Paris et son affectation à un nouveau train.

L'exemple donné ci-contre est celui de la rame du train 12, arrivant à Paris à 19 heures et repartant le lendemain à 11 h. 45 (train 11).



des voyageurs, les véhicules utilisés n'en doivent pas moins présenter des garanties de sécurité et assurer aux marchandises qu'ils contiennent une protection telle que l'entretien de ce type de matériel appelle des soins importants.

L'entretien courant en est effectué dans des chantiers annexés aux principales gares ouvertes au trafic P.V. On y procède aux réparations reconnues nécessaires ainsi qu'à la vérification des organes intéressant la sécurité.

Les véhicules qui sont le siège d'avaries trop importantes sont dirigés sur un atelier de wagons où l'on procède à leur remise en état. C'est dans



les ateliers que l'on procède en outre, périodiquement, à la révision des organes de roulement et de freinage.

Comment est organisé le service d'entretien du matériel roulant ?

L'entretien du matériel roulant est exécuté par le Service du Matériel. Le Réseau est divisé en 3 circonscriptions ayant chacune à sa tête un ingénieur principal ou un ingénieur. Chaque circonscription comprend elle-même 3 groupements d'entretien correspondant aux principaux centres; chacun d'eux est placé sous la direction d'un chef de groupement à qui incombe le soin de maintenir en bon état d'entretien le matériel qui se trouve sur son territoire.

La carte ci-contre indique quelles sont les frontières des 3 circonscriptions ainsi que les délimitations des groupements.

Les opérations de grand entretien de voitures sont effectuées par les établissements P.L.M. de Villeneuve-Triage, d'Oullins, de Villeneuve-Prairie, de Dijon, de Lyon-Guillotière, de Nîmes et de Marseille, ainsi que par certains établissements de l'industrie privée.

Les principaux chantiers de lavage du Réseau sont ceux de Bercy-Conflans, Lyon-Guillotière, Marseille-Blancarde, Vintimille, Dijon, Clermont, Saint-Étienne, Nevers, Nîmes, Nice, Avignon.

Les réparations importantes du matériel P.V. sont exécutées par les ateliers P.L.M. de Villeneuve-Saint-Georges, Dijon-Perrigny, Clermont, Courbessac, Marseille-Prado, par le Petit-Entretien de Pont-de-l'Ane, ainsi que par divers établissements de l'industrie privée.

Les principaux chantiers d'entretien sont ceux qui sont annexés aux grandes gares telles que Villeneuve-Triage, Dijon-Perrigny, Miramas, Fontcouverte, Badan, etc...

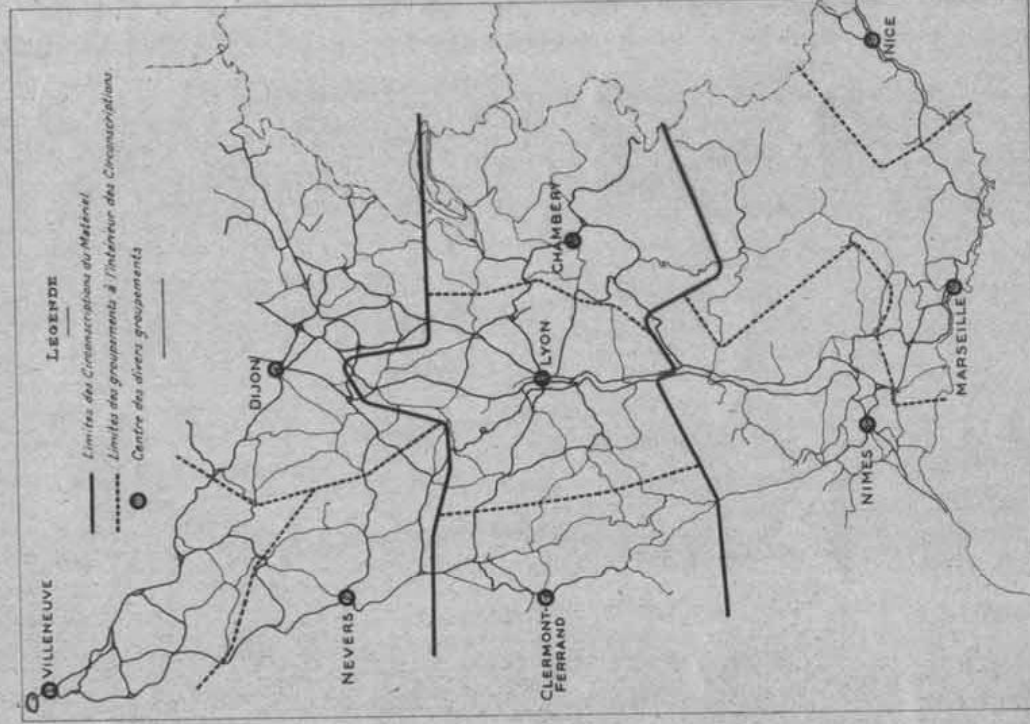
Citons, pour terminer, quelques chiffres qui diront ce que peut représenter dans un réseau comme le nôtre une année d'entretien du matériel roulant: voitures, fourgons et wagons (nous précisons qu'il n'est pas ici question du matériel locomoteur).

Si nous considérons la dépense, nous voyons qu'il en coûte annuellement (chiffres de l'année 1933) 315 millions de francs.

Si nous nous plaçons au point de vue des matières consommées, nous constatons qu'elles interviennent pour un peu plus de 111 millions de francs dans la dépense ci-dessus.

Enfin, le personnel occupé à ce travail (agents P.L.M. et personnel étranger à la Compagnie) est composé d'un peu plus de 12 000 unités au total.

Tel est, brièvement esquissé, l'effort que nécessite le maintien en bon état d'un effectif d'environ 10 800 véhicules G.V. et 128 000 véhicules P.V., une partie de ces derniers se trouvant d'ailleurs mise en garage pendant les périodes de faible trafic.



REVUE DOCUMENTAIRE

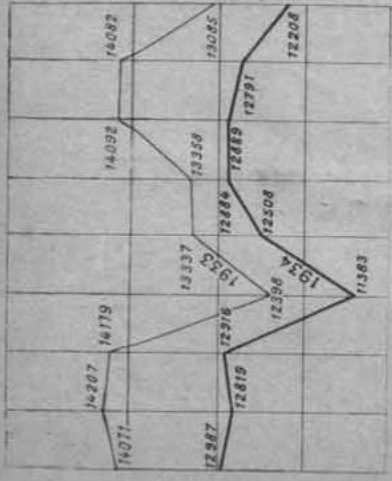


Fig. 1. — Moyenne journalière des wagons chargés.

TRAFIC DU RÉSEAU P.L.M.

Voici quelques-unes des données relatives au trafic du réseau P.L.M. pendant la semaine du 8 octobre au 14 octobre 1934 (fig. 1) et la moyenne journalière des parcours du matériel locomoteur durant chaque décennie d'octobre et novembre 1934 (fig. 2). Les minima observés au cours des périodes correspondantes de 1930 avaient été de 15 999 wagons chargés (4^e semaine) et de 446 492 km (1^{re} décennie de novembre). Ces minima sont supérieurs de 4 616 wagons et de 75 657 km aux minima actuellement enregistrés.

QUELQUES RÉSULTATS COMMERCIAUX DES SERVICES P. L. M. D'AUTORAILS

Le Bulletin P.L.M. de novembre dernier a donné quelques renseignements sur les nouveaux Services d'autorails organisés le 7 octobre dernier sur les lignes de Paris à Lyon, de Lyon à Grenoble et de Saint-Raphaël à Menton. Nous pouvons signaler aujourd'hui, que sur chacune de ces lignes les résultats obtenus sont des plus satisfaisants.

Entre Paris et Lyon, l'utilisation moyenne des coupés Bugatti atteint 76 % de la capacité offerte. A plusieurs reprises, nous avons dû refuser du monde.

Sur les lignes de Lyon à Grenoble et de Saint-Raphaël à Menton, le nombre des billets délivrés pendant le mois d'octobre accuse, par rapport à la période correspondante de l'année précédente, une augmentation de 12 % sur la ligne de Lyon à Grenoble et de 30 % sur la ligne de Saint-Raphaël à Menton.

A la date du 1^{er} décembre, une nouvelle impulsion a été donnée à notre organisation sur la ligne de Lyon à Grenoble. Trois navettes d'autorails ont été ajoutées sur cette ligne, dont une entre Lyon et Grenoble et deux entre Lyon et Bourgoin.

Sur cette ligne, comme sur les autres d'ailleurs, les mailles du graphique de la circulation apparaissent sensiblement resserrées pour la plus grande commodité des voyageurs (voir fig. 3).

Desserte de nouveaux points d'arrêts. — La possibilité d'augmenter la fréquence des relations — grâce à l'abaissement du prix de revient — ainsi que la vitesse et le confort des autorails, ne sont cependant pas les seuls avantages de ce nouveau moyen de transport.

Les facilités d'accélération et de freinage de ces appareils permettent de multiplier les arrêts intermédiaires et d'améliorer la desserte des agglomérations éloignées des gares, en créant de nouvelles stations.

C'est ainsi que, depuis le 1^{er} septembre 1933, nous avons créé 12 points d'arrêt nouveaux sur diverses lignes exploitées par autorails :

- Trois sur la ligne de Pontarlier à Gilley (Pontarlier-Saint-Pierre) ;
- Trois sur la ligne de Toulon aux Salins-d'Hyères (Savarry, le Palayvestre, l'Ayguade) ;
- Huit sur la ligne de La Roche à Clamacy (Cheny, Beaumont P.L.M., Gurdy (bourg), Jonches, Sainte-Pallaye, Trucy-sur-Yonne, Merry-sur-Yonne, Grain).

Les installations ne sont pas coûteuses : un simple trottoir mesurant environ 50 m de longueur, quelques traverses usagées en bordure, un écriteau indiquant les horaires, et c'est tout.

L'autorail annonce son approche à l'aide de son klaxon. La nuit, l'éclairage des phares permet au Conducteur d'apercevoir les voyageurs qui désirent monter. Afin d'éviter des stationnements inutiles, la desserte des points d'arrêts est en effet facultative et l'autorail ne s'arrête que s'il y a des voyageurs à prendre ou à laisser. Les voyageurs qui désirent monter doivent signaler au Conducteur ; ceux qui désirent descendre

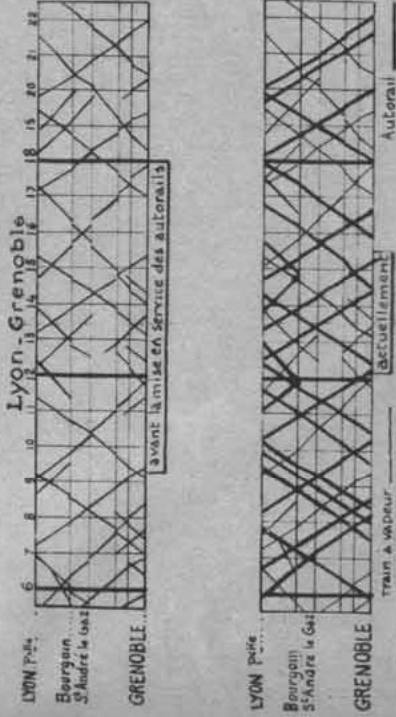


Fig. 3. — Graphique de la circulation des trains Lyon-Grenoble, avant la mise en service des autorails et actuellement.

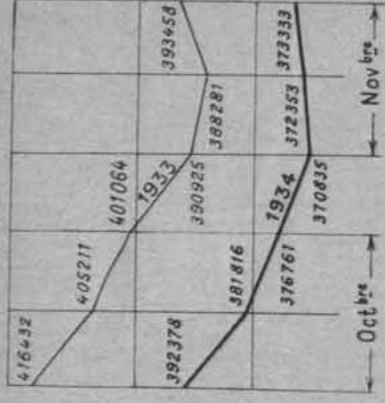


Fig. 2. — Moyenne journalière des parcours du matériel locomoteur.

actionnent la sonnette « arrêt facultatif » ou préviennent à l'avance le Chef de train.

Lorsque les trains à vapeur desservent ces points d'arrêt, l'arrêt est, bien entendu, obligatoire.

Les billets sont délivrés aux voyageurs, soit par le Chef de train, en cours de route, soit par les garde-barrières des passages à niveau.

Cette innovation act-elle été appréciée du Public ? Certes, et les deux exemples suivants le montrent suffisamment :

Depuis la création récente des points d'arrêts, il a été délivré 1 555 billets de ou pour Pontarlier-Saint-Pierre (fig. 4), 3 387 de ou pour le Palayvestre et 1 425 de ou pour l'Ayguade (ligne de Toulon aux Salins-d'Hyères).

NOUVELLE PROGRESSION DE NOS SERVICES DE DOMICILE

Le numéro de juillet dernier a publié une étude sur la récente extension de nos services de domicile. Or, depuis cette époque, ces services ont été encore étendus considérablement, comme le montrent les graphiques de la fig. 5 :

1^o Nombre de localités desservies par des organisations P.L.M. d'enlèvement et de livraison des marchandises à domicile ou dans des dépôts de colis : au 1^{er} janvier 1934, 950 ; au 1^{er} juillet, 1 450 ; actuellement, 2 850.

2^o Nombre de dépôts de colis : au 1^{er} janvier 1934, 250 ; au 1^{er} juillet, 900 ; actuellement, 1 900.

3^o Nombre de localités éloignées des gares ou pour lesquelles il est possible d'obtenir des billets de correspondance par route, conjointement avec des titres de transport par fer à destination ou au départ de toutes gares P.L.M. : au 1^{er} janvier 1934, 15 ; au 1^{er} juillet, 550 ; actuellement, 1 700.

4^o Nombre de localités desservies par des organisations d'enlèvement et de livraison des bagages à domicile ou dans des dépôts de colis avec enregistrement direct de ou pour toutes les gares du Réseau P.L.M. : au 1^{er} janvier 1934, 30 ; au 1^{er} juillet, 700 ; actuellement, 2 250.

En résumé, au 1^{er} janvier 1935, dans un nombre de localités isolées sensiblement supérieur au nombre de nos gares P.L.M. le voyageur et le commerçant trouvent, pour leurs transports, des commodités comparables à celles qu'offrirait une gare. La collaboration du rail et de la route devient ainsi de plus en plus étroite sur tout notre terrain ; elle englobe la quasi-totalité des localités tant soit peu importantes.

Il convenait, bien entendu, de donner toute la publicité désirable à ces différents services et dans ce but les mesures suivantes ont été prises :

1^o Un tableau intitulé « Service de Correspondance P.L.M. par route » est désormais inséré (depuis le 1^{er} janvier 1935) dans l'Indicateur et le Livret Chaix. Ce tableau, distribué à toutes les gares du Réseau, donne tous les éléments nécessaires à l'organisation d'un voyage en provenance et à destination d'une des localités desservies par les lignes d'autobus en correspondance (prix des billets, tarif d'enregistrement des bagages, horaires).

2^o Une brochure contenant la liste complète (1) des localités desservies par des organisations d'enlèvement et de livraison des marchandises vient d'être publiée. Elle doit être largement répandue chez les industriels et commerçants qui y trouveront tous les renseignements nécessaires pour le calcul simple des taxes et l'établissement des itinéraires des marchandises en provenance ou à destination de localités desservies.

(1) Liste figurant également dans les Recueils Chaix.

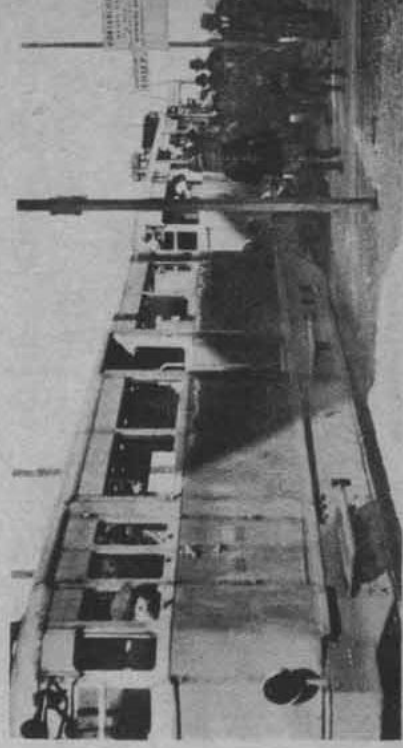


Fig. 4. — Le « point d'arrêt » de Pontarlier-Saint-Pierre.

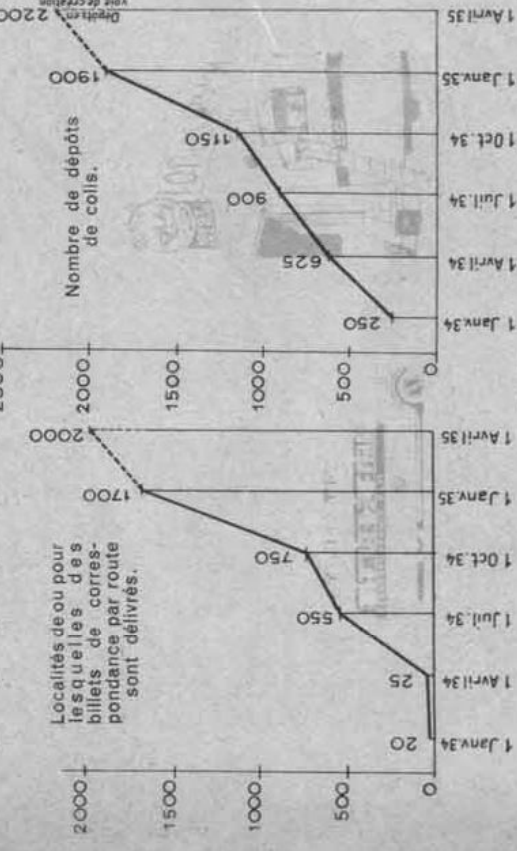
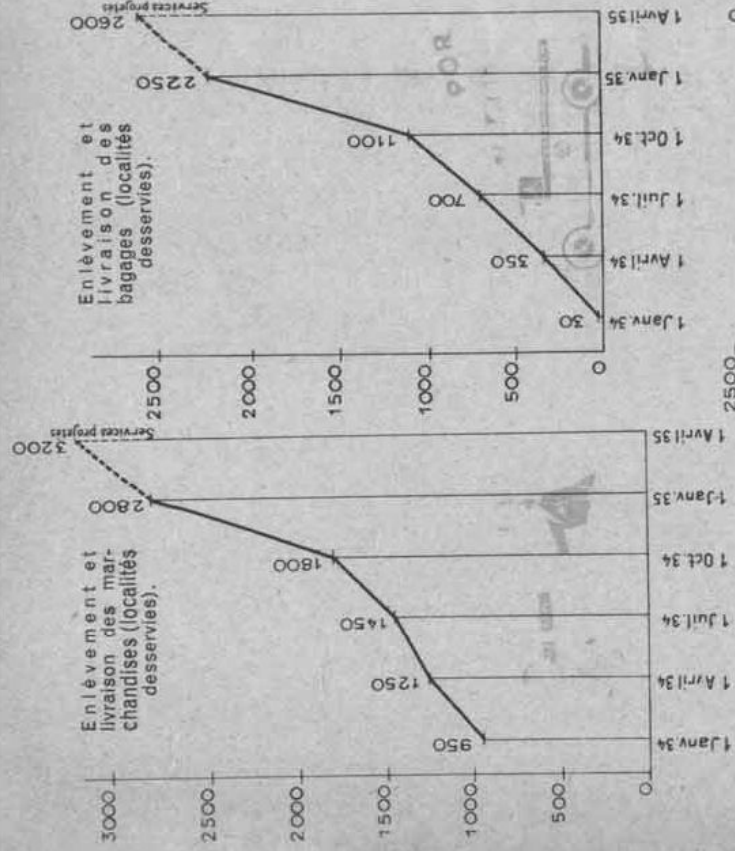


Fig. 5.

TRIAGE DES TRAINS DE PRIMEURS A AVIGNON

Il y a fort longtemps que, dans le but de régulariser les transports de primeurs de la Vallée du Rhône dont l'augmentation avait provoqué des difficultés de circulation, notre Compagnie a été amenée à prévoir à une certaine distance des centres de production, la concentration, le triage et le classement par directions des éléments des trains de messageries transportant des primeurs.

Ce triage devait être effectué dans une gare située au nord de la Vallée du Rhône — limite de la zone de production — et à l'origine des différentes directions prises par les wagons de primeurs. La gare de Chasse, qui remplissait ces conditions, fut équipée en conséquence et commença à jouer ce rôle le 1^{er} juin 1909.

Mais la marche sans cesse ascendante du trafic des primeurs, due au développement intensif des cultures maraichères et des plantations fruitières dans la Vallée du Rhône, a été telle, que la gare de Chasse ne pouvait plus, en 1931, faire face que très difficilement à ses obligations de triage et de formation des trains de primeurs.

Le tableau comparatif ci-après des wagons de primeurs recus par cette gare pendant la période des forts envois en 1909, 1925 et 1931, démontre nettement la progression de ce trafic.

	1909	1925	1931
Mai et Juin	11.789	22.409	33.738
Juillet	7.477	11.379	16.058
Août	7.331	13.799	20.012
Septembre	6.557	12.120	15.187

L'agrandissement des installations de la gare de Chasse s'imposait et un programme de travaux fut mis à l'étude, dont on verra bientôt les premières réalisations.

Mais en attendant, il fallut, en 1932, faire aider la gare de Chasse. La gare de La Voulte-sur-Rhône fut donc choisie pour suppléer à l'insuffisance de la gare de Chasse. Mais cette organisation était assez onéreuse et imposait, en outre, aux wagons de primeurs une escale supplémentaire augmentant la durée de l'acheminement.

Cette situation a pu être améliorée du fait de l'évacuation, au début de 1934, du faisceau de triage pair de la gare d'Avignon, sur lequel a été installé, pour la campagne 1934, un triage pour les wagons de pri-

meurs, situé au centre même de la région de production et dont le fonctionnement est le suivant :

Des trains de ramassage partant des principaux points de production — Barbentane (où les chemins de fer des Bouches-du-Rhône nous remettent les produits en provenance de Châteaurenard et de la région), Cavallon, Le Thor, Carpentras, Tarascon — amènent à Avignon les primeurs expédiées dans l'après-midi et la soirée. Cette gare effectue rapidement le débranchement de ces trains, en vue de classer les wagons de primeurs par directions pour les incorporer dans des trains directs à marche rapide évitant Chasse.

Dans le triage d'Avignon les trains directs sont formés par directions :

- sur Bercy, classes par tranches distinctes pour les Réseaux du Nord, de l'Etat, pour Paris et Bercy ;
- sur Is-sur-Tille transit et Saincaize transit, lorsque la gare d'Avignon dispose d'éléments suffisants.

Pendant les périodes où les envois de raisins et de melons ont été particulièrement importants, la gare d'Avignon a pu former dans une même journée :

- 2 trains directs sur Is-sur-Tille transit,
- 1 train direct sur Saincaize transit,
- 8 trains directs sur Bercy et au delà,

trains comportant un total de 253 wagons.

Cette gare a, en outre, remis le même jour, à des trains terminant à Chasse, 95 wagons pour différentes destinations.

Les courbes ci-après (fig. 6) (nombre mensuel de wagons de primeurs débranchés dans chacune des gares de Chasse, Avignon-Triage 2-4 et La Voulte-sur-Rhône) donnent une idée de l'important travail de la gare d'Avignon et de l'aide efficace que cette gare apporte ainsi à celle de Chasse comparativement à celle de La Voulte.

Cette organisation, qui a fonctionné du 15 mai au 6 octobre 1934 avec la plus grande régularité, a permis, d'une part, de réaliser des économies intéressantes, d'autre part, de réduire la durée de l'acheminement dans certaines relations, notamment sur Lyon, Saint-Etienne, l'Ouest de la France via Saincaize et sur les au delà de Paris, car elle offre aux envois pour ces relations un départ beaucoup plus tardif, tout en maintenant les mêmes heures d'arrivée à destination.

- Notons, à titre d'exemple, que :
- pour Lyon, Saint-Etienne et l'Ouest de la France, on part de : L'Isle-Fontaine-de-Vaulcuse à 16 h 03, au lieu de 13 h 34 en 1933, Carpentras à 17 h 20, au lieu de 15 h 30 en 1933 ;
 - pour le Nord de la France, la Belgique et les Pays-Bas, on part de : Tarascon à 20 h 30, au lieu de 15 h 33, en 1933, Graveson à 21 h 05, au lieu de 16 h en 1933.

L'organisation qui fonctionne à Avignon pendant l'été sera maintenue lorsque les travaux d'agrandissement de Chasse seront terminés. A cette époque, le rôle de nos deux grandes gares de concentration et de triage des trains de primeurs sera, dans ses grandes lignes, fixé comme suit :

— La gare d'Avignon effectuera, pour les zones de production dont elle est le centre, le triage et la formation des trains de primeurs de la 3^e desserte (Paris, Réseau Nord et Etat via Paris et leurs au delà). Elle constituera avec ces éléments des trains spécialisés pour le Nord, pour l'Etat et pour Paris local ou, à défaut, des trains en tranches classées pour chacune de ces directions, trains qui circuleront directement d'Avignon jusqu'à Paris ou Bercy en évitant Chasse.

En outre, la gare d'Avignon effectuera, en forte saison, un travail préparatoire au travail de Chasse, consistant à former en 2^e desserte (Réseau de l'Est via Is-sur-Tille, Réseau A.L. via Belfort, Réseaux P.O.-Midi et Etat via Saincaize) des rames ou des trains spécialisés pour chacune de ces directions.

La gare de Chasse sera desservie :

- 1^o au travail de triage et de classement des 3 dessertes pour les zones de production situées au nord d'Avignon (Rive droite et Rive gauche du Rhône) ;

- 2^o au travail de triage et de classement pour les 1^{re} et 2^e dessertes (1) déjà effectué à Avignon — de toutes les régions expéditrices de primeurs situées au sud de Chasse et d'Avignon et de certains autres (principalement la région de Brignais), dont les éléments sont rabattus sur cette gare de triage ;

- 3^o au travail de transbordement des collecteurs contenant les envois de détail de toutes provenances pour toutes destinations. Ce travail de transbordement est extrêmement important et il ne peut, en aucune façon, être effectué à Avignon. Vaddé,

Chef de groupe, 3^e Division.

(1) La 1^{re} desserte comprend les envois pour les marchés pouvant être atteints le lendemain de la remise à l'expédition, notamment les au delà de Lyon vers Paris par la Bourgogne et le Bourbonnais. La 2^e desserte comprend les envois pour Lyon, Saint-Etienne, le Dauphiné, la Savoie et au delà du Réseau P.L.M., via Saincaize, Is-sur-Tille et Belfort.

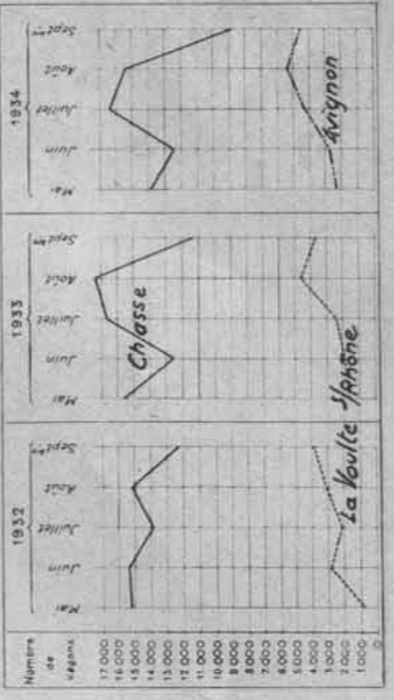


Fig. 6. — Nombre de wagons débranchés à Chasse, Avignon-Triage et La Voulte-sur-Rhône.

Fig. 7 et 8. — Ci-contre, établissement de sauts-de-mouton (dans le lot A du programme de quadruplement).
Au bas de la page, plan de la ligne et répartition des lots.

LE QUADRUPLEMENT DES VOIES PRINCIPALES ENTRE VILLENEUVE-LA-GUYARD ET SENS

Sur notre ligne de Paris à Lyon, on sait que, depuis longtemps, notre Réseau disposait pratiquement de 4 voies jusqu'à Montereau. Mais c'était insuffisant et depuis plus de 20 ans la nécessité de prolonger ce quadruplement vers Dijon se faisait toujours plus impérieusement sentir tant pour satisfaire la clientèle des voyageurs que pour offrir aux transports des marchandises, des relations plus nombreuses et accélérées.

Un tel travail n'a pu s'exécuter que par phases successives en raison des dépenses à engager et des difficultés d'exécution. C'est ainsi que furent successivement réalisés, dans ces 20 dernières années, les quadruplements des tronçons suivants : Laroche-Saint-Florentin, Montereau-Villeneuve-la-Guyard, gare de Sens et gare de Nuits-sous-Ravières, Sens-Laroche (cette dernière opération a fait l'objet d'un article dans un précédent Bulletin, n° de septembre 1930).

Les travaux actuellement entrepris, au titre de la lutte contre le chômage (voir Bulletin P.L.M. de septembre 1934, page 130), concernent le quadruplement entre Villeneuve-la-Guyard et Sens, tronçon de 28 km s'étendant du km 84,288 au km 112,395 (fig. 7 et 8).

Le tracé de ce tronçon suit, côté à côté celui des voies actuelles et ne semble devoir présenter aucune difficulté particulière, si ce n'est à la traversée de la gare de Pont-sur-Yonne, comme on le verra plus loin. Les voies de même parité sont côte à côte, tandis que sur le tronçon qui précède (Montereau-Villeneuve-la-Guyard) les 4 voies actuelles sont formées de 2 groupes juxtaposés de double voie. Cette disposition nécessite pour les besoins de l'exploitation, conduit à avoir à Villeneuve-la-Guyard une série de 3 sauts-de-mouton pour l'établissement des bifurcations nécessaires.

Ensuite jusqu'à Pont-sur-Yonne le tracé ne présente aucune particularité, mais dans cette gare le quadruplement de la ligne entraînera des difficultés sérieuses d'exécution du fait de la situation des lieux. La gare se trouve en effet au milieu de l'agglomération de Pont-sur-Yonne, que la ligne traverse sur près de 2 km dans une tranchée bordée de maisons et qui atteint par endroits jusqu'à 18 m de profondeur. Cette situation, rendant impossible l'agrandissement de la gare dans ses limites actuelles, a conduit à reporter les installations de la petite vitesse hors de la tranchée, côté Paris, à 700 m environ de leur emplacement actuel.

Au delà de Pont-sur-Yonne, la ligne traverse l'aqueduc des eaux de la Vanne, puis passe au pied de la falaise rocheuse de Saint-Martin-du-Tertre et, avant d'atteindre la gare de Sens, est franchie par-dessus, par les voies des Chemins de fer départementaux et des Chemins de fer de l'Est.

Le tracé donné aux nouvelles voies dans cette parité, a permis d'éviter toute modification aux maçonneries de l'aqueduc de la Vanne et de réduire au minimum les déblais rocheux à exécuter au droit de la falaise de Saint-Martin-du-Tertre.

Des passages à niveau situés, l'un côté Paris, de la gare de Villeneuve-la-Guyard, les deux autres, côté Lyon, de la gare de Cham-pigny-sur-Yonne, seront remplacés par des passages supérieurs.

Les travaux ont été divisés en 6 lots désignés A à F et compris respectivement entre les km 84,288 et 87 — 88,500 et 95,500 — 96,500 et 101,800 — 101,800 et 105 — 105 et 112,395. Le 6^e lot (F) ne comprend que des déviations importantes de chemins entre Pont-sur-Yonne et Sens.

Les travaux du lot A (comprenant les sauts-de-mouton), commencés il y a 6 mois et actuellement en pleine activité (fig. 7), doivent être achevés fin 1936; les travaux du lot B, attaqués il y a 2 mois, se termineront fin 1936; les travaux du lot F, qui viennent d'être commencés, auront une durée d'un an. Enfin, les travaux des autres lots doivent s'étaler sur les années 1935, 1936 et suivantes.

L'ensemble du quadruplement sera vraisemblablement terminé en 1938. Bien entendu, des mises en service partielles auront lieu au fur et à mesure de l'achèvement des lots de travaux.

On peut estimer que, grâce à ces travaux, 250 à 300 ouvriers vont pouvoir être occupés en permanence pendant 3 ans.

TICKETS-PRIMES POUR VOYAGER GRATUITEMENT EN CHEMIN DE FER

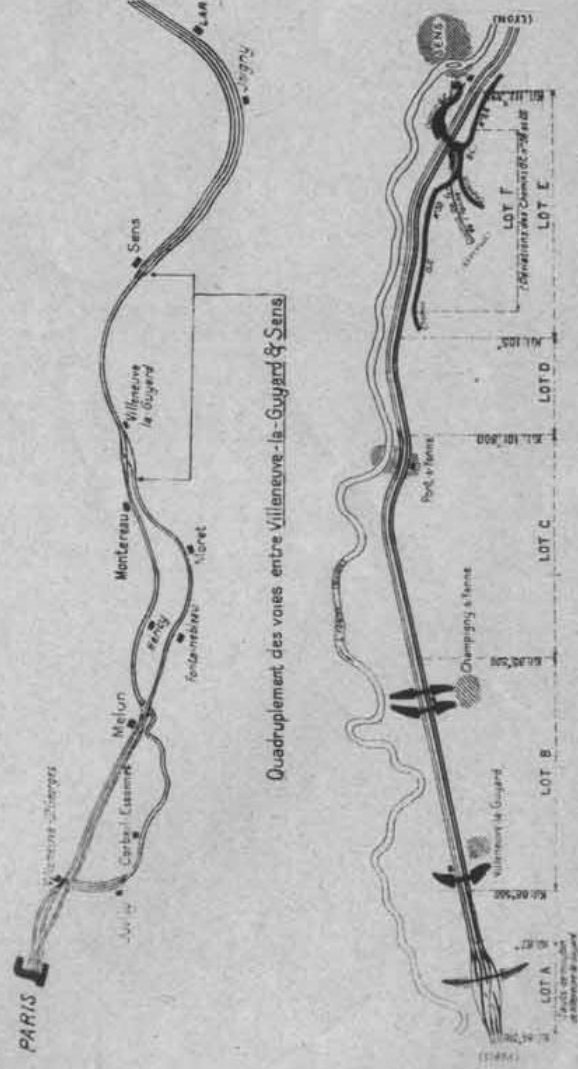
Depuis longtemps, les commerçants ont pris l'habitude de distribuer à leurs clients, à titre de prime, les objets les plus divers et cette mode s'étend de plus en plus. Etant donné le puissant attrait que les voyages ont toujours exercé sur le public, il était tout indiqué, pour certaines maisons de commerce, de chercher à remettre à leur clientèle des bons de voyage en chemin de fer.

C'est au début de 1932 que l'organisation utilité prit naissance. Sous le titre « Vaut-on pouvoir bientôt voyager gratuitement ? », un grand quotidien parisien publia alors un article exposant les grandes lignes d'un système qu'une société venait de créer pour permettre aux maisons de commerce de délivrer des tickets-primés représentant un parcours à effectuer en chemin de fer. Peu après, la société précitée entra en pourparlers avec notre Réseau pour faire agréer son système et, simultanément, d'autres maisons adressèrent des demandes dans le même sens au Comité de Direction des Grands Réseaux Français.

Voici quelle est l'organisation intéressante, finalement mise sur pied par les Grands Réseaux; elle donne satisfaction aux desiderata exprimés, tout en limitant au minimum l'intervention des gares.

Les maisons de commerce qui remettent à leurs clients, à titre de prime, des tickets kilométriques peuvent, après avoir été agréées par les Grands Réseaux Français, se faire délivrer par le « Contrôle Commun des Grands Réseaux Français », contre paiement immédiat, des titres d'un modèle spécial dénommés « Fiches de contrôle Voyageurs », et d'une valeur nominale déterminée, qu'elles tiennent ensuite à la disposition de leurs clients en échange d'un certain nombre de tickets kilométriques. Il existe des fiches d'une valeur nominale de 5 f., 10 f., 20 f., 50 f. et 100 f.

Les fiches de contrôle sont acceptées, sans aucune formalité, dans toutes les gares, stations et haltes des Grands Réseaux Français, en



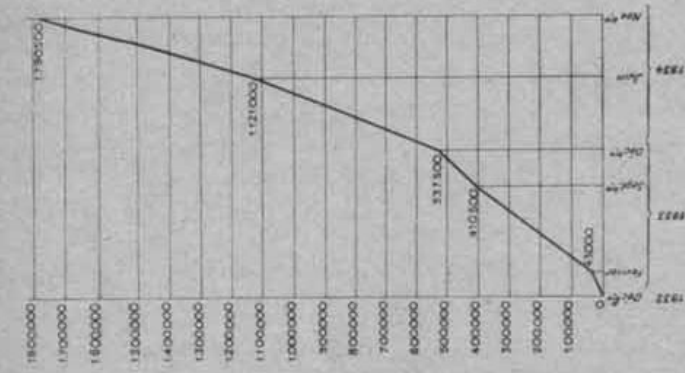


Fig. 9. — Le graphique ci-contre montre la progression de la vente de des fiches de contrôle « voyageurs ».

paiement du prix des billets de chemin de fer, à l'exclusion toutefois des cartes de toute nature. Par ailleurs, afin d'éviter que ces fiches ne soient détournées de leur but — faire voyager effectivement — il a été décidé que le prix des billets demandés devrait toujours être égal ou supérieur à la valeur des fiches remises en paiement, le complément du prix des billets étant, le cas échéant, payé immédiatement en espèces. Il a été décidé aussi que les gares ne pourraient rembourser après coup, aux voyageurs, le prix de billets payés, en totalité ou en partie, au moyen de fiches et, d'autre part, il a été interdit également aux agents de recevoir des fiches de contrôle et d'en rembourser la valeur sans délivrer de billets.

Enfin, les gares qui ont reçu des fiches en paiement du prix des billets comprennent ces fiches pour leur montant dans leurs versements au Bureau Central des versements des gares, à Paris. En résumé, elles traitent les fiches comme s'il s'agissait de chèques, de sorte que, en fait, l'organisation adoptée n'a pas accru leur travail.

« La délivrance des « Fiches de contrôle Voyageurs » est relativement récente puisqu'elle ne remonte qu'au mois de décembre 1932; néanmoins, comme le montre le graphique de la figure 9, la vente de ces fiches a été sans cesse en progressant et atteint maintenant une somme intéressante.

Ces résultats démontrent que le système commencé à être connu et apprécié du public et l'on peut légitimement espérer que le nombre des commerçants distribuant comme primes des tickets-kilométriques va désormais s'accroître assez rapidement.

PENDANT QUE NAISSENT AUTORAILS ET ENGINs NOUVEAUX...

Les plus vieilles unités de notre matériel s'approprient à mourir... Notre Compagnie compte en effet liquidar, cette année et l'an prochain, environ 160 locomotives et 580 voitures de types anciens, ne répondant plus aux exigences actuelles.

Les photographies ci-dessous montrent la silhouette d'un matériel qui, après avoir rendu de bien grands services, va disparaître bientôt de nos parcs :

— locomotives 3-A et 3-B (ancienne série 1401-2457) construites entre 1854 et 1880, et locomotives 220-A (ancienne série C-61-180) construites entre 1899 et 1902,

— voitures B¹ (ancienne série Bf-11334-11500) et C⁵ (ancienne série C-13001-13250), construites entre 1881 et 1888.

Saluons une dernière fois ce matériel vénérable.

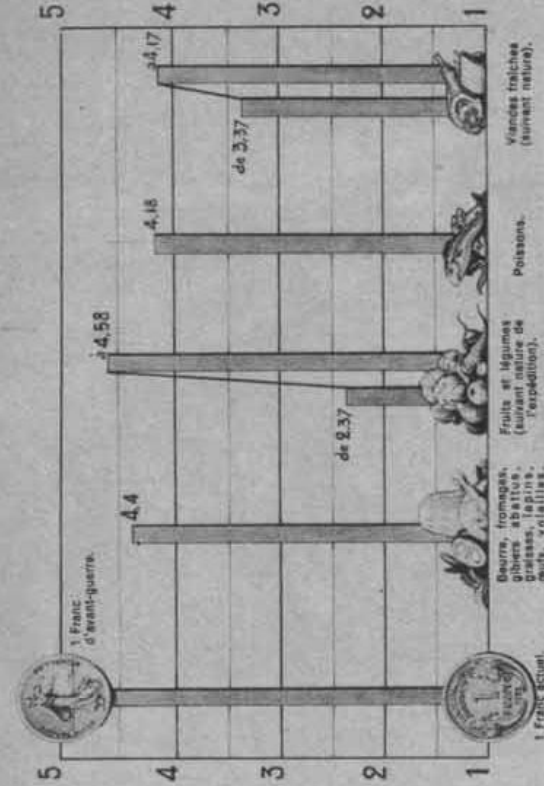
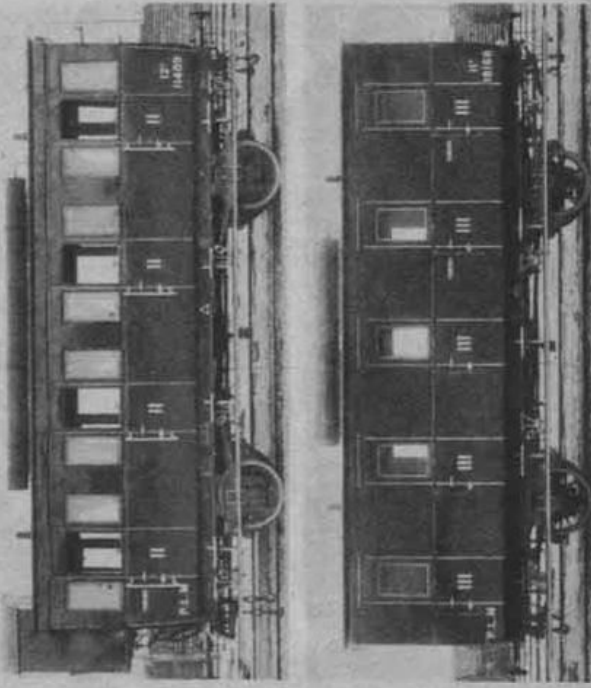


Fig. 10. — Indices des prix de transport actuels des denrées (G.V.) par rapport à 1913, en valeur or.

NOS TARIFS DE TRANSPORT ET LE COUT DE LA VIE

Le problème du coût de la vie, à l'ordre du jour des préoccupations gouvernementales, pose un certain nombre de questions notamment celle de l'incidence des prix de transport sur les prix de vente au détail des denrées de consommation courante.

A ce sujet, il semble bon de citer certains arguments de fait pour redresser l'opinion qui tend parfois à rendre les tarifs de chemins de fer responsables en grande partie de la vie chère. En présence de l'écart important — parfois même considérable — qui existe entre les prix à la production et les prix à la consommation, le public mal informé et privé des moyens de contrôle n'hésite pas, en effet, à s'en prendre au prix de transport.

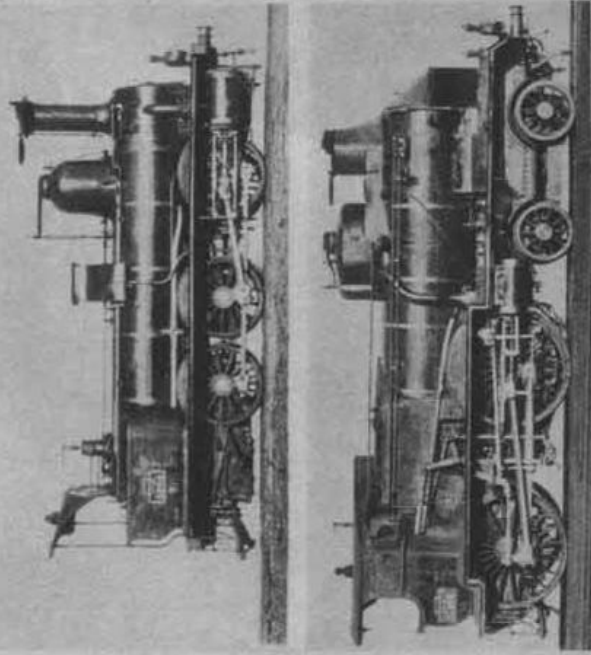
La réalité est bien différente et la part des transports par fer dans les prix de vente au détail est minime et bien inférieure, en tous cas, à celle des autres frais qui préviennent les marchandises du lieu de production au lieu de consommation. En effet, alors que ces derniers frais atteignent facilement, d'après le Bulletin des Halles (19 mai 1934), 10 à 30% de la valeur marchande des denrées, les prix de transport du lieu d'origine aux Halles de Paris représentent, par rapport aux prix de vente sur les marchés parisiens :

Beurre des Charentes (500 km), le kg.	2,7%
Ceufs venant de 400 km, la douzaine.	6,8%
Viande fraîche venant de 300 km. Suivant la nature et la qualité, le kg.	de 1,2 à 4 %
Lait venant de 60 km (en wagons réfrigérants ou isothermes), le litre.	4 %
Lait venant de 150 km (en wagons réfrigérants ou isothermes), le litre.	4 %
Poisson venant de Boulogne (254 km), le kg.	6,5%
Poisson de la Bresse (450 km), le kg.	4,7%
Pommes de terre du Loiret (135 km), le kg.	2,4%
	3,7%

Les indications qui précèdent permettent de conclure que les tarifs de transport ne sont pas un élément de vie chère en ce qui concerne les denrées alimentaires.

Faut-il ajouter qu'un abaissement de la tarification se traduirait, dans la plupart des cas, par une réduction insignifiante des prix à l'unité, sans aucune influence sur le prix de vente au consommateur, étant données les variations marquées que l'on constate fréquemment dans les cours de gros d'une semaine à l'autre ? Cet abaissement serait donc sans influence sur le prix de vente ; par contre, il exercerait des répercussions certaines sur la situation financière des Réseaux dont il augmenterait le déficit sans profit pour la collectivité.

Observons enfin que les prix de transport actuels des denrées sont, d'une manière générale, inférieurs, en valeur or, aux prix de transport en vigueur en 1913, ainsi que le montre le graphique de la figure 10.



A L'ASSOCIATION FRANÇAISE DES AMIS DES CHEMINS DE FER

L'Association Française des Amis des Chemins de Fer a organisé du 22 au 25 novembre dernier, à la Salle des Fêtes du Vesinet, une exposition qui a connu le plus grand succès. Pendant ces quatre jours une foule évaluée à 20.000 personnes n'a cessé de défiler devant les stands, s'intéressant à tous les modèles et documents exposés.

L'exposition de l'Association, proprement dite, comprenait de nombreux modèles patiemment réalisés par des amateurs : locomotives, matériel roulant, gares, signaux de tous les Réseaux, excels dans leurs moindres détails ; ou encore de précieuses gravures sorties de leurs cartons ; des photographies, dont quelques-unes très rares, représentaient d'anciennes locomotives aujourd'hui disparues ; enfin, des dessins et tableaux montrant le côté pittoresque du rail.

Cet ensemble était encadré par les stands des Réseaux, qui avaient envoyé leurs plus beaux modèles ainsi que des photographies, affiches, et brochures. Notre Réseau exposait, ainsi que le montre la couverture de ce numéro, le modèle de sa Bugatti, la 241-C-1 et une de ses plus belles voitures, ainsi que de nombreuses photographies.

Un cinéma, dont les places furent rarement vacantes, permit de montrer les films les plus réussis, techniques et touristiques, de nos Réseaux, ainsi que ceux des Réseaux étrangers.

Pour une manifestation réalisée en banlieue, ce fut un beau succès. Nul doute qu'un résultat plus intéressant encore ne soit obtenu cette année par les Amis des Chemins de Fer, à qui notre Compagnie envisage de prêter sa Salle des Fêtes de Paris (rue Traversière) pour leur exposition de novembre prochain.

Notre aperçu de l'activité de cette Association serait incomplet si nous ne rappelions ici tout l'intérêt des conférences ferroviaires qu'elle organise périodiquement avec le concours des Grands Réseaux. C'est ainsi que le 11 janvier courant, M. Parmentier, ingénieur en Chef adjoint du Matériel de notre Compagnie, exposera devant les invités de l'A.F.A.C., à la Salle Hoche, la question du freinage des trains, en une conférence qui abordera successivement les points suivants :

1^{er} Le freinage à l'air des trains de marchandises. — Rappel sur le freinage à main et sa réglementation ; premiers essais de freinage à l'air des trains de marchandises ; conditions générales à remplir par un frein continu pour trains de marchandises, nécessité d'accords internationaux ; programme de Berne de 1909 ; essais de freinage à l'air effectués conformément au programme de Berne de 1909 ; programme de Berne de 1926 et les « 33 conditions » ; dispositifs de freinage adoptés en France ; réglementation française du freinage à l'air des trains de marchandises ; application du frein à air pour trains de marchandises sur le matériel des Réseaux français ; installations fixes pour les essais du frein ; résultats obtenus.

2^e Nouveaux dispositifs pour le freinage des trains rapides. — Augmentation de la vitesse des trains et les distances d'arrêt ; moyens susceptibles d'être employés pour diminuer les distances d'arrêt ; essais en cours sur le P.L.M.

L'EXPOSITION DU RAIL A LA MANUFACTURE FRANÇAISE D'ARMES ET CYCLES DE SAINT-ETIENNE

Une autre exposition vient tout dernièrement de connaître également un beau succès : celle que la Manufacture Française des Armes et Cycles de Saint-Etienne a eu l'heureuse initiative d'organiser dans ses magasins de Paris, du 5 décembre dernier au 6 janvier.

Cette exposition, destinée à la jeunesse des écoles et des lycées et dont le thème était « les chemins de fer français », constituait un original complément de la présentation des lieux scientifiques de la Manufacture. Elle a connu une réelle affluente de jeunes et même de parents si l'on considère qu'on a pu, dès l'ouverture, enregistrer plus de 10.000 visiteurs dans une seule journée.

Maquettes de types anciens et récents de locomotives, de voitures à voyageurs, de wagons, d'autorails y étaient groupés réseau par réseau. En ce qui concerne le P.L.M., notre une partie touristique (dioramas présentant notamment le Dauphiné et la Côte d'Azur), l'exposition présentait des maquettes de notre Bugatti, de notre autorail Decauville,

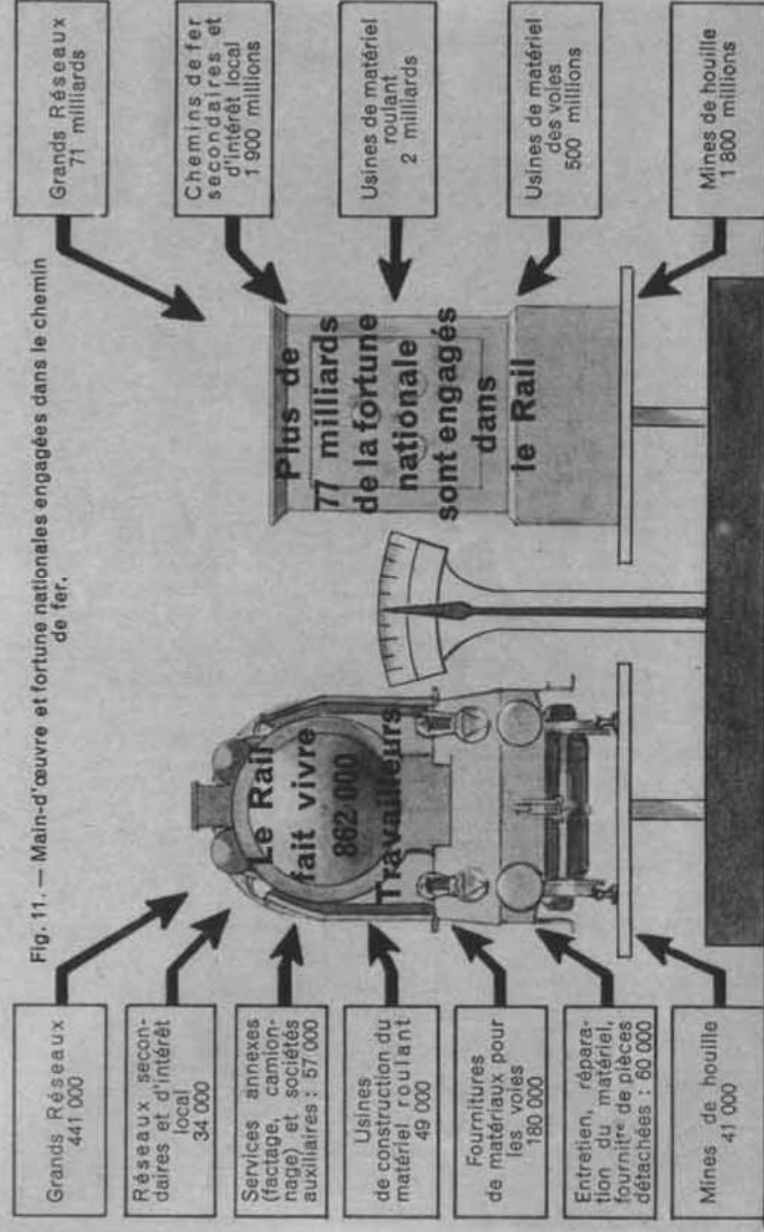


Fig. 11. — Main-d'œuvre et fortune nationales engagées dans le chemin de fer.

etc... Notre Mountain 241-C-1 (modèle réduit au 1/10^e) suscitait un réel intérêt, car ses roues semblant reposer sur la voie étaient en réalité posées sur un dispositif de rouleaux mis en marche électriquement et qui entraînait celles-ci, permettant ainsi aux visiteurs d'observer le mouvement des bielles, pistons, etc...

Pour donner plus de vérité et d'attrait encore à cette présentation, la Manufacture en avait prévu la sonorisation, au moyen du phonographe qui reconstituait fidèlement l'ambiance ferroviaire.

De telles manifestations sont des plus réconfortantes. En montrant combien le chemin de fer intéresse toujours le public et la jeunesse — c'est-à-dire l'avenir —, elles nous apportent un optimiste son de cloche qui nous rend plus confiants devant les difficultés présentes.

Il appartient bien d'ailleurs à la Manufacture Française des Armes et Cycles de Saint-Etienne de prendre l'initiative d'une telle exposition. Cette puissante firme entretient en effet avec notre Réseau de très anciennes relations et le trafic qu'elle apporte au rail est considérable, comme le montrent les chiffres ci-dessous, afférents à l'exercice 1933 :

Envoi de 301 684 colis postaux.

20 477 expéditions G.V.

34 811 expéditions P.V.

Réception de 27 653 envois (par chemins de fer).

Tonnage total expédié ou reçu : 10 985 748 t.

JE VOUDRAIS BIEN SAVOIR... (1)

...CE QUE REPRESENTENT LES CHEMINS DE FER DANS LA NATION
La réponse est fournie par le schéma de la figure 11 où apparaissent, de chaque côté de la balance, la main-d'œuvre occupée par les chemins de fer et la fortune qui s'y trouve engagée.

Enfin, si l'on se place au point de vue des matières utilisées par les chemins de fer, on constate que ceux-ci absorbent en moyenne en un an :

Rails, éclisses, bou- tons, tirefonds.....	240 000 t	Drap.....	245 000 m ²
Tôles d'acier.....	23 000 t	Peintures et vernis.....	2 130 000 m ²
Acier.....	200 000 t	Glaces et verres.....	6 000 t
Fonte.....	62 000 t	Briques réfractaires.....	2 700 t
Cuivre, bronze, lai- ton, plomb.....	15 000 t	Montres, compteurs, manomètres, appa- reils enregistreurs.....	17 000 t
Bois.....	450 000 m ³	Lampes électriques.....	12 500 pièces
Ballast.....	110 000 m ³	Électricité.....	1 400 000 pièces
Sable, cailloux, pavés.....	4 500 000 t	Combustible.....	415 000 000 kWh
Ciment, plâtre, chaux.....	1 000 000 t	Huiles de graissage.....	10 000 000 t
			25 000 t

... EN QUOI CONSISTE LA TRANSMISSION ÉLECTRIQUE SUR LES AUTORAILS

Le Bulletin a mentionné la mise en service au 1^{er} juillet dernier, de deux autorails construits par la Compagnie Française de Matériel de Chemin de fer et il a précisé que l'un d'eux était à transmission électrique.

Voyons en quoi consiste ce système de transmission et quelles sont ses propriétés essentielles.

Le principe du dispositif est le suivant : une génératrice entraînée par le moteur Diesel fournit le courant nécessaire à l'alimentation d'un moteur électrique de traction ; ce dernier attaque l'essieu moteur et assure ainsi la propulsion de l'autorail.

La transmission électrique présente l'avantage important de permettre d'utiliser rationnellement la puissance du moteur Diesel. Celui-ci, sur l'autorail Compagnie Française, tourne normalement à la vitesse nominale de 1 500 tours/mn et est susceptible de fournir une puissance

(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.

voisine de sa puissance nominale dans une importante zone de vitesse de l'autorail ; au contraire, sur les autorails à transmission mécanique, le Diesel ne peut fonctionner à vitesse et puissance nominales que pour quelques allures de l'autorail, qui sont déterminées par les caractéristiques de la boîte de vitesses (sur l'autorail Compagnie Française à transmission mécanique, par exemple, ces vitesses sont 16,9, 30,5, 60,5 et 91,5 km/h).

On peut ainsi réaliser, en général, des performances de vitesse meilleures qu'avec une transmission mécanique, toutes choses égales d'ailleurs.

La conduite de l'autorail est particulièrement simple car, pour régler la vitesse du véhicule, le conducteur n'a qu'à déplacer la manette du contrôleur de marche, ce qui a pour effet de faire varier l'excitation de la génératrice ; il n'a plus, en particulier, à se préoccuper des manœuvres imposées par le passage des vitesses, puisque la boîte de vitesses n'existe plus ; en outre, le confort des voyageurs est amélioré, les à-coups difficiles à éviter lors des changements de vitesses étant supprimés.

Enfin, la transmission électrique est susceptible de s'adapter particulièrement bien aux autorails à grande puissance et à la circulation en unités multiples.

Pour ces diverses raisons, notre Compagnie tenait à utiliser ce mode de transmission sur l'un des premiers autorails commandés, afin de pouvoir le comparer en service au mode de transmission mécanique des autres autorails qu'elle possède actuellement.

Ajoutons que deux autres engins à transmission électrique seront prochainement livrés par les Usines Berliet, et permettront de se rendre compte, sur une plus grande échelle, de la valeur de ce système, dont le principe est d'ailleurs le même que celui de nos locomotives Diesel électriques de manœuvre.

IL Y A CINQUANTE ANS...

Extrait du procès-verbal des séances du Conseil d'Administration de notre Compagnie (année 1885) :

« Le Directeur de la Construction rend compte au Conseil de la situation des travaux et études de son service au 1^{er} janvier dernier. Les lignes à ouvrir dans le courant de l'année 1886 sont celles de Giroux à Lambert et Crest à Die, parmi les lignes concédées avant 1883, et parmi les concessions de la dernière convention, l'embranchement de Lods et les lignes de La Cluse à Oyonnax, Le Pertuiset à Saint-Just, Firminy à Annonay et Auxerre à Toucy-Moulines, — soit pour l'ensemble des unes et des autres, 209 km. » (*Séance du 23 janvier.*)

« Le Sous-Directeur donne lecture d'un rapport du Directeur de l'Exploitation des lignes de l'Algérie sur les dommages causés à la ligne d'Alger à Oran par la rupture des barrages du Cheurfas sur le Sig.



M. Chatillon, Chef de gare de 1^{re} classe à Paris.

M. Chatillon, Chef de gare de 1^{re} classe à Paris. — M. Chatillon est l'inventeur d'un appareil simple et peu coûteux, utilisé pour le triage des colis aux Messageries-Départ de la gare de Paris, où il donne des résultats très intéressants.

L'appareil « Chatillon » se compose d'une plate-forme circulaire de 7,50 m de diamètre, surélevée de 0,50 m environ. Deux rampes à faible inclinaison, permettent d'y accéder. Le reste de la périphérie est garni de 32 goulotte en pente, affectées chacune à une direction, mais de telle façon que les directions les plus importantes, telles que A, B, soient répétées de part et d'autre de l'axe des ponts d'accès.

Ces goulottes, surmontées d'une plaque indicatrice mobile, peuvent se relever lorsque l'appareil n'est pas utilisé. Dans cette position, le diamètre est d'environ 9 m, alors qu'il est de 13,50 m lorsque l'appareil est en ordre de marche.

Avant de passer au triage des colis, un tricycle de 150 kg ou une guimbarde, est placé en face de chacune des goulottes et à 1 m environ de leur extrémité (voir notre schéma).

Les tricycles chargés des colis à trier sont amenés sur la plate-forme et 4 hommes, tels que A, B, C, D, prennent les colis et les répartissent dans les goulottes désignées. Les colis arrivent doucement sur le rail, ils sont repris par 4 autres agents E, F, G, H, qui les disposent sur les tricycles en attente de chargement. Ces derniers, lorsqu'ils sont pleins, sont conduits au droit des différents collecteurs G, V.

En période normale, les Messageries-Départ reçoivent environ 40 000 colis par jour. Avant l'utilisation de l'appareil « Chatillon », 40 hommes étaient occupés pendant 8 heures au tri de ces expéditions.

Un premier appareil, pourvu de 20 goulottes, a été installé à titre d'essai, en juin 1883, et a été affecté au tri d'une partie des colis (colis provenant du transit et des bureaux de ville). Une fois les habitudes acquises, 20 agents pouvaient trier la totalité des colis, cependant que les erreurs de classement et les avaries étaient considérablement réduites.

Pour un prix d'achat relativement faible, cet appareil procure à notre Compagnie une importante économie de personnel. Aussi un deuxième appareil à 32 goulottes vient-il d'être récemment installé, afin de permettre un triage complet de tous les colis.

La voie a été détruite sur 3 km environ. Un transbordement va être promptement organisé et un pont provisoire sera établi à quelques mètres du pont en maçonnerie dont la reconstruction exigera plusieurs mois...» (*Séance du 20 février.*)

« Le Sous-Directeur rappelle que, dans sa séance du 26 janvier 1883, le Conseil a autorisé la construction d'un dépôt aux abords de la gare d'Avignon : ce travail sera bientôt terminé...» (*Séance du 20 février.*)

« Le Conseil approuve un projet de traité avec M. Garnier pour le remontage et l'entretien des appareils chronométriques du réseau pendant 15 années...» (*Séance du 6 mars.*)

« Le Sous-Directeur fait connaître que les 220 appareils automoteurs Aubine appliqués aux disques de diverses gares, conformément à la décision du Conseil du 16 novembre 1883, fonctionnent de manière à donner complète satisfaction, et il propose d'en étendre l'emploi et d'en munir un certain nombre de disques avancés. La tournure et la pose de 382 appareils nouveaux donnerait lieu à une dépense de 82 130 fr...» (*Séance du 6 mars.*)

« Le Président s'exprime en ces termes (*Séance du 27 mars*) :

« Depuis notre dernière réunion, les craintes que nous inspirait la santé de notre vénéré Directeur Général M. Talabot, se sont réalisées et mardi dernier 24 mars, nous étions appelés à lui rendre les derniers devoirs.

« Vous avez pu constater, à la vue de la nombreuse assistance qui se pressait à ses obsèques, que le deuil qui frappait notre Compagnie était aussi le deuil public. En déposant sur le cercueil de M. Talabot l'hommage de nos regrets et de notre reconnaissance, je me suis efforcé d'exprimer les sentiments que je vous connaissais pour lui.

« A son tour, le Directeur s'est fait l'interprète du personnel entier de la Compagnie, en retraçant d'une voix émue et dans des termes éloquentes les principales phases d'une vie qui occupera l'une des premières places dans les annales de la grande industrie et des chemins de fer. Enfin, un ordre de service va porter à la connaissance de tous nos agents les paroles prononcées dans cette solennelle occasion.

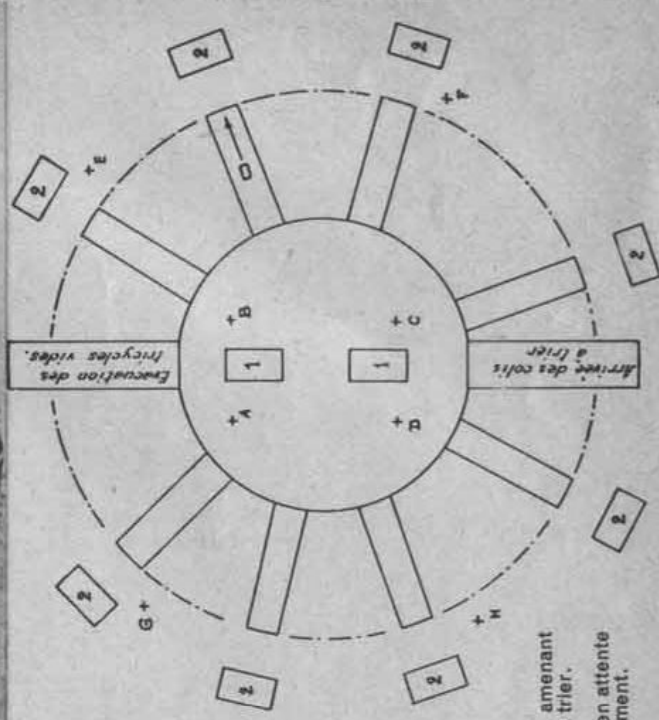
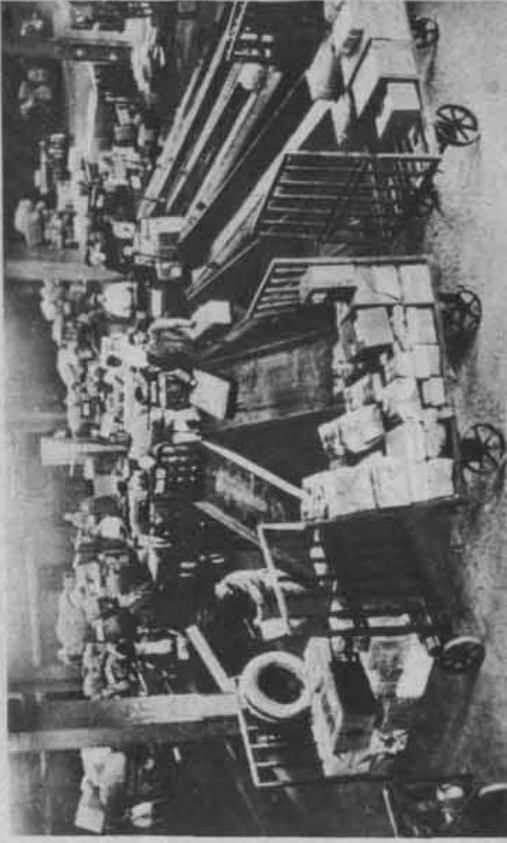
« J'ai l'honneur de vous proposer de rappeler aujourd'hui dans le procès-verbal de votre séance ces divers témoignages, rendus à la mémoire de celui qui fut pendant tant d'années à la tête de notre Compagnie, et de les transmettre en votre nom à Mme Talabot, avec l'expression de notre respectueuse sympathie. »

« Le Conseil tout entier s'associe aux sentiments que son Président vient d'exprimer.

« Le Directeur dépose sur le bureau l'ordre de service qui sera distribué à tout le personnel, et qu'accompagnent les deux discours prononcés sur la tombe de M. Talabot.

« Il demande au Conseil la permission de lui faire hommage pour la salle des séances d'un buste de M. Talabot, dont il est l'auteur.

« Le Conseil remercie le Directeur et décide que son œuvre sera placée dans la salle des délibérations. »



1.- Tricycles amenant les colis à trier.

2.- Tricycles en attente de chargement.

Il s'en allait à petits pas.
Tout joyeux, la mine éveillée,
Comme s'en vont les grands-papas...

...et la cour de l'école, trop étroite pendant la récréation, pour contenir tous ces chants, laisse échapper les notes de la ronde enfantine, qui s'éparpillent au soufflé du vent, grimpent aux platanes et retombent en fine pluie, comme une divine providence.

Toujours attentif aux têtes blondes, j'écoute et je revois ce bonhomme Noël, du temps jadis, équipé, parcourant le monde, sa hotte pleine de galettes, de joujoux, de joie, d'illusion, et les mains des tout-petits se serrent, semblant appréhender ces jouets fabuleux qu'ils ne verront peut-être jamais.

Un coup de sifflet du maître arrête net le concert et les enfants, un à un, rentrent en classe, rythmant la cadence de leurs patins de bois.

Je passe à regret et file chez mon ami Traverse, « celui de la Maisonnette de Saint-Paul ». J'attendrai là les enfants à la sortie de l'école, et j'aurai la double satisfaction de les faire chanter et de les avoir un peu à moi. Songez qu'il y en a sept (pas de petit Poucet) et qu'il ne s'en perd aucun, au contraire. Je ne vous ai pas présenté le chef de famille, permettez : « Traverse, cantonnier au P.N. 618 », disent les lourds in-folios de l'Arrondissement. Pour nous, au village, c'est « celui de la Maisonnette de Saint-Paul » et ses enfants, les « petits P.L.M. ». De tout temps, les locataires de la Maison de garde s'appellent ainsi et il y a toujours eu des « petits P.L.M. »

Au demeurant Traverse est un excellent garçon qui roule depuis toujours, se trouve bien partout, considère le rail comme un fief, car... de père en fils les Traverse sont cheminots.

Boulot, trapu, noir comme les cailloux du ballast, moustaches épaisses et cheveux drus, chemise bleue à pois, pantalon de velours et souliers cloutés, tel est mon ami. Chaque matin le voit partir au travail et chaque soir le ramène au repos. Ainsi va la vie. Si je vous disais qu'il connaît son Canton comme la grosse montre de son grand-père, qui ne le quitte jamais, je ne serais pas cru et pourtant cela est.

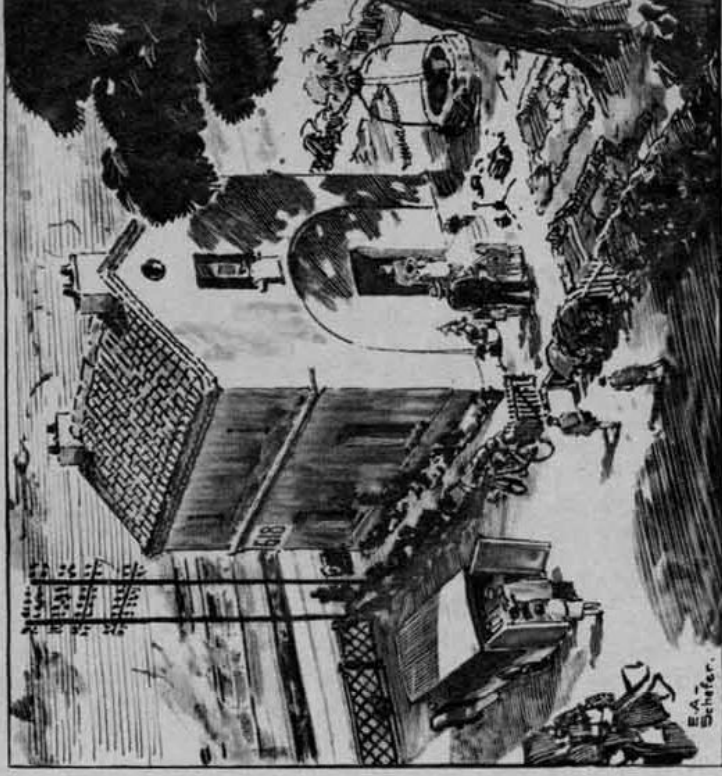
En lui tout est aéré, tout respire la franchise, c'est un brave homme.

Deux devoirs se partagent son existence : le rail, la Maisonnette. Elle est tout de même bien drôle cette maison avec ses barrières, ses sonneries, son numéro d'ordre, sa façade nette et son toit rouge planté là-haut, comme un chapeau de mandarin prêt à se soulever pour saluer les grands convois qui circulent sur les boulevards n° 1 et n° 2.

La porte Nord ne s'ouvre jamais, la porte Sud ne se ferme pas. On croit la maison déserte, alors qu'elle est bondée au maximum. Si vous abordez la Maisonnette, côté voie, c'est l'Administration, régie par de sévères consignes qui vous reçoit ; côté village, c'est la campagne un tantinet débraillée, vie intime, chansons et éclats de rire ; c'est le royaume des enfants.

Au garde à vous comme une guérite de corps de garde, la Maisonnette de Saint-Paul commande le croisement, avec priorité du rail sur la route. Pour franchir la barrière il faut l'autorisation du « Passeur » et, seriez-vous aïeuse, votre voiture ne passerait pas sans que Mme Traverse y consente.

C'est une vigie et nul ne s'en approche sans être signalé, si bien que l'on finit par s'annoncer de très loin et les fouets des paysans claquent à plaisir à l'approche



de la barrière. On dirait la maison redoutable. Pas du tout ! Arrivez par le jardin et vous serez bien accueilli, car rares sont les moments du jour où quelque petit Traverse ne pointe son nez, prêt à vous rendre service.

Le jardin n'est peut-être pas dans un ordre parfait, c'est entendu, mais dites-vous bien que le père seul y travaille, et que ses moments de loisirs sont pris et par la terre et par le ravitaillement quotidien de la maisonnée. C'est que cela mange, sept enfants, et remplir ces estomacs-besaces n'est pas une petite affaire. Les avez-vous jamais rencontrés les petits Traverse ? Au fait les voilà.

Les innocents sont mes amis,
Je leur porte à travers la neige
Les joujoux qu'on leur a promis ...

Chapeaux bas, les enfants me tendent leurs menottes et sur les sept notes de la gamme me saluent de façon courtoise. Qu'ils sont beaux mes « petits P.L.M. ». Quelle gerbe de vie, quel bouquet de printemps, quel parfum de jeunesse. Des yeux noirs comme des figues, des joues rouges comme des cerises, des dents blanches comme la rosée du matin, et tout ce comptoir de fri-mousses s'offre à ce bon Traverse qui le frôle de sa moustache comme pour croquer.

La petite troupe met sacs à terre et c'est la maman qui retire les manteaux, donne les tartines, reçoit des caresses et, du bonheur plein les yeux, regarde ces petits fauves dévorer le patrimoine qui se renouvelle sans cesse, alimenté par son cœur de maman et les coups de pioche du père Traverse.

....Et ce soir là, 24 décembre, on fait les traditionnelles « mésongues provençales » à la Maisonnette de Saint-Paul. Sept petits mitrons enfarinés s'affairent autour de leur mère, plongent les mains dans la pâte à gâteau, jettent le sucre sur les « mésongues », se lèchent les doigts, s'agitent, coupent, taillent, chantent les Noëlis de « Saboli » et ne prennent de repos que pour souffler, après le passage du train 22 annonçant qu'il est 10 h 1/4. Fatigués, les petits yeux ne demandent qu'à fermer les volets, mais c'est si bon une veillée de Noël !

A tour de rôle, les « petits P.L.M. » glissent dans le sommeil et, tandis que quatorze petits souliers s'alignent sous la cheminée, je prends congé de mes amis et quitte cette Maisonnette du P.N. 618 où vivent des gens heureux.

FAURE-GEORS.



EN RELISANT LES " CHANSONS DES TRAINS ET DES GARES "



laquelle on sait que l'écrivain emprunta son pseudonyme de Franc-Nohain.

Puis abordant un autre chapitre du livre, La Fontaine annonça : **Chansons des trains et des gares (1900)** et lut le fameux prélude, dont voici les derniers vers :

Et nous croyons bon qu'on écrive
Ces chants sur les locomotives
Qui nous mènent à travers champs,
Nous qui voulons calmer les peines
En chierchant.
Pour la mettre à portée des gens,
Des pauvres inquiètes gens
Qui s'agitent, qui se démentent,
Ou se promènent.

La poésie des choses quotidiennes.

Ce fut ensuite le morceau célèbre : **La locomotive regarde une vache en passant.**

Mais, quand on est locomotive, il faut
Qu'on parte, et reparte, et se presse.
(Car, ce n'est pas à dix-huit, ni à seize,

C'est à dix-sept,
Qu'inéluctable est la correspondance de l'express
Avec le rapide Bordeaux-Cette.)

Ah! la préoccupation de l'horaire,
Quand il ferait si bon s'étendre
Sur l'herbe tendre,

Dans le pré vert !...

Mais il faut poursuivre sa tâche,
En marche l'en marche !

Sans relâche...

Et c'est avec des soupirs de regret
Que passe la locomotive au long des prés,
Où sont immobiles les vaches.

Bien entendu, les interpellations étaient assez nombreuses, mais l'orateur s'en traitait fort bien. J'étais même assez stupéfait de le voir expliquer aussi élégamment et clairement le chemin de fer à des confrères, dont certains avaient vécu avant l'ère chrétienne.

Sur ce, il emmena son auditoire **Dans le petit jardin du garde-barrières :**

Et puis, et puis,
Il y a aussi le petit coin bordé de buis,
Où sont les fleurs.

Admirez les jolies pensées,
Pieusement et copieusement arrosées,
Avec ardeur, le cœur réveur,
Par la fille aînée, fiancée
Au jeune et vaillant aiguilleur...

C'est là que les grands tournesols,
Rongés d'une ambition folle,
Regardent, jaunes de dépit,

La gare, dont les feux, là-bas, brillent dans la nuit,
Et les attristent.

Eux, qu'éternellement poursuit,
(Bisque !... bisque !...)
Cette idée fixe :

Être un disque !

On s'agitait beaucoup ce soir-là à l'Académie Céleste, section des poètes et fabulistes. On avait en effet à se prononcer sur l'admission d'un membre nouveau. Ayant réussi à me faufiler, inaperçu, j'allais avoir le privilège de tout entendre...

Mais l'orateur chargé de « rapporter » la question tardait à venir. Il arriva enfin, essoufflé d'avoir couru, la toilette en désordre. Vivement il gagna la tribune, un livre à la main. J'avais reconnu notre vieil ami La Fontaine.

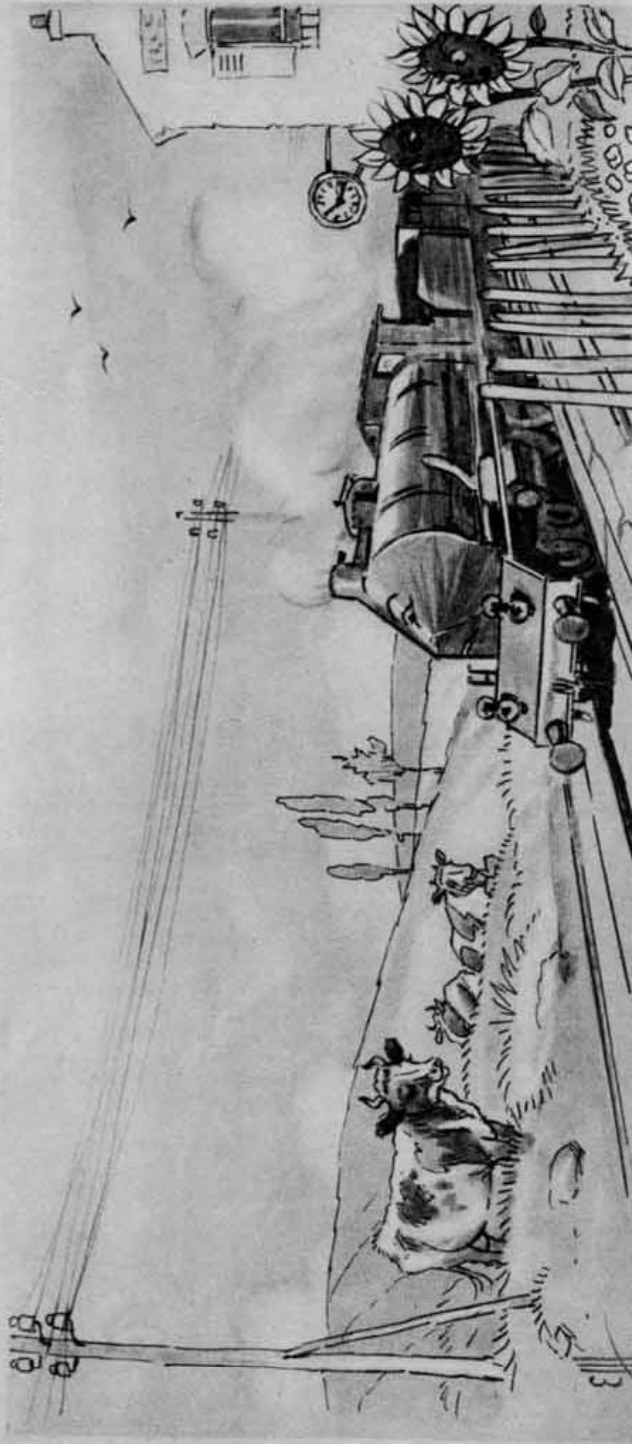
« Mes chers confrères, dit-il aux gens illustres de tous siècles qui l'entouraient, permettez-moi, en quelques mots, de vous présenter celui que vous voudrez bien, j'espère, admettre tout à l'heure parmi vous... »

Et le bonhomme ajouta, dans un sourire malicieux :
« M. Franc-Nohain, mon sympathique compatriote !. Il a donné à ses contemporains une œuvre poétique de qualité, et notamment des fables que pour ma part je ne renierais pas ! Sans doute, je confesserai qu'en première lecture certaines formules, certaines licences de ce jeune écrivain m'ont semblé bizarres. Mais entre nous, n'est-ce pas le fond qui seul importe ?... et moi-même serais-je ici parmi vous, mes chers Maîtres, si vous vous étiez arrêtés à de futiles questions de forme, de mode ?... »

« Nous allons donc relire ensemble quelques poèmes de mon disciple Franc-Nohain. Je pense m'être suffisamment documenté avant la séance pour pouvoir fournir tous éclaircissements sur certains passages dont le sens risquerait peut-être d'échapper aux plus anciens d'entre nous ».

Et ce fut alors la plus délicieuse des promenades à travers l'œuvre du « candidat ». La Fontaine avait ouvert son livre — un recueil des poèmes de Franc-Nohain, **Le kiosque à musique** (1) — et il lisait, commentait avec finesse, établissait des rapprochements. Tout en s'amusant, il campait en un tableau sympathique la personnalité de Franc-Nohain et l'édifice de son activité littéraire de poète, romancier, journaliste, auteur dramatique, moraliste. Il en évoquait le pays natal, Corbigny dans ce plantureux Nivernais — patrie d'un autre écrivain célèbre, Jules Renard — et il brossait un idyllique tableau de la vallée du Nohain, cette humble et charmante rivière à

(1) Un volume de 287 pages, prix : 12 fr. Editeur : Eugène Fasquelle, 11, rue de Grenelle, Paris.



A propos de disque, plusieurs anciens crurent à une allusion sportive. La Fontaine en fut quitte avec un petit cours de « signalisation ». Puis ayant défini le comparativement de chemin de fer, il lut ce passage de **Nous** déjeunerons dans le train :

Ah ! le chemin de fer ça creuse !...
Voilà qui va des mieux ; oh ! oh !...
Gourmand, on connaît vos défauts,
C'est la surprise !
J'ai vidé le petit flacon d'eau dentifrice,
Et je l'ai rempli de chartreuse.
— De l'eau !... Apprenez, Henriette,
Qu'en voyage, on ne boit pas d'eau...
Je vais vous passer mon couteau ;
C'est un couteau, avec une fourchette,
Et un tire-bouchon ; j'en avais fait l'empiette
Expres, — c'est très commode, et même, dans le manche
Est pratiqué un trou qui peut servir pour boire...
— Comme c'est bien imaginé !... Faites-moi voir ?...
Bon, voilà que ça se démanche !...

Et là-bas, sur la quiétude
Des arbres en bosquets touffus,
Pointe un petit clocher pointu
Evocateur des Angelus, —
Et de Millet, bien entendu,
Pour n'en pas perdre l'habitude... calmes,
Oh ! comme tous ces gens sont calmes ;
Dans le désarroi de nos âmes ;
Qu'ils prennent peu de peine à vivre,
Et comme ça leur est égal
Tous nos poèmes, tous nos livres :
Ils ne s'en portent pas plus mal.
Aussi lorsque nous passerons,
Au roulement de nos wagons,
Ils ne comprendront guère, oh ! non,
Nos courses folles,
Que nous puissions avoir besoin
D'aller si vite, aller si loin ;
Mieux vaut
Rester au passage à niveau, —
On est très bien en carriole.
Et pourtant au même passage
Peut-être, du calme village,
Un soir sans lune,
Un pauvre gars, le cœur pantois,
Viendra s'étendre sur la voie,
Pour l'amour d'une fille brune...



— Fillette, ce Monsieur dans l'autre coin, là-bas,
Qui fait semblant de lire les « Débats »,
Qui sait s'il n'a pas faim, et s'il ne voudrait pas
Prendre avec nous une petite chose ?... — Va, ose !...
Demande-lui !... — C'est que je n'ose pas... — Va, ose !...
— Monsieur, voulez-vous me permettre ?...
De saucisson si vous plaisaient quelques rondelles ?...
Et le Monsieur, galant : — Certes, Mademoiselle,
Deux rondelles.

Deux, si vous les donnez au bout de la fourchette,
Trois, Et trois.

Trois, si vous les offrez avec vos jolis doigts.

Et l'on revint encore à la maisonnette du garde-barrières, avec le poème : **Passage à niveau** :

Un son de cloche,
Le train est proche !
Et tandis que dans le rapide
Trépidé
La fièvre de nos courses folles,
Cahin-caha, les carrioles,
Cahin-caha,
S'arrêtent à la barrière,
Cabriolet, tapissière,
Et l'antique victoria
Qui a
L'âge de la reine d'Angleterre.
C'est la voiture du médecin,
Le vieux médecin à bécicles, —
— Saignée, ipéca, sinapismes, —
Qui va chez le fermier voisin,
Dont la petite a dû manger tant de raisin
Qu'elle se tortille en coliques...
Et le curé avec sa nièce,
Plus très jeune et jamais très belle,
Un peu niaise,
Mais qui excelle,
Qui excelle, la brave Adèle,
A préparer la mayonnaise,
Gloire des repas d'Adoration perpétuelle...
Et la demoiselle du château
(Ses mitaines), blanche douairière,
Avecque le fidèle Pierre,
Très fier

Sous la toile cirée, un peu rougée de son chapeau,
Mais encor de belle tenue et très comme il faut,
Son chapeau haut...
Ils ont de paisibles juments,
Qu'ils baptisent
Ou bien Cocotte, ou bien La Grise,
Qui vont leur chemin à leur guise,
Pourvu seulement qu'on leur dise
De temps en temps, amicalement,
Quelques mots d'encouragement,
Car les bonnes bêtes tranquilles,
Elles aussi, font un peu partie de la famille...

Sous la toile cirée, un peu rougée de son chapeau,
Mais encor de belle tenue et très comme il faut,
Son chapeau haut...
Ils ont de paisibles juments,
Qu'ils baptisent
Ou bien Cocotte, ou bien La Grise,
Qui vont leur chemin à leur guise,
Pourvu seulement qu'on leur dise
De temps en temps, amicalement,
Quelques mots d'encouragement,
Car les bonnes bêtes tranquilles,
Elles aussi, font un peu partie de la famille...

C'est sur cette poésie unanimement applaudie que le moment étant venu de conclure, La Fontaine referma le livre, d'un geste énergique.

Hélas, c'est à cet instant précis que je me suis éveillé... combien déçu ! Au pied du fauteuil dans lequel je m'étais installé pour relire à la veillée quelques-uns des poèmes de Franc-Nohain, le livre venait de tomber brusquement de ma main.

Je le ramassai. Il était ouvert à une autre page et je lus :

Il paraît que je suis avec les enfants
D'une faiblesse révoltante.

Le pis est que je m'en rends compte
Quand complaisamment, on me montre
L'abîme, où j'entraîne à grands pas,
Et mon enfant, et son papa,
Je fais de grands « mea culpa » ;
Mais je continue, à ma honte.

Ah ! là, là, là !...
Ah ! là, là, ils ont bien le temps qu'on les embête,
Qu'on les traite

Gravement, avec le souci de l'avenir ;
Parfois récompenser, et plus souvent sévir :
Ne forcez pas à réfléchir
Trop vite ces petites têtes...

J'avais, on le voit, retrouvé mon volume ouvert sur le chapitre : **Le dimanche en famille**, plein de charmantes notations sur l'enfance. Ces pages-là, le La Fontaine de mon rêve ne les avait pas lues...

Mais vous, chers lecteurs, si vous avez l'occasion de les relire, vous ne la manquerez pas. Tous ces poèmes vous les apprécierez mieux encore, maintenant que leur auteur n'est plus, et, d'avance, je suis sûr que vous serez d'accord sur la conclusion à donner à mon rêve inachevé : Franc-Nohain intronisé, siégeant là-haut en bonne place, parmi tous les poètes dont les écrits ont enrichi les lettres et honoré notre humanité.

LENDU MARGIER

EMPRIGNAL



L'Activité Sportive sur le Réseau



Quadrette de l'U.S.P.L.M. de Paris, gagnante du challenge bouliste du Réseau.



Boule P.L.M. de Clermont-Ferrand, quadrette gagnante du challenge Philippe Marcombes.

Les équipes de juniors et minimes s'entraînent assidûment et suivent les traces de leurs anciens. Les résultats les plus saillants sont les victoires obtenues par l'équipe 1^{re} sur la C.S. Plaisance (37-20), la C.R.S. 4-Chemins (47-26), J.S.P. Issy (44-80), F.S. Joinville, Pathé-Nathan (40-35). Cheminots de l'Etat (48-30).

Belle exhibition en salle contre le B.B.C. Russe, une des meilleures équipes pratiquant en France et qui ne gagna que par 36-32.

Enregistreurs, d'autre part, les victoires de l'équipe 1^{re} B sur : A.C. Citroën 1^{re} (48-41), V.G.A. Saint-Maur 1^{re} (63-23), S.C. Alfortville 1^{re} (73-31), S.C.U.F. 1^{re} (50-21).

Rugby. — L'équipe 1^{re} joue, pour la saison 1934-1935, en 3^e série où elle dispute honorablement le Championnat régional; privée de Justesse de la place de 1^{re} à la suite d'un match malheureux où elle fut battue par 5 à 3, elle doit prochainement rencontrer en demi-finale la redoutable équipe de la C.P.D.E. qui tient la tête du classement.

En matches amicaux de nombreux succès ont été obtenus, dont le plus marquant fut celui gagné par 11 à 6 sur les réserves du Stade Français au grand complet.

Deux bonnes équipes jouent régulièrement tous les dimanches, accusant à chaque rencontre de nouveaux progrès.

MONTARGIS. — L'équipe d'association est engagée dans le Challenge Mekdoub et la Coupe Robert.

Notons pour le Challenge Robert les résultats suivants : Sélection des Cheminots U.S. Nord bat A.S.P.L.M. 1^{re} (4 à 0); A.S.P.L.M. 1^{re} bat Cheminots de Saincaize 1^{re} (6 à 0), et les Etablissements Hutchinson 1^{re} (3 à 0) et l'U.S.M. 1^{re} (5 à 2).

De son côté l'équipe réserve a remporté les victoires ci-après : 5 à 0 contre l'Espérance Glannoise; 2 à 0 contre Corbellies 1^{re}; 1 à 1 contre U.S. Montargoise.

Une défaite est à enregistrer, 2 à 0 contre Nemours.

En Challenge de Réseau l'équipe de Montargis, après sa victoire de 9 à 1 contre Saincaize, se voit qualifiée pour la demi-finale.

MIRAMAS. — Grande activité dans toutes les sections.

En association, l'équipe 1^{re} est engagée dans le Championnat de promotion et la Coupe de Provence. 2 équipes de minimes sont formées et donnent entière satisfaction.

En basket. — 2 équipes, dont une dispute le Championnat du Littoral, 2 équipes féminines ont été formées récemment.

AIX-EN-PROVENCE. — 3 équipes de basket disputent encore cette année les championnats des Bouches-du-Rhône division d'honneur et l'entraînement se poursuit régulièrement.

L'équipe 1^{re}, engagée dans la Coupe Gascard, a été battue en demi-finale par l'U.S. Aixoise.

Une équipe a également été engagée dans le Championnat de France et rencontrera prochainement l'U.S. Toulonnaise. Nul doute que les couleurs de nos cheminots n'y brillent d'un vif éclat.

NIMES. — L'activité est toujours très grande en football-association et il est bon de noter qu'un gros effort, d'ailleurs couronné de succès, est accompli pour les juniors. Ces derniers, en effet, qui se font remarquer dans la région par leurs réelles qualités et leur bonne tenue, sont invités de tous côtés.

AMBERIEU. — En association. — Après quelques matches d'entraînement, notamment contre l'U.S. Fortunaise et les réserves L.O.U., l'équipe d'Amberieu se qualifie en Challenge de Réseau pour le second tour par sa victoire sur Oullins 2 à 1.

En Championnat du Bugey 1^{re} série, une victoire intéressante est à signaler : 5 à 4 contre Torcieu (1^{re}) (champion 1933-1934). L'équipe 2^e de son côté se maintient également en bonne forme.

OULLINS. — La section montagne a effectué dernièrement les sorties ci-après : Casque du Néron (1 305 m); Lavoir (1 980 m); Alpes d'Huez (1 860 m), sortie à skis.

Cette section organise, courant janvier, dans un coin pittoresque du Vercors, au plateau de Beurre, une course à skis comportant plusieurs épreuves. Cette compétition, réservée aux agents et fils d'agents de la région Lyon-Oullins, aura certainement un vif succès. De nombreux prix en nature ajoutent encore à l'intérêt de cette manifestation sportive.

En basket-ball, bons débuts de saison. Après avoir enlevé le Challenge Bonpart, l'équipe 1^{re} s'est qualifiée pour le 3^e tour du Championnat de France, éliminant Romans, à Romans, et E.S.M. à Lyon; elle se classe 3^e du Championnat régional; dans cette même épreuve les équipes 2^e et 3^e sont en tête de leurs séries

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

Association. — Cette compétition qui se poursuit actuellement est suivie, comme chaque année, avec beaucoup d'intérêt par les 15 clubs engagés.

Les résultats connus sont les suivants :
Au 1^{er} tour, Miramas bat Nîmes (2 à 0); Nice bat Arles (3 à 0); Marseille bat Le Teil (4 à 1); Saincaize bat Dijon (2 à 1); Amberieu bat Oullins (2 à 1); Montargis bat Bourg (forfait de Bourg); Montpellier bat Langac (10 à 0).

Au 2^e tour, Montargis bat Saincaize (9 à 1); Montpellier bat Miramas (1 à 0); Marseille bat Nice (2 à 1); Paris bat Amberieu (6 à 2). Les demi-finales opposeront donc prochainement à Nîmes : Paris à Montargis et à Nice : Marseille à Montpellier.

Basket-ball. — 7 clubs sont engagés dans la compétition, à savoir : Paris, Oullins, Nice, Aix, Miramas, Dijon et Saint-Etienne.

Le 1^{er} tour, qui doit avoir lieu prochainement, va opposer Dijon contre Paris et Nice contre Miramas.

Aix gagne par forfait de Saint-Etienne; Oullins est exempt au 1^{er} tour comme détenteur du Challenge 1933-34.

L'ACTIVITÉ DANS LES CLUBS

PARIS. — Football-association. — Les équipes de football du Club sont actuellement en pleine activité. Le classement de nos équipes dans la poule aller du Championnat de la Ligue de Paris est le suivant :

L'équipe 1^{re}, bien que jouant de beaux matches, ne parvient pas à « réaliser »; sa position actuelle de lanterne rouge semble pourtant bien devoir être améliorée.

Les brillants seconds sont en tête de leur groupe. Signalons cependant, le dimanche 2 décembre dernier, leur première défaite; ils avaient précédemment gagné tous leurs matches avec des scores intéressants.

La 3^e équipe est en tête de son groupe et ne compte aucune défaite.

Les plus jeunes, formant la 4^e équipe, disputent les matches officiels avec ardeur.

Les anciens sont premiers dans la Coupe Trocard.
Quant aux juniors et minimes, ils jouent chaque dimanche et s'adjugent de belles performances. L'équipe de Réseau détenteur de la coupe de l'A.S.C.P.L.M. a gagné, à Dijon, sur celle d'Amberieu son premier match dans cette compétition.

Basket-ball. — 5 équipes évoluent tous les dimanches au Stade. L'excellente équipe 1^{re} a connu tous les succès des 1^{er} et 2^e tours du Championnat de France Honneur.

La 1^{re} B a également connu la victoire dans son championnat.

respectives. Enfin l'équipe 4 doit débiter prochainement dans la Coupe d'encouragement.

NICE. — Activité intense. Dans les différentes branches sportives, nos agents continuent à défendre honorablement leurs couleurs.

En association, plusieurs équipes dont 2 de juniors évoluent chaque dimanche. Notons une belle victoire de l'équipe 1^{re} sur la redoutable formation de l'Olympic de Beaulieu (3 à 1).

En basket, plusieurs équipes sont constituées et les succès obtenus depuis le début de la saison sont des plus encourageants. Signalons entre autres les victoires ci-après : 37 à 35 contre l'A.S.M. ; 52 à 16 contre l'U.S.I. Monaco.

BOURG. — L'équipe de rugby poursuit son entraînement en vue du Challenge du Réseau et les résultats qu'elle obtient chaque dimanche sont des plus prometteurs. Notons les intéressantes victoires contre l'Association Sportive Mâconnaise (R) par 15 (5 essais) à 3 (1 essai) et 8 à 0. Les matches aller du championnat du Lyonnais (5^e série) sont terminés avec un total de 69 points à 0.

CLERMONT-FERRAND. — La Boule P.L.M. a donné dernièrement son banquet annuel, auquel assistaient plusieurs personnalités de la Compagnie s'intéressant particulièrement à cette société.

A l'issue du banquet, le Président, M. Sulpis, remercia la Compagnie P.L.M. d'avoir bien voulu mettre à la disposition de sa société le vaste terrain sur lequel est installé le magnifique boudrome comportant 11 jeux où chaque jour, leur travail terminé, les fervents de ce sport boules viennent nombreux se délasser et s'entraîner.

Il rappela les résultats brillants obtenus non seulement à Clermont-Ferrand mais également dans d'autres localités telles que Brioude, Langogne, etc... Il fit particulièrement acclamer, en terminant, la quadrette Douarre qui, après une lutte épique contre la plus réputée des quaderres de Clermont-Ferrand, réussit à s'attribuer le Challenge « Philippe Marcombes ».

Nous souhaitons que la bonne entente et la prospérité continuent de régner parmi nos boulistes de Clermont-Ferrand.

Une nouvelle société, la **Boule Amicale P.L.M. de Terrenoire**, vient d'adhérer à l'A.S.C.P.L.M.

Une autre société P.L.M., pratiquant à Culoz les boules et le football-association est en instance d'affiliation.

Bien que les comptes rendus détaillés ne nous soient pas parvenus, l'activité sportive règne néanmoins dans les clubs ci-après : Marseille, Saint-Etienne, Langeac, Grenoble, Le Teil, Portes-les-Valence, Alès, Montpellier, Saint-Rambert-d'Albon, Valence, Badan, Venissieux, Saint-Germain-des-Fossés, Arles, Dijon, Tain-l'Hermitage, Saint-Jean-de-Maurienne, Saincaize, Givors, Lieusaint, Moulins.

E. CAMUS
Président de l'A.S.C.P.L.M.



Les Concours du Bulletin P.L.M.

Si nous parlions un peu des concours du **Bulletin** ?

Nous ne nous attarderons pas à celui des **Récréations** qui doit prendre fin le 15 février prochain, avec l'envoi des solutions aux problèmes posés dans ce numéro. (Ce concours a rallié d'assez nombreux lecteurs qui très régulièrement nous ont adressé leurs réponses, autant certes dans un but récréatif que dans l'espoir d'être cité, en bon rang, au classement final.)

Nous voulions parler plus particulièrement ici de deux autres compétitions qui s'adressent aux goûts artistiques des lecteurs et qui, elles aussi, suivent actuellement leur cours : le **concours de photographie et dessin 1934** (annoncé dans le numéro de mai dernier, page 79) et le **concours, plus récent, des couvertures** (présenté sur la page 4 de la couverture du numéro de novembre dernier).

Celui de **photographie et dessin**, dont les résultats seront publiés dans le numéro de mai prochain, doit se clore le 1^{er} février prochain, ainsi que l'annonçait l'avis d'ouverture. Cette date nous avait paru suffisamment reculée pour donner à nos artistes tout le temps voulu pour préparer leurs envois durant leurs loisirs de la mauvaise saison. Elle leur permettait également de s'attaquer aux scènes hivernales, notamment aux paysages de neige.

Ce n'était, paraît-il, pas assez et certains concurrents nous ont demandé d'admettre les réponses jusqu'au 15 février. La Rédaction du **Bulletin** y a consenti volontiers, mais afin que les chances demeurent égales pour tous, elle se fait un devoir d'annoncer cette modification ici, en présence de tous ses lecteurs.

Donc, la date de clôture du concours de photographie et dessin est reportée au 15 février prochain (date du timbre de la poste). Qu'on se le dise...

Quant au **concours des couvertures**, qui va se jouer jusqu'au 31 mars prochain, il a déjà valu au **Bulletin** quelques envois et aussi diverses questions de lecteurs prudents, désireux d'avoir des précisions avant d'engager la partie. Il a été notamment demandé si les souscriptions d'abonnements (plein tarif, 12 f), jointes au bulletin de réponse au concours, pouvaient être acceptées pour avoir effet des numéros qui vont suivre celui de janvier, à savoir mars ou mai prochain. Le **Bulletin** a répondu affirmativement, bien entendu.

Rapport du Concours

La Compagnie des Promoteurs, créée le 1^{er} mars 1932, a l'honneur de publier le Bulletin P.L.M. — N^o 100. Les abonnements sont renouvelés chaque année le 1^{er} mars. Les souscriptions sont acceptées jusqu'au 15 février. Les envois de réponses doivent être adressés à l'adresse ci-dessous avant le 15 février 1934.

CONCOURS A RECEPTION POUR PARTICIPER AU CONCOURS DE PHOTOGRAPHIE ET DE Dessin 1934 (annoncé dans le Bulletin P.L.M. N^o 79) et le **CONCOURS DES COUVERTURES** (annoncé dans le Bulletin P.L.M. N^o 79) ont lieu le 15 février 1934.

Les envois de réponses doivent être adressés à l'adresse ci-dessous avant le 15 février 1934.

Adresse : M. CAMUS, Président de l'A.S.C.P.L.M., 10, rue de la République, Clermont-Ferrand.

Adresse : M. CAMUS, Président de l'A.S.C.P.L.M., 10, rue de la République, Clermont-Ferrand.

Adresse : M. CAMUS, Président de l'A.S.C.P.L.M., 10, rue de la République, Clermont-Ferrand.

Il va de soi que les concurrents ayant déjà répondu peuvent augmenter leurs chances, en envoyant jusqu'au 31 mars de nouvelles souscriptions d'abonnement (au plein tarif), ils ne devront pas omettre, dans ce cas, de se référer à leur premier envoi, en indiquant très explicitement qu'ils ont déjà fourni leur réponse au concours.

Est-il besoin d'ajouter que le **Bulletin** sera heureux, à tous égards, de recevoir le maximum de réponses à son concours de couvertures ? D'abord, le dévouement des réponses peut fournir sur les goûts des lecteurs, de très utiles indications. Ensuite, les abonnements que les agents ou parents d'agents font souscrire dans leur entourage constituent, en même temps qu'une recette, une intéressante propagande P.L.M. et, à l'heure actuelle, rien ne doit être négligé. Enfin, ne faut-il pas que les premiers prix dont ce concours est doté (il y a notamment une superbe bicyclette d'une marque réputée) soient disputés comme ils le méritent ?

Nous concurons d'ailleurs en signalant ici combien les lettres que nous recevons contiennent d'encouragements à persévérer dans cette voie des concours. Ce sont souvent des encouragements d'ordre général. Mais, il est des lecteurs qui suggèrent des formules précises, comme le montre l'extrait suivant d'une lettre récemment adressée au **Bulletin** :

« Mes idées valent ce qu'elles valent, nous dit ce lecteur, mais elles ont le mérite de se rattacher à la « concouromanie », très en vogue actuellement.

« 1^o Pourquoi n'organiseriez-vous pas un concours de « Stobans » ?

« 2^o Et un concours de Nouvelles (deux pages du Bulletin au plus et liberté absolue quant au sujet) ?

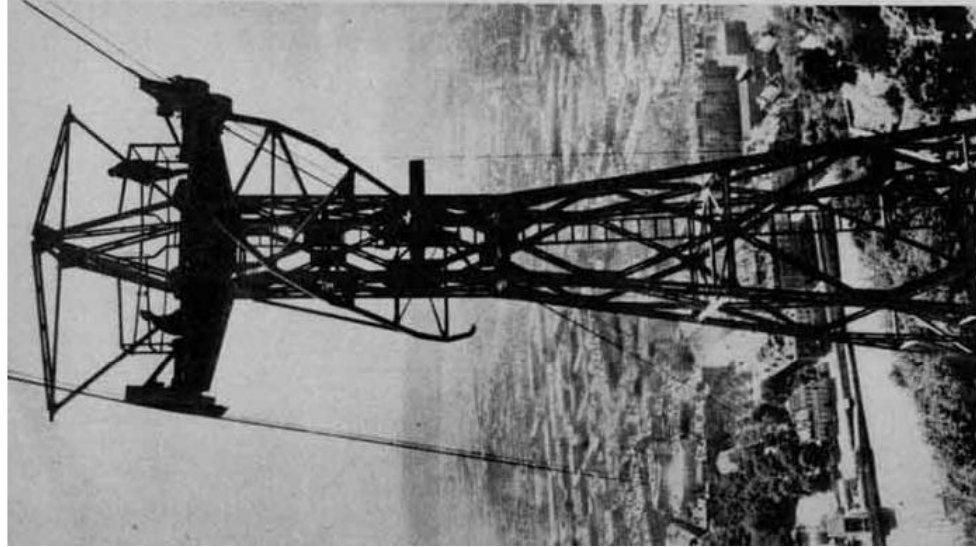
« 3^o Que penseriez-vous enfin d'un concours de Poésie (16 vers au maximum, dans lesquels il s'agirait de développer la beauté, les charmes, la douceur de vivre d'un site P.L.M.) ?

« Un jury départirait les candidats, attribuerait les récompenses. Les meilleurs envois seraient publiés. Ils pourraient même éventuellement faire l'objet d'une plaquette éditée par le Bulletin et vendue par lui à très bas prix.

« Tout ceci, poursuit notre sympathique correspondant, se rattache à la littérature ; mais vous savez que la « petite fleur bleue » est très vivace dans le jardin secret du cœur de chaque cheminot et par ailleurs la poésie, la littérature, la peinture, les arts en général constituent presque toujours le violon d'Ingres de chaque agent. Faute d'argent ou de relations — ou excès de modestie — cet agent ne peut produire ses petites œuvres qui sont — parce que venant du cœur — celles auxquelles il tient le plus et c'est humain. »

Mais il me semble que voilà de très intéressantes suggestions. Qu'en pensez-vous, chers lecteurs ? Qu'en pensez-vous, chers — et déjà nombreux — collaborateurs de nos rubriques « En marge du métier » ? Et vous, tous les « Poètes et Enlumineurs du rail », que ces projets doivent intéresser au premier chef ? N'hésitez pas à nous confier vos impressions, vos avis et même vos critiques ! Très amicalement, la Rédaction du **Bulletin** vous remercie d'avance de vos confidences.

L. G.



Téléférique de la Bastille, à Grenoble :
Le pylône intermédiaire.

Deux téléphériques nouveaux sur le P.L.M.

Celui de la Bastille, à Grenoble et celui de Rochebrune, à Mégève



Pour compléter la documentation déjà publiée dans le **Bulletin P.L.M.** sur les téléphériques que compte le Réseau, M. Paul Michoud, Vice-Président de la Chambre d'Industrie Touristique de Grenoble, a bien voulu nous adresser les lignes suivantes, consacrées au nouveau téléphérique de sa ville :

« Grâce aux perfectionnements dont il est doté et aux progrès techniques accomplis dans sa construction, le téléphérique transporte aujourd'hui les voyageurs jusqu'à des sommets considérés comme inaccessibles à la voie ferrée.

« Notre ville de Grenoble, admirablement située au confluent de trois vallées, entourée de grandioses cimes, se devait d'utiliser, au profit des touristes qui la visitent, ce mode de transport moderne afin de leur permettre de jouir du splendide panorama que l'on découvre sur les Alpes.

« Un ancien fort — dénommé la Bastille — dominant la ville, en face de la chaîne toujours neigeuse de Belledonne, semblait s'incliquer particulièrement comme terminus. Aussi la Chambre d'Industrie Touristique — soucieuse de l'aménagement de la cité —, décidait-elle, l'an dernier, d'installer un téléphérique accédant au sommet de ce fort d'où la vue s'étend sur les montagnes jusqu'à l'infini Mont-Blanc.

« C'est chose faite maintenant, et chacun peut désormais, sans peine et sans difficultés, en quittant l'élégante station édifiée au centre même de la ville, voisine de l'Hôtel de Ville, accéder en quelques instants au point culminant.

« Cet admirable point de vue est d'ailleurs estimé à sa valeur depuis longtemps. Ne lisait-on pas déjà, dans le Guide Joanne, en 1890 : « Du sommet du fort de la Bastille, on jouit d'un des plus beaux panoramas existants. Le colossal Mont-Blanc, étincelant de blancheur, captive le regard vers le Nord-Est, au milieu de nombreuses cimes... »

« Un restaurant luxueux, aménagé avec goût, comportant de vastes terrasses, permettra, aux

heures chaudes de la saison d'été, d'y séjourner au sein d'une atmosphère rafraîchie par l'air des sommets, en y appréciant une cuisine dauphinoise réputée, en face d'un paysage grandiose. Le soir, des milliers de feux électriques illuminent la ville et la plaine, et l'on aperçoit, dans le lointain, nos villages alpestres qui scintillent comme autant d'étoiles, dans la féerie de la houille blanche descendue des glaciers. »

Convenons, avec M. Paul Michoud, que cette nouvelle merveille qui est le téléphérique de la Bastille, vient compléter heureusement l'outillage de Grenoble, qui, justifie toujours si bien son beau titre de « plaque tournante des Alpes » et parlons maintenant d'un autre téléphérique, nouveau lui aussi, celui de Mégève-Rochebrune.

Inauguré en décembre 1933, ce nouveau téléphérique a apporté une attraction de plus à notre vallée de Chamoniix — ce véritable conservatoire des sports d'hiver — et il ne peut qu'avoir la plus heureuse influence sur le développement de la station de Mégève qu'il relie désormais en quelques minutes aux pentes admirablement enneigées de Rochebrune et du Mont d'Arbois.

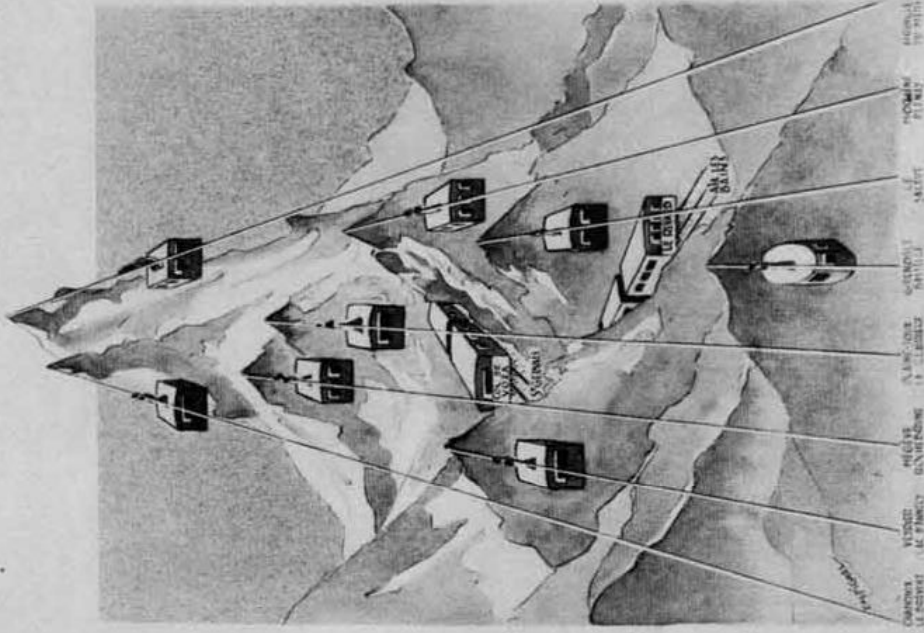
Ainsi que le téléphérique de la Bastille, à Grenoble, transporte l'excursionniste de l'altitude de 212 m à celle de 476 m en un temps de 5 minutes, celui de Rochebrune s'élève de la cote 1 200 à la cote 1 800 en 8 minutes.

Nous avons sous les yeux plusieurs narrations enthousiastes des descentes en ski que peuvent s'offrir les amateurs, pour regagner la station intérieure du téléphérique, en empruntant selon leur degré d'initiation, des itinéraires plus ou moins faciles.

La place nous manque aujourd'hui pour nous étendre sur cette descente en ski qui tentera sûrement ceux d'entre nous qui s'adonnent aux sports d'hiver. Le **Bulletin** espère que ces lecteurs voudront bien, comme ils l'ont déjà fait, lui adresser à l'occasion leurs impressions.



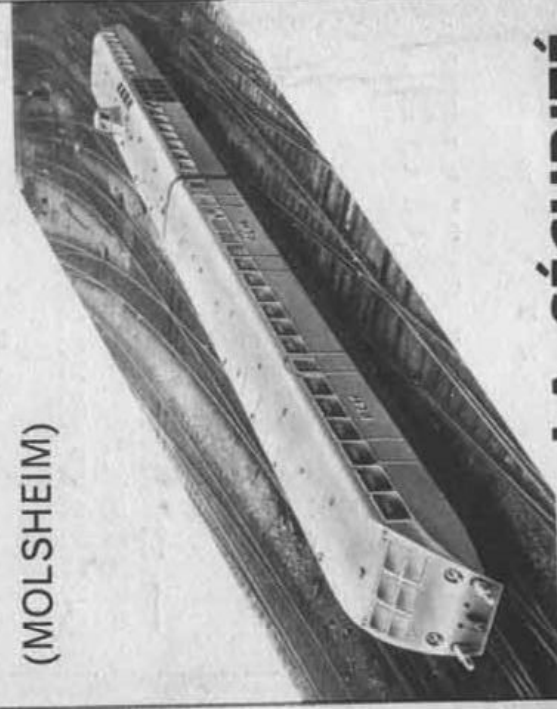
Le téléphérique de Rochebrune, à Mégève :
Les champs de ski de la station intérieure.



A l'ascut
de
l'« Aipe
P.L.M. »...

BUGATTI

(MOLSHEIM)



**LA SÉCURITÉ
DANS LA VITESSE**

**PNEUS
BERGOUGNAN**

TUYAUX
tous types

■
COURROIES

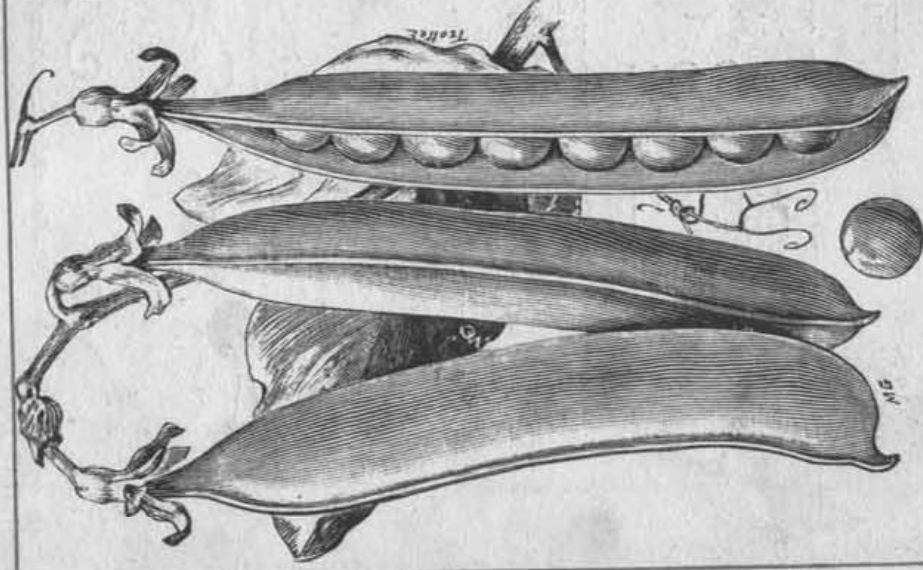
pour transporteurs et transmissions

■
TAPIS

Tous articles en caoutchouc
pour l'industrie

ON RÉCOLTE CE QU'ON SÈME

**Pour récolter ce qu'il y a de mieux
Semez ce qu'il y a de mieux
Semez les**



Graines
VILMORIN

(Marque  déposée)

CATALOGUE GÉNÉRAL franco sur demande

VILMORIN-ANDRIEU & C^{IE}

(SERVICE P.L.M.)

4, Quai de la Mégisserie — PARIS (1^{er})

LA PREMIÈRE MAISON DE SÉLECTION DU MONDE



vous offre gratuitement

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

Grandes facilités de paiement au personnel des chemins de fer.
Ecrivez sans engagement aux Etablissements SARDA, à Besançon.



PRINCIPAUX ORDRES DE SERVICE, INSTRUCTIONS ET CIRCULAIRES PARUS du 15 Octobre au 15 Décembre 1934

DOCUMENTS ÉMANANT DE LA DIRECTION

- 14 septemb. 1934 } Ordre de Service n° 21 (1934) } Modifications apportées à la nomenclature des bifurcations dépendant des gares de Lyon-Guillotière, Lyon-Perrache, Vénissieux et Saint-Fons.
- 22 octobre 1934 } Ordre de Service n° 24 (1934) } Amélioration de la visibilité des signaux installés dans le souterrain de Blaisy-Bas.
- 7 décemb. 1934 } 33^e Annexe à l'O.G. n° 14. } Modifications et compléments aux dispositions des articles 31 à 34 de l'Ordre Général n° 14 concernant la signalisation des ralentissements des trains nécessités par les travaux de la voie.
- 11 décemb. 1934 } Ordre de Service n° 27 (1934) } Nomenclature des lignes à voie unique sur lesquelles la vitesse que ne doivent pas dépasser, en règle générale, les trains munis du frein continu, à la traversée des gares, entre les deux aiguilles de dédoublement de la voie unique, est portée de 30 à 40 km à l'heure.

DOCUMENTS COMMUNS A PLUSIEURS SERVICES

- 13 octobre 1934 } Ordre de Service n° 35 (1934) de l'Expl. } Circulation en service commercial des autorails ZCC-F-1 à 4, ZCC-C-1 et 2.
- 8 novemb. 1934 } Ordre de Service n° 1529 du Mat. et Tract. } Mise en vigueur de la nouvelle signalisation.
- 15 novemb. 1934 } Ordre de Service n° 3384 du T.C. de la Voie. } Instructions relatives au mode de traction et aux surcharges des trains.
- 15 novemb. 1934 } Ordre de Service n° 36 (1934) de l'Expl. } L'Inst. n° 462 (nouvelle série) du Mat. et Tract. et la circulaire n° 6 (1899) de l'Expl.

DOCUMENTS ÉMANANT DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

- 5 septemb. 1934 } 10^e Annexe à l'Instruction Générale pour la bonne exécution des transports et le règlement des litiges et réclamations, Droit d'enregistrement à percevoir pour les bicyclettes remises au transport comme bagages.
- 13 septemb. 1934 } Note n° 19 aux chefs de gare. } Petite vitesse. Modifications au tarif spécial pour les transports avec date de livraison garantie.
- 19 septemb. 1934 } 1^{re} Annexe à la Circulaire n° 77 (1932 - Application des tarifs). } Grande vitesse. Tarif G.V. n° 10/110. Titre I. Droit d'enregistrement.
- 1^{er} octobre 1934 } Note n° 20 aux chefs de gare. } Mise en vigueur d'un tarif direct international pour le transport des oranges de certains ports français de la Méditerranée sur certaines gares allemandes.
- 12 novemb. 1934 } Circulaire n° 133 (1934 - Application des tarifs). } Modifications à la marche des trains et des autobus de la T.P.L.M.
- 21 novemb. 1934 } Ordre de Service n° 37 (1934). } Prévention des accidents du travail.
- 25 novemb. 1934 } Note-Circulaire n° 38. } Modifications des articles 40, 41 et 63, en ce qui concerne la place que doit occuper le Chef de train dans les trains, l'observation des signaux et l'admission dans les fourgons.
- 26 novemb. 1934 } 8^e Annexe à la Circulaire n° 7 (1899 - Edition de 1930 - Gares et trains). } Bagages et grande vitesse. Extension aux colis-express du régime d'assurance existant pour les bagages enregistrés.
- 27 novemb. 1934 } Circulaire n° 8 (1934 - Comptabilité des gares).



pas d'intermédiaires...
VENTE DIRECTE DU FABRICANT !

Aussi voyez nos prix ! Profitez de notre Ménagère Moderne en Réclame
N° 101. 1 superbe écrit. int. noire, ext. havana marbré, Prix publicitaire 1
Modèle 12 cuillères table - 12 fourchettes table, } **230 frs**
Riche 12 cuillères à café - 1 louche. }
complet ! Le tout argentié à 112 grs sur métal astro-blanc, garanti et poinçonné.....

Dans le même modèle : les 12 couverts table argentiés à } Prix publicitaire *
84 grammes dans un superbe écrit havana marbré..... } 155 frs
ENVOI : Franco port et emballage par retour en cas paiement à la commande, ou envoi contre remboursement avec frais de remb. en sus. Facilité de retour ou échange en cas de non satisfaction.

BON GRATUIT
pour envoi du catalogue illustré

"FRANOR"

68 et 70 RUE AMELOT-PARIS (XI^e)
Tel. Raquette : 87-94

Remise spéciale aux Agents P.L.M.

Le Fusil Téa

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

Concessionnaire exclusif pour la vente en France:
FERNAND MORTBONTEMPS
CARTOUCHES CHARGÉES
à **HOTONNES (Ain)** TARIF FRANCO



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

DOCUMENT ÉMANANT DU SERVICE DU MATÉRIEL ET DE LA TRACTION

7 novemb. 1934 } Instruction n° 152 (nouvelle série). } Prime de traction des conducteurs-électriciens, élèves-conducteurs-électriciens et aides-conducteurs-électriciens de la ligne de Chambéry à Modane.
Edition de 1934.

DOCUMENTS ÉMANANT DU SERVICE DE LA VOIE

5 juin 1934 } 2^e Annexe à l'Instruction n° 3348 du } Emploi de tabliers auxiliaires.
T.C.
10 septemb. 1934 } 6^e Annexe à l'Instruction V-590 sur les } Protection des passages à niveau et mode d'emploi des renseignements
fournis aux garde-barrières par les divers appareils leur annonçant l'ap-
proche des trains.
18 septemb. 1934 } 1^{re} Annexe à l'Instruction V-685. } Mesures à prendre avant d'entreprendre toute construction ou tous travaux
d'elagage d'arbres au voisinage des lignes d'énergie électrique.
28 septemb. 1934 } n° 3387 du T.C. } Construction, entretien et surveillance des ponts et passerelles métalliques.
5 octobre 1934 } 1^{re} Annexe à l'Instruction V-694. } Comptabilité des matériaux de la voie. Additions et modifications.
30 octobre 1934 } 1^{re} Annexe à l'Instruction V-671.

Médaille Militaire

(Suite de la liste publiée d'autre part.)

Daude André, Mécanicien de route à Nîmes;
David Claude, Facteur-enregistreur à Saint-
Pierre-d'Albigny; **David Denis**, Commis de 1^{re}
classe à Marseille-Joliette-Arency; **Dechenault**
Fernand, Chef de groupe à Paris; **Demarle**
Georges, Dessinateur-projeteur de 2^e classe à
Nice; **Denis Pierre**, Intérimaire de 2^e classe à
Besançon-Viotte; **Depardieu Georges**, Employé
principal à Paris; **Deroche Marcel**, Receveur
de 1^{re} classe à Paris; **Détraz François**,
Aide-ouvrier à Chambéry; **Deydier Henri**, Chef
de train à Avignon; **Dinet Pierre**, Sous-Chef
de gare de 2^e classe à Nevers; **Doibeau**
Lucien, Brigadier de manutention à Moulins;
Dorothe Louis, Surveillant des trains à Paris;
Drut-Antoine, Homme d'équipe à Saint-Martin-
Salles-Bains; **Ducros Gabriel**, Sous-Agent
technique à Brassac; **Dumas Marius**,
Mécanicien de route à Rive-de-Gier; **Dumax**
Jules, Chef de canton à Roanne; **Dumont**
Pierre, Facteur-Chef à Rive-de-Gier; **Dumoulin**
Jean, Homme d'équipe à Ambérieu; **Durand**
Elie, Brigadier de manutention à Alès; **Dutey**
Georges, Brigadier de manutention à Dijon-
Ville; **Emery Pierre**, Sous-Chef de manœuvres
à Paray-le-Monial; **Fabre Marcellin**, Brigadier
de manutention à Montpellier; **Fages Eugène**,
Conducteur à Alès; **Favier Auguste**, Chef
de gare de 6^e classe à Longerey-Léaz; **Ferrier**
Fernand, Aiguilleur de 2^e classe à Marseille-
Blancarde; **Feurtet Victor**, Ouvrier à Dijon.

Perrigny; **Fiardo Joseph**, Manœuvre à Nice;
Figeat Maurice, Chef de canton à La Charité;
Finat Etienne, Homme d'équipe à Moulins;
Folche René, Homme d'équipe à Montpellier;
Forestier Benoit, Chef de train à Clermont-
Ferrand; **Friaud Pierre**, Homme d'équipe à
Nevers; **Frignet André**, Chef de gare de
6^e classe à Châbons; **Gagnadre Joseph**,
Facteur-enregistreur à Arlanc; **Galiffet Joseph**,
Aide-ouvrier à Oullins; **Galtier René**, Commis
de 1^{re} classe à Tarascon; **Garayt René**, Facteur-
enregistreur à La Vouite-sur-Rhône; **Garot**
Félicien, Conducteur de machines-outils à
Clermont; **Gastaldi Jean**, Aiguilleur de 2^e classe
à Saint-Raphaël-Valescure; **Gaulon Joseph**,
Employé à Paris; **Gauthier Antoine**, Conducteur
à Montchanin; **Gauthier Jean**, Facteur-enregis-
trant à Ponthierry-Pringy; **Gavairon François**,
Cantonnier à Thonex (Suisse); **Geneste Louis**,
Chef de gare de 5^e classe à Saint-Fargeau; **Gey**
Edmond, Aide-ouvrier à Dijon-Perrigny; **Gilly**
Emile, Brigadier à Nozères-Brignon; **Ginoul**
François, Brigadier de manutention à Sète;
Giry Auguste, Facteur-enregistreur à Apt;
Goisset Pierre, Contrôleur technique à Paris;
Gorlier Jean, Aiguilleur de 1^{re} classe à Marseille-
Joliette-Arency; **Gounon Pierre**, Aiguilleur de
2^e classe au Tell; **Goutin Marcel**, Elève-mécani-
cien à Laroche; **Goux Octave**, Chef de train à
Malesherbes; **Gracia Louis**, Homme d'équipe à
Montpellier; **Granier Henri**, Garde-signaux à
Orange; **Grappin Joseph**, Facteur-Chef à An-
necy; **Grazioli François**, Chef de canton à
Saint-Paul-Trois-Châteaux; **Gréco Dominique**,
Conducteur à Marseille-Arency; **Grémy Marcel**,
Ouvrier aux ateliers de voitures de Villeneuve-

Saint-Georges; **Grillot Marcel**, Conducteur à
Dijon; **Griolier Ferdinand**, Brigadier-lampiste au
Tell; **Gros Antonin**, Conducteur de machines-
outils aux ateliers de Courbessac; **Gruaz Louis**,
Lampiste-appareilleur à Annecy; **Guillaumot**
Omer, Employé principal à Valence; **Guillermir**
Hennr, Facteur-enregistreur à Nureux; **Guillot**
Jean, Homme d'équipe à Vienne; **Hénin**
Joseph, Homme d'équipe à Lyon-Perrache;
Hobler Eugène, Mécanicien de route à Mar-
seille; **Humbey Armand**, Vagonnier à Lons-le-
Saunier; **Imbert Pierre**, Sous-Chef de gare de
4^e classe à Paray-le-Monial; **Jacquier Simon**,
Intérimaire de 2^e classe à Culoz; **Jaffuel Baptiste**,
Aiguilleur de 2^e classe à Avignon; **Jagot Noël**,
Garde à Rossillon; **Jauntaux Léon**, Homme
d'équipe à Avignon; **Jeannot Marius**, Méca-
nicien de route à Paris; **Jolibois Maurice**,
Aide-ouvrier à Dijon-Perrigny; **Joly Joachim**,
Sous-Chef de gare de 3^e classe à Avignon;
Jomard Claude, Garde à Saint-Fons; **Jordan**
Thomas, Intérimaire de 2^e classe à Oran;
Josselin Achille, Brigadier-lampiste à Nîmes
P.V.; **Jover Salvador**, Cantonnier à Relizane;
Jourlin Claude, Aide-ouvrier à Oullins; **Jouvan-**
beau Emile, Vagonnier à Dijon; **Justamond Gus-**
tave, Facteur aux écritures à Orange; **Juvéneton**
Emile, Lampiste-appareilleur à Avignon; **Lache-**
nat Félix, Brigadier-Chef à Montmélan; **Lacoste**
Baptiste, Conducteur à Sète; **Lager Jean**, Chef
de brigade de manœuvres à Roanne; **Lamy**
Augustin, Contrôleur-adjoint du S.E. à Corbel-
Essonnes; **Lamy Eugène**, Contrôleur technique
à Paris; **Laquerbe Marius**, Homme d'équipe
à Marseille-Saint-Charles; **Lascaux François**,
Facteur-enregistreur à Maise; **Latour**



"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

Ets E. ROGER

33, Rue Proudhon
PARIS

POSTES
à partir de **395fr** avec
dynamique

EXQUIS DÉJEUNER

PHOSCAO

PUISSANT RECONSTITUANT

A. DARDANNE et FILS

Docteurs en Pharmacie

1, Rue François-Ier, PARIS (8^e)

ORTHOPÉDIE - PROTHÈSE

MEMBRES ARTIFICIELS "CLARKE"

JAMBES ET PILONS
BOIS EXTRA-LÉGER OU CUIR

TOUS APPAREILS D'ORTHOPÉDIE

BAS POUR VARICES
BANDAGES HERNIAIRES
CEINTURES ET CORSETS MÉDICAUX
CHAUSSURES ORTHOPÉDIQUES

SOCIÉTÉ ANONYME DES ÉTABLISSEMENTS

LÉON MARX
103, RUE RÉAUMUR, PARIS

SUC^{tes} LYON - MARSEILLE - MONTPELLIER
NANCY - RENNES

USINE A SEURRE (COTE-D'OR)

FOURNISSEUR DE LA COMPAGNIE P.L.M.

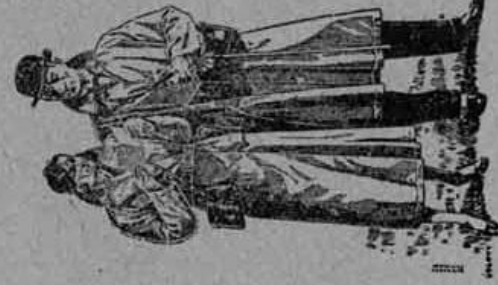
BROCHURE ENVOYÉE FRANCO SUR DEMANDE

TRÈS GROS RABAIS

pendant les

SOLDES ANNUELS CHEZ BURBERRYS

Les Spécialistes en Imperméables réputés dans le Monde entier pour la qualité de leurs productions



Imperméables
Manteaux, Costumes
de VILLE, SPORT, VOYAGE
POUR
Hommes, Dames, Enfants

PRIX EXCEPTIONNELS

Pour Hommes :
Manteau demi-saison... 325.
Manteau de voyage... 395.
Costume sport (tout fait)... 275.
Costume ville (tout fait)... 295.
Costume sport (tout fait)... 325.

Pour Dames :
Manteau de voyage... 275.
Manteau de ville... 295.
Costume ville (tout fait)... 295.
Costume sport (tout fait)... 325.

LE BURBERRY

Hommes 265.
Enfants (2 ans) 75.
Dames 275.

Catalogue N° 18 franco sur demande.

BURBERRYS, 8 et 10, B^d Malesherbes, PARIS

La Maison reste ouverte le samedi après-midi

Louis, Homme d'équipe à Orange; Laurans Casimir, Facteur-enregistreur à Paulhaquet; Laval Albert, Homme d'équipe à Beaune; Laveau Marius, Facteur-enregistreur à Cézay; Lèbre Jean, Cantonnier à Corvol-d'Embernard; Leclaire Marceau, Chef de canton à Melun; Lesaine Maurice, Facteur aux écritures à Paris; Lesourd Gustave, Brigadier à Joigny; Lespinasse Philippe, Mécanicien de route à Paray-le-Monial; Liggiolozzo François, Cantonnier principal à Béthoncourt; Lizero Charles, Facteur aux écritures à Breil; Loviconi Joseph, Gardien à Toulon; Lucotte Léon, Conducteur à Dijon; Maingues Jean, Aiguilleur de 1^{re} classe à Roanne; Maisonneuve Maurice, Mécanicien de route à Besançon; Malosse Joseph, Elève-mécanicien à Badan; Marcadet Eugène, Chef de canton à Eze; Marcon Baptiste, Cantonnier à Istres; Martin Emile, Brigadier à Ollioule-Sanary-sur-Mer; Martin Louis, Brigadier de manutention à Lyon-Perrache; Martin Louis, Brigadier de manutention à Marseille-Saint-Charles; Mauffrey Henri, Commis de 2^e classe à Cannes; Maurin Marius, Dessinateur-projeteur de 1^{re} classe à Lyon; Maurizat Emile, Chef de train à Cavailhon; Mermiet Pétrus, Sous-Chef de canton à Lyon-Saint-Clair; Michel Alfred, Manœuvre à Oullins; Jean, Facteur-mixte à Blanzay; Millerand Pierre, Homme d'équipe à Dijon-Ville; Milliet Alphonse, Brigadier-lampiste à Lyon-Vaise; Miramant Rémi, Facteur aux écritures, à Avignon; Mollet Léon, Receveur de 1^{re} classe aux billets à Dijon-Ville; Monery Jean, Cantonnier principal à Clermont-Ferrand; Moreau Abel, Employé principal à Paris; Morin Francis, Facteur-enregistreur à Montreuil; Morra Marius, Manœuvre spécialisé à Marseille-Blancarde; Mouquet Raymond, Facteur aux écritures à Lyon-Perrache; Muilot

Paul, Mécanicien de route à Montargis; Mutin Lazare, Aide-ouvrier à Villeneuve-Saint-Georges; Naudin Marcel, Facteur aux écritures à Melun; Nicol Marcel, Cantonnier à Dordives; Palus Célestin, Manœuvre à Avignon; Pardon Louis, Conducteur à Nevers; Parodi Angelo, Chef de brigade d'ouvriers à Sidi-Bel-Abbes; Pastor Honoré, Chef de train à Nice-Ville; Paulian Auguste, Sous-Chef de manutention à Salon; Réjac Lucien, Dessinateur-projeteur de 1^{re} classe à Paris; Pelli Emile, Chef de gare de 6^e classe à Marmagne-sous-Creusot; Pépin Louis, Mécanicien de route à l'annexe de Clamecy; Perbet Jean-Marie, Vagonnier à Saint-Etienne-Châteaureux; Perez Antoine, Planton à Marseille; Perret Edmond, Dessinateur-projeteur à Montbéliard; Plassard Pierre, Brigadier de manutention à Bercy; Pontvianne Pierre, Brigadier de manutention à Saint-Etienne-Châteaureux; Porte Joseph, Chef de canton à Avles; Pouteau Léon, Aiguilleur de 1^{re} classe à Bercy; Prosper Joseph, Homme d'équipe à Roanne; Prost Pierre, Commis de 1^{re} classe à La Tour-du-Pin; Ramos Joseph, Chef de train à Oran; Ré Jules, Sous-Chef de manutention à Nice-Saint-Roch; Reboul Edmond, Conducteur de machines-outils à Arles; Renaud Henri, Employé à Dijon-Centre; Robin Jean, Garde-signaux à La Garde; Roche Antonin-Pierre, Sous-Chef de canton, à Ambérieu; Rocher Paul, Conducteur à Avignon; Rodet Jules, Conducteur à Bourg; Rolland Philippe, Vagonnier à Montbrison; Rollin Lucien, Homme d'équipe à Paris; Rondepierre Antoine, Chef de train à Saint-Germain-des-Fossés; Rose Elie, Commis de 2^e classe à Nice-Ville; Rosier Jules, Facteur-enregistreur à Marseille-Joliette-Arenc; Roubaud Alphonse, Conducteur à Cannes-La Bocca P.V.; Rougier René, Commis de 2^e classe à

Gannat; Rouvière Antoine, Chauffeur de route à Miramas; Roux Antoine, Cantonnier à Portes-les-Valence; Roux Marc, Chef de groupe à Bourgoin; Roux Pierre, Chef de groupe à Dijon; Sainsard Georges, Brigadier de manutention à Paris; Samour Charles, Aide-surveillant du S.E. à Clamecy; Sardy Charles, Sous-Chef de gare de 2^e classe à Lyon-Perrache; Saulnier Jules, Surveillant des trains à Paris; Savey Auguste, Homme d'équipe à Aix-les-Bains; Schacre François, Sous-Chef de brigade de manœuvres à Cidi-Bel-Abbès; Schmitt François, Mécanicien de route à Tarare; Schott Louis, Facteur aux écritures à Givors; Canal; Servin Louis, Conducteur à Moulins; Serusclat Georges, Sous-Chef de gare de 1^{re} classe à Saint-Etienne-Châteaureux; Sicard Jean, Facteur-enregistreur à Saint-Georges-d'Aurac; Sicard Henri, Employé à Villeneuve-Saint-Georges; Sontag Eugène, Ouvrier à Marseille; Suffren André, Cantonnier principal à Lambese; Tardy Georges, Mécanicien de route à Nevers; Thevenod Jean, Vagonnier à Annemasse; Thiot René, Brigadier de manutention à Villefranche-sur-Saône; Transy Georges, Ouvrier à Villeneuve-Saint-Georges; Tuailion Marcel, Chef de groupe à Paris; Ulysse Jean, Manœuvre à Conflans; Usclade François, Conducteur à Dijon; Vailet Marcel, Conducteur à Nevers; Valleyre Pierre, Chef de train à Roanne; Varigny Léon, Chef de train à Lyon-Guillotière; Vèran Robert, Homme d'équipe à Monte-Carlo; Verain Clovis, Employé à Villeneuve; Vidli Ludovic, Homme d'équipe à Bercy; Vies Eugène, Facteur-enregistreur à Toulon; Villemetz Mathieu, Brigadier de manœuvres à Montchanin; Viricel Antoine, Sous-Chef de manutention à Lyon-Guillotière; Willinger Antoine, Ouvrier à Oullins.

CAOUTCHOUC - INDUSTRIEL

PNEUS HUTCHINSON VÉLO

MOTO

CENTRE : TOUX, CATARRHES
BRONCHITES CHRONIQUES
Les Causes de

GOUTTES LIVONIENNES

15, rue des Saussaies, PARIS
TROUETTE-PEWICK
Manufacture Française, PARIS

DISTINCTIONS HONORIFIQUES DIVERSES

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

MÉRITE AGRICOLE. — A été nommé *Chevalier* : M. TOURRET Gilbert, Chef de gare principal hors classe, à Lyon-Perrache.

MUTUALITÉ. — A reçu une *Médaille d'or* : M. CHAUDRON Henri, Chef de manœuvres à Sens.

PRÉVOYANCE SOCIALE. — A reçu une *Médaille d'argent* : M. MORILLON Jean, Chef de train à Lyon-Saint-Paul. A reçu une *Médaille de bronze* : M. BROZILLE Henri, Chef de train à Valence. Ont reçu une *Mention honorable* : MM. MARCONNET Gaston, Chef de train à Lyon-Guillotière ; COLLET Antoine, Chef de train à Lyon-Guillotière.

ORDRE DU NICHAN-IFTIKHAR. — A été nommé *Commandeur* : M. LAFOND Paul, Inspecteur divisionnaire à Nice. Ont été nommés *Officiers* : MM. BACHMANN Philippe, Chef de bureau principal à Paris ; BILON Ferdinand, Chef de gare principal à Nice ; BRUGÈRE Paul, Inspecteur principal adjoint au Secrétariat de la Compagnie ; BUTAUD Emile, Chef de division du Mouvement à Paris ; DARGEON Philippe, Chef-adjoint de l'Exploitation à Paris ; MERMIER Stéphane, Ingénieur principal à la Direction ; MORIN Georges, Chef de gare adjoint à Paris ; PERRUCCON Paul, Chef de gare principal à Paris ; TOURRET Gilbert, Chef de gare principal hors classe, à Lyon-Perrache.

Les Trois Amis de la Maison

POUR VOTRE CUISINE la " Végétaline "

POUR VOTRE TABLE l'huile " Duicine "

POUR VOTRE LINGE le savon " La Tour "

DEMANDEZ TOUJOURS A VOTRE FOURNISSEUR
EN EXIGEANT LA BANDE TRICOLEURE

LA VÉRITABLE PLUME

" SERGENT-MAJOR "

ET LE CRAYON

GILBERT

SERMAJOR-GILBERT

62, RUE D'HAUTEVILLE - PARIS

Savon
pour
la barbe

IBBS

inimitable



GRAMINOL
FAIT LES BÉBÉS FORTS
BON POUR UN ECHANTILLON GRATUIT
A DEMANDER A GRAMINOL DIV. CE TOULON 1/2 BR

MÉDAILLE D'HONNEUR DES CHEMINS DE FER

(Suite de la publication des Médailles d'Honneur en ARGENT décernées par arrêté ministériel du 13 juillet 1934.)

BOUCHES-DU-RHÔNE. — APPARD Fernand, Aig. à Marseille; ALBRAND Théophile, C.-v. à Marseille; ANDRÉ Barthélémy, Ch. t. à Marseille; ARBET Etienne, Ch. g. à la Barque; BARALE Marius, Ouv. à Arles; BARRE Marius, M. r. à Aix; BATTINI Pierre, Ouv. à Marseille; BAUCHIÈRE Marius, Cis. à Marseille; BELLOT Joseph, Br. à Marseille; BENET Etienne, Cond. mach.-out. à Arles; BENOIT Louis, Ch. dis. pr. à Marseille; BIDON Jean, Ouv. à Arles; BLANC Lucien, Cis à Marseille; BONNET Dominique, Aig. à Marseille; BOURBOUSSON François, Contrôl. tech. à Tarascon; BOURELLY Etienne, Br. manut. à Marseille; BREMOND Joseph, M. m. à Arles; BRUN Marius, Ch. manut. à Salon; BUSQUET Aristide, Ouv. à Arles; CALLIER Jules, Ch. t. à Marseille; CHAPUS Jules, Ch. br. d'ouv. à Arles; CHATEAUNEUF Léopold, Ch. t. à Miramas; CONDESSET Joseph, Ch. t. à Miramas; COULOMB Paul, Ouv. à Arles; COULON Pierre, Ouv. à Arles-Trinquetaille; DURAND Marius, M. r. à Marseille; DURAND Pierre, S.-ch. manut. à Port-Saint-Louis-du-Rhône; ENTRAIGUES Marius, G. à Istres; EGAZIER Fortuné, Ex-cond. à Marseille; FATTICCI Pascal, Em. pr. à Marseille; FAUDON André, M. r. à Aix; FAVIER Joannin, Aide-ouv. à Arles; GALLIX Denis, Br. manœuv. à Marseille; GAURRAND César, Ch. bur. g. à Marseille; GERBEYS Constant, Ch. t. à

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.

OUVERT
Dimanches et fêtes

Lampes, pièces
détachées et
postes de toutes
marques

TOUTE LA
PHOTO

Demandez
notre Catalogue
dernières
nouveautés



REMISES DE 30 A 40 %

Marseille: CEVIN Pierre, Cont. à Marseille; GIACOMONI Jacques, S.-ch. manut. à Marseille; GILLES Gustave, Cont. à Marseille; GINOUX Marius, Ch. c. à Aix; GRAS Fidèle, Br. manut. à Marseille; GUIGUE Louis, Cant. à Tarascon; HORRY Charles, S.-ch. d'ent. à Marseille; IZAS Gentil, Cont. à Marseille; JOURDAN Eugène, Ch. manut. à Marseille; JOUVE Louis, Ouv. à Tarascon; JULIAN Louis, Cond. mach.-out. à Arles; LABET Victor, Ex-cont. à Marseille; LANIERI Albert, S.-ch. manut. à Marseille; LAUPIE Elie, Ouv. à Arles; LAURENS Joseph, Cant. à Marseille; MAGNIN Savinien, Surv. tr. à Marseille; MALANDRA Félix, Ch. t. à Marseille; MARIN Louis, M. r. à Marseille; MARROT Frédéric, Ch. manut. pr. à Marseille; MARTIN Angelin, Ch. manut. pr. à Marseille; MATTEI Jean, H. é. à Marseille; MAZET Gabriel, Br. manut. à Salon; MOUTTET Alexandre, Chauff. m. à Marseille; MUSSO Jean, Ch. t. à Miramas; NAVELLE Marcel, Cond. mach.-out. à Arles; OREPE Trophime, Ouv. à Arles; PASCHAL Frédéric, S.-ch. manut. à Marseille; PAUC Ferdinand, S.-ch. br. d'ouv. à Arles; PELLEGRIN Marius, Ch. manouv. à Marseille; PERSÉCOL Etienne, Car. bur. à Marseille; PHILIBERT Virgile, Cis pr. à Marseille; PICAL Léon, Cont. adj. à Arles; PLANCHES Albert, Cond. mach.-out. à Arles; POET Paul, M. r. à Marseille; PONCET Charles, S.-ch. br. d'aid.-ouv. à Fontvieille; POULET Gabriel, vagon. à Arles; QUINCEU Pierre, Ch. st. à Camp-Major; RAMAT Paul, Ex-m. r. à Marseille; RAMBAUD Virgile, Ch. manouv. à Miramas; RAYMOND Henri, Ouv. à Arles; RAYMOND Pierre, Ex-aid-ouv. à Arles; RENAUT Victor, des.-proj. à Marseille; ROBERT Gaston, Cis. à Marseille; ROGIER Alfred, Cis. à Tarascon; ROGLIARDO Louis, M. r. à Marseille; ROUARD Léon, S.-ch. manut. à Marseille; SALIVET Emile, Ch. br. manouv. à Marseille; SUBRÉMOND Gaston, Cis. à Miramas; TAQUET Gustave, Ch. l. à Arles; TATIN Louis, Cond. mach.-out. à Arles; THEOLIER Marius, Réd. pr. à Marseille; TOURRE Baptiste, Ch. tr. à Marseille; TRAMONI Hector, Cant. à Miramas; TRON Edouard, S.-ch. manut. à Marseille; UNAL Marius, F.-enr. à Port-Saint-Louis-du-Rhône; VALENTIN Antonin, Ouv. à Arles; GRILLET Ernest, Ex-ouv. à Arles; MANUEL Jean, Ex-m. r. à Miramas; SPINETTA François, Ex-ch. gr. à Marseille; VINCENT Antoine, Ex-s.-ch. manut. à Marseille.

CANTAL. — FLANDIN Baptiste, Ch. c. à Saint-Poncy.

CÔTE-D'OR. — AUGÉZ Alphonse, Aig. à Dijon; BAUCHON Vic-torin, S.-ch. bur. à Dijon; BAUMANN François, Ch. aig. à Alise-Sainte-

CALINES ANATOMIC

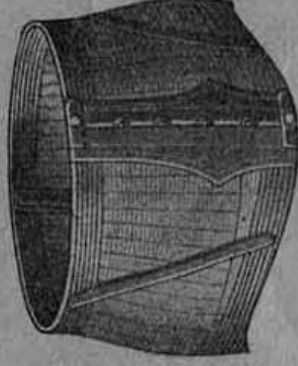
Monsieur,

Vous devez porter une gaine « **ANATOMIC** » !
POUR VOTRE SANTÉ car elle combat ou prévient les affections de l'estomac, des reins et de l'abdomen en maintenant parfaitement les organes sans les comprimer.

POUR VOTRE ÉLÉGANCE car elle supprime immédiatement et définitivement l'obésité grâce à son action correctrice et guérissante et vous permet d'acquiescer une ligne jeune et une allure souple, avec un bien-être absolu.

ELLE EST INDISPENSABLE à tous les hommes qui « fatiguent » (marche, auto, moto, sport) qui doivent avoir les organes soutenus.

ELLE EST OBLIGATOIRE aux « sédentaires » et qui éviteront « l'empatement abdominal » et une infirmité dangereuse: l'obésité.



N ^{os}	FAÇON	Hauteur	PRIX
101	Non réglable	20 $\frac{cm}{m}$	69
102	Réglable	20 $\frac{cm}{m}$	89
103	Non réglable	24 $\frac{cm}{m}$	109
104	Réglable	24 $\frac{cm}{m}$	129

RECOMMANDÉ: Nos 102 et 104 (réglables au dos), pouvant se serrer à volonté indéfiniment.

COMMANDE: Nous indiquer votre tour exact de l'abdomen (endroit le plus fort).

ÉCHANGE par retour si le modèle ou la taille ne convient pas.

PAIEMENTS par mandats, chèques ou contre remboursement (port: 5 frs).

CATALOGUE général (dames et messieurs) avec échantillons tissus et feuilles de mesures franco.

ETS BELLARD - M - THILLIEZ
CEINTURES
22, F^e MONTMARTRE - PARIS (9^e)

(Grands Boulevards)
Magasins ouverts de 9 h. à 19 h. — (Salon d'essayage)
Maison de confiance fondée en 1906

MÊME MAISON:

55, Rue N.-D.-de-LORETTE - PARIS (9^e)



FOURURES

RÉCLAME ET SOLDES

APRÈS INVENTAIRE

45% moins cher par la Fabrique

CANADIAN FOX

9 bis, Rue Geoffroy-Marie, PARIS (9^e)

15% de RÉDUCTION aux AGENTS du P.L.M.

Envoi de choix à domicile, sans engagement d'achat.
Long crédit sur demande. DEMANDEZ CATALOGUE GRATUIT L.3

Reine; BENEY Claudius, M. r. à Dijon; BLANCHONNET Augustin, Ch. t. à Dijon; BOUILLY Georges, H. é. à Dijon; BRULARD Victor, Aig. à Plombières; CORNUEL Eugène, Aig. à Dijon; CRETIN Claude, Ch. br. manoeuv. à Dijon; DAVIET Anatole, Ch. t. à Dijon; DEMILLIÈRE Ernest, M. r. à Dijon; DEVILLECHAISE Francis, S.-ch. g. à Dijon; DEVILLERS Jules, Ch. manoeuv. aux Laumes; DOYEN Alexandre, Vis. à Dijon; DUVERNOIS Jean, S.-ch. mag. à Dijon; FIDON Paul, Cis. à Seurre; FOURGEOT Georges, Ch. g. à Darcey; FRÉMIOT Armand, Cont. (trains) à Dijon; FUSIN Albert, Cond. à Dijon; GALLET Ferdinand, Ch. des. à Dijon; GAUTHEROT Louis, M. m. à Dijon; GENET Pierre, M. r. à Dijon; GORRÉVOD Achille, F. a. é. à Chenôve; GOULT Joseph, Cant. pr. à Semur; GUILLEMINOT Gaston, M. r. à Dijon; HENRIQUET Jean, Ch. t. à Dijon; HURTARD Jules, Ch. c. à Dijon; JEANNEY Auguste, M. r. à Dijon; LADROSSE Louis, Vis. à Dijon; LAMY Emile, Ouv. à Dijon; LANIER Louis, Ch. t. à Dijon; LECHÈNE Jules, Ch. t. à Dijon; LEGRAND Charles, M. m. à Dijon; LEVÊQUE Norbert, S.-ch. manoeuv. à Tillynay; MAITRE Marcel, M. r. à Dijon; MARTHELET Eugène, S.-ch. c. à Dijon; MASSON Gustave, S.-ch. manoeuv. à Dijon; MEULENET Claude, Ex-cond. mach.-out. à Dijon; MICONET Eugène, S.-ch. manoeuv. à Dijon; MIGNOT Valère, M. à Dijon; MURAIN Jules, Ch. aig. à Dijon; NICOLET Léon, Ouv. à Dijon; NICOT Lucien, Aig. à Beaune; NIQUET Jean, P. à Dijon; PRIOT Henri, S.-ch. manoeuv. à Dijon; PONNELLE Joseph, M. r. à Dijon; PONTARLIER Paul, S.-ch. bur. aux Laumes; POUILLY Henri, M. r. à Dijon; POULIN Jean, ai.-inf. à Dijon; RENAUD Louis, Ch. t. à Dijon; RICHARD Louis, S.-ch. manoeuv. à Dijon; ROBERT Gabriel, Cis. à Dijon; SAUVAIN Ernest, Cant. à Perrigny-les-Dijon; TABOULET Joseph, Ins. à Dijon; TIBERGE Albert, Ch. t. à Dijon; TOLLE Georges, M. m. à Dijon; TRAPON Henri, Ch. rés. aux Laumes; TROISGROS Joseph, L. ap. aux Laumes; TRUCHOT Claude, Ch. br. ouv. à Dijon; TRUCHOT Ernest, Cont. à Dijon; VIGNON Jean, Contrôl. tech. pr. à Dijon; VINCENT Marius, Ch. g. à Genlis; BERNARD Jules, Ex-ch. tr. à Dijon.

DOUBS. — BAUDIER Emile, Ch. g. à Montbéliard; BERNARD Claude, Br.-ch. à Morteau; COESSY François, Cis. à Besançon; CORNU Théodore, Cant. pr. à Byans; DEVAUX Ernest, Ch. tr. à Besançon; DUMOULIN Charles, Ch. tr. à Besançon; FONLUPT Jean, Ch. bur. g. à Pontarlier; GRANDJEAN Gaston, M. r. à Besançon; LANTERNIER François, Ex-ch. g. à Roset-Fluons; LAPLANCHE Adolphe, Ch. bur. g. à Besançon-Mouillère; LONCHAMPT Marie, Cond. à Pontarlier; MAURICE Etienne, Cond. à Besançon; MONIOT Alfred, Ch. g. à Emagny; MORLOT Georges, Ch. g. à Beaucourt; POINTURIER Marie, S.-ch. manoeuv. à Besançon; VERNEREY Marcel, Ch. tr. à Besançon.

DRÔME. — BARIOT Amédée, Cis. à Valence; BÉCARD Joseph M. r. à Pierrelatte; BLACHON Eugène, Ch. tr. à Valence; BONNAUD Jean, Ch. tr. à Valence; BOSIREAUX Joseph, Ch. t. à Valence; CORNUT Emile, Ch. t. à Portes-les-Valence; DARCIER Paul, S.-ch. bur. à



Vêtements industrie
chaussures, luyaux
éponges, lappis
TORRILHON

DIRECTION
et
BUREAUX :

PARIS

3, Rue
Arsène-Houssaye

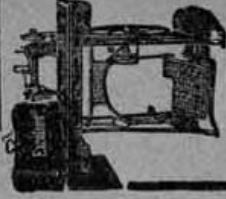
CYCLES HENRY 6, Rue Emile-Gilbert - PARIS
Métro : GARE DE LYON

VÉLOS DE PRÉCISION

■ GARANTIS 5 ANS depuis 125^{Frs}
RIGOREUSEMENT
Catalogue Gratuit

Accessoires et Pneus aux Prix les plus bas

■ REMISE AU PERSONNEL DU P. L. M. ■



MACHINES A 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

Valence; GIROT Martial, Cis. à Portes-les-Valence; GRESSE Louis, Ch. t. à Valence; GUINTRAND Numa, Ch. t. à Valence; LAGET François, Ch. t. à Valence; MAMAROT Jules, Cant. à Savasse; MICHEL Théophile, Ch. t. à Portes-les-Valence; PENEL Paul, M. r. à Portes-les-Valence; RAMBAUT Tony, M. m. à Portes-les-Valence; REYNAUD Pierre, Cis. à Romans; ROUDET Auguste, M. r. à Portes-les-Valence; ROUX Roger, H. é. à Montellimar; SERRET Philippe, Cis. à Saint-Rambert-d'Albon; SYBILLAIN Henri, S.-ch. manoeuv. à Saint-Rambert-d'Albon; ARMAND Marius, Ex-s.-ch. manoeuv. à Suze-la-Rousse.

GARD. — ABRIC Jules, Ch. t. à Nîmes; ALLIBERT Marius, S.-ch. bur. ouv. à Nîmes; ANDRÉ Augustin, Vis. à Alès; ALTEIRAC Marcel, Ch. g. à Fontanès-Lecques; ANDRÉ Louis, Ch. t. à Alès; AUBOIN Camille, S.-ch. g. à Nîmes; BATAILLE Pierre, M. à Alès; BERNASCONI Louis, Cont. g. à Alès; BEYNET Sylvain, Aig. à Villeneuve-les-Avignon; BOISSIER Georges, Ch. manoeuv. pr. à Nîmes; BOURDAREL Marius, Ch. g. à Orsan-Chuscian; BRAHC Henri, Ch. t. à Alès; BRICHET Alfred, Ch. m. à Nîmes; BRUN Félix, M. r. à Nîmes; CABANIS Joseph, Ch. c. à Fons; CASTANIER Henri, Cond. à Nîmes; CASTANIER Joseph, Ch. g. à Sauve; CASTEL Ferdinand, M. m. à Nîmes; CASTEL Fortuné, M. r. à Nîmes; Mme CASTILLON Marthe, Cise. à Alès; CASTILLON Paul, Aig. à Alès; COUTAUD Jean, Ch. t. à Alès; COUTAUD Eugène, Ex-m. m. à Alès; DERÉXEL Eugène, Contrôl. r. à Nîmes; DÉRIVOT Gustave, Ch. g. à Saint-Genies-Montfaucon; DESQUINABO Elix, Ch. m. à Nîmes; DEVILLE Emile, Ch. dis. pr. à Nîmes; FAURE Fernand, Aig. à Alès; FAURE François, Ch. g. à Beaucaire; FERRIER Victor, Ch. aig. à Nîmes; GABILLAUD Charles, S.-ch. br. ouv. à Nîmes; GORY Alphonse, Cant. pr. à Fons; GOURDOUX Isidore, Ai.-ouv. à Nîmes; GRANIER David, F. a. é. à Nîmes; JAUFFRES Jules, M. r. à Alès; JEAN Marius, Ch. t. à Nîmes; LAURENT Albin, M. r. à Alès; LESCURE François, Cis. à Nîmes; MAIOLINO Emile, M. r. à Alès; MARTIN Gaston, Ch. c. à Manduel; MATHIEU Camille, Cant. à Boucoiran; MILAN Jean, Ch. g. à Gallician; NAUD Joseph, S.-ch. bur. à Alès; PASCAL Louis, Contrôl. t. à Nîmes; PASQUET Jean, M. r. à Nîmes; PIALOT Fernand, Ch. g. à Saint-Jean-De-Valérisle; REVERSAT Augustin, M. r. à Alès; REYNAUD Albin, Ch. gare à Anduze; RICHARD Elie, Ch. t. à Alès; RICHARD Jules, Ch. t. à Nîmes; RIGAUD Jean, Ch. t. à Nîmes; ROUCAUTE Edmond, S.-ch. manoeuv. à Alès; ROUQUETTE Guillaume, Aig. à Nîmes; ROUSTAN Auguste, Surv. dép. à Alès; ROUX François, Ch. g. à Tamaris; ROUX Gabriel, Ch. g. à Vergeze-Codognan; SADOULET Jean, Br. manoeuv. à Beaucaire; SANIAL Ferdinand, Ch. br. ouv. à Alès; SOUCHON Louis, M. à Nîmes; SOUSTELLE Gustave, Br. à la Grand-Cornbe; SYLVESTRE Henri, M. r. à Nîmes; TAILLANT Charles, Cond. à Nîmes; VALAT Paul, Cis. pr. à Alès; VEYRUN Louis, Ch. t. à Alès; VIEILLE-VIGNE Emile, Br. l. à Alès; VIGNE Emile, Ch. manoeuv. à Nîmes; VIGNE Joseph, Aig. à Sainte-Cécile-d'Andorge; JULIEN Pierre, Ex-m. r. à Nîmes; LATY Paul, Ex-ouv. à Beaucaire; VALETTE Jules, Ex-ch. t. à Nîmes.

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



MACHINES A COUDRE "UNIC"

Les plus pratiques
Garanties 10 ans
Magasin d'exposition et vente:

67, Boulevard Beaumarchais — PARIS (3^e)

Catologue franco - Expéditions Province

Faillité: — Conditions avantageuses aux AGENTS P. L. M.

ALPES (HAUTES-). — BERNOUX Léon, Ch. c. à Saint-Pierre-d'Argenson; CHASTAN Hypolite, S.-ch. manut. à Veynes; DECORY Lucien, M. à Veynes; IZARD Adolphe, M. r. à Veynes; JOUBERT Cyprien, M. à Veynes; MARTIN Pierre, M. à Veynes; PELLOUX Séraphin, Cond. à Veynes; REYNAUD Jean, M. r. à Veynes; ROUVIER Charles, Aig. à Veynes.

LOIRE (HAUTE-). — BARTHÉLEMY Jean, Ch. c. au Puy; BENOIT Pierre, Cant. pr. à Saint-Bauzire; BOUCHET Edouard, Ch. t. à Langeac; BRUN Jean, Ch. t. à Langeac; BRUNEL Odilon, M. r. à Langeac; CHAZAL Joseph, Br. manut. à Arvant; CLARET François, Ch. manut. à Arvant; CORNAIRE Julien, S.-ch. manœuv. à Langeac; CUFFY Jean, Cant. pr. à la Voûte-sur-Loire; CROUZET Martin, Cant. pr. à Lissac; ESPON Emile, Ch. g. à Langeac; GRÉBAN Alphonse, Ch. t. à Langeac; JURY Jacques, Cond. à Langeac; MALESCOT Félix, Cant. pr. à Vorey; MARTIN André, M. r. au Puy; NARCE Joseph, Aig. à Langeac; OLIVIER Félix, M. r. à Langeac; PORTAL Jean, Br.-ch. à Langeac; VEDEL Félicien, Cant. pr. à Bournoncle-la-Roche; VERNAY Jean, Ch. g. à Craponne-sur-Arzon.

SAÔNE (HAUTE-). — DUMONT Jules, Ch. g. à Montbozon.

SAVOIE (HAUTE-). — ARPIN Henri, Ch. g. à la Roche-sur-Foron; BESSON André, S.-ch. br. manœuv. à Ville-le-Grand; BOCARD Eugène, Ch. t. à Ville-le-Grand; FOSSOUX Joseph, S.-ch. manut. à Cran-Cevrier; GAVE Pierre, S.-ch. manœuv. à Chamonix; GODDET Louis, Cond. à Annecy; JORAT Gustave, Ai.-ouv. à Ville-le-Grand; MERCIER Eynard, Ouv. à Annecy; MOISSONNIER Auguste, Ch. g. à Marignier; PICON Félix, Cis. pr. à Annemasse; SERTIEL Joseph, Ch. t. à Moëlle-sullaz; VALLIER Marie, Ch. t. à Annemasse.

HERAULT. — ASTRUC Adolphe, Br. manut. à Sète; BOISSIÈRE Emile, S.-ch. manut. à Montpellier; CASTANIER Fernand, Ch. g. à Marillacques; CHABAUD Louis, S.-ch. manut. à Sète; DEBROAS Louis, Ch. t. à Montpellier; DOMINGUE Pierre, M. r. à Montpellier; FLOTTARD Jules, G. à Lunel-Viel; GENIEUX Léoche, Br. manut. à Montpellier; LAGRANGE Jean, F. a. é. à Montpellier; MAURIC André, Ch. t. à Montpellier; MOULIN Louis, Br. à Lunel; NADAL Louis, Cis. à Montpellier; OSTALIER Augustin, Cant. à Sète; PÉTIUCH Marius, Ch. manut. à Montpellier; PIERRE Joseph, L. ap. à Sète; RAYNAL Marius, Ch. t. à Sète; RICHARD Gaston, Cis. à Lunel; ROUX Joseph, Cont. tech. à Montpellier; SOUVIGNARGUES Antonin, Ch. rés. à Montpellier; VALAT Edouard, Br. manut. à Lunel; VISSOUZE Emile, Cond. à Lunel; CAZAL Marie, Ex.-ch. g. à Montpellier; CHATAL Frédéric, Ex.-s.-ch. manut. à Montpellier.

ISÈRE. — ALBRAND Mathieu, Ch. g. à Pont-de-Claix; BANDET Joseph, Ch. t. à Grenoble; BOUDOUL Ernest, Ch. t. à Grenoble; BÉCOT Pierre, Cont. à Grenoble; CANNAC Etienne, S.-ch. manut. à Chasse; CARLE Adrien, Ch. t. à Grenoble; CHAVANNE Jean, M. r. à Grenoble; CETTIER Philippe, Ch. t. à Grenoble; CULTRY Joseph, Ch. t. à Grenoble; DEMARRE Charles, Ouv. à Grenoble; DUDIN Jean, Cond. à Saint-Martin-le-Vinoux; DUMONT Pierre, Ch. g. à Montaliou-Vercieu; ESCOFFIER Vincent, Aig. à Chasse; GIRAUD Lazare, Ch. t. à Grenoble; Mme MASSIN Gabrielle, Cis. à Grenoble; MÈRMET Alexandre, Aig. à Grenoble; MIRANDON Joseph, M. r. à Grenoble; PALAYER Charles, G.-sig. aux Roches-de-Condrieu; ROBERT Louis, Br. à Grenoble; ROUGIER Henri, Br. manut. à Grenoble; SÉCHON Joseph, Ch. g. à Pontcharra-sur-Breda-Allevard; VILLON Jean S.-ch. manut. à Bourgoin; Mme BARONNAT Pierre, Ex.-g.-bar.

CRAYONS CONTÉ PARIS

HUILES - CAFÉS - SAVONS COLIS POSTAUX
DEMANDEZ TARIF

ÉTS J.-E. BLANC & L. DELERY

BRULERIE DE L'HERMITAGE

50-52, RUE SAINTE, 50-52

MARSEILLE

au Grand-Lemps; PELLOUX Joseph, Ex.-br. pos. à Lalley; ROBERT François, Ex.-ch. g. à Sérezin-du-Rhône.

JURA. — BIZOT Louis, Br. ch. à Lons-le-Saunier; BRIET Stéphane, Cis. à Moisey; BRUNET Jean, Ch. t. à Dôle; CHARLOT Eugène, Aig. à Lons-le-Saunier; CROUARD Henri, M. r. à Lons-le-Saunier; CYROT Auguste, Cis. à Dôle; DAUMAISON Louis, M. r. à Mores; DOMENGET Ernest, Ch. dis. pr. à Mouchard; DORNIER Charles, M. r. à Dôle; DUROZIER Claude, Ch. c. à Saint-Claude; FAIVRE Désiré, Ch. c. à Montbarrey; FOURNIER Louis, S.-ch. dep. à Lons-le-Saunier; GINDRE François, Ch. c. à Dôle; GOUJON Pierre, Em. pr. à Dôle; HURTARD Henri, Cond. à Champvans-les-Dôles; LOISY Henri, M. r. à Dôle; MALDINEY Jean-Baptiste, Ch. g. à Ranchot; MARGUET Paul, F. enr. à Mouchard; MARON Louis, Cant. pr. à Tourmout; MARTIN Léon, Cis. à Saint-Claude; MAZoyer Charles, Ch. g. à Rochefort-sur-Nenon; MEUNIER Claude, Ch. c. à Dombblans; MONNOYER Louis, Ch. c. à Saint-Lothain; PARDON Emile, M. r. à Mouchard; PERRIN François, M. r. à Dôle; PICARD Joseph, Cis. à Mores; PRIOUZEAU Eugène, M. m. à Dôle; SIMANDRE Francis, M. r. à Lons-le-Saunier; VAUCHEY Eugène, M. à Mouchard; VUEZ Gustave, Ch. c. à Aiglepierre.

LOIRE. — BARRET Clément, Surv. dép. à Roanne; BERRÔD Marie, Cont. à Saint-Julien-en-Jarez; MILLE BOITARD Alexandrine, Cise à Saint-Etienne; BONNISSOL Jean, Ch. aig. à Saint-Etienne; BOUDAREL Tonin, Br. manut. à Saint-Etienne; BOULLIER Jean, Br. à Boën-sur-Lignon; BUSSEUIL Jean, Cis. à Saint-Etienne; CHASSIN Antoine, S.-ch. manut. à Roanne; CHAZELLE Emile, Ch. g. à Notre-dable; CHOLLE Jean-Baptiste, Ch. Aig. à Saint-Etienne; CORNET Antoine, Surv. dép. à Saint-Etienne; COURDEN Félicien, Ch. rés. à Bonson; DALODIÈRE Albert, Ouv. à Saint-Etienne; DORIEUX Claude, H. é. à Saint-Victor-sur-Rhins; DOUPLAT Francis, M. r. à Saint-Etienne; FOURNEL Pierre, F. a. é. à Saint-Etienne; FROMENT Jean, Aig. à Terrenoire; GARCIN Auguste, Cond. à Saint-Etienne; Mlle GIRE Claudine, F. a. é. à Saint-Etienne; GONTIER Jean, F. enr. à Balbigny; GUILLAUMON Joannès, Ch. t. à Saint-Etienne; GUIRAUD Clément, S.-ing. à Saint-Etienne; LAPRAIS Charles, S.-ch. manut. à Roanne; MALLET Louis, Br. manut. à Roanne; MALOSSE Félix, S.-ch. manœuv. à Terrenoire; MAS Eugène, Ch. manut. à Saint-Etienne; MONDILLON Pierre, Aig. à Saint-Etienne; MONET Ferdinand, S.-ch. dép. à Saint-Etienne; MONTES Clément, Cond. à Saint-Etienne; MONTREDON Isidore, Cis. à Saint-Etienne; MORON Thomas, Ch. l. à Roanne; NEYNAUD Gilbert, Cis. à Saint-Julien-en-Jarez; PELLEGRIN Jean, Ch. t. à Saint-Etienne; PERRIN Jean, M. r. à Roanne; PICARLE Claude, S.-ch. manœuv. à Roanne; PITAVY Pierre, Ch. g. à Viricelles-Chazelles-sur-Lyon; PLACE Claude, M. r. à Riorges; PRÉCOSTAT Claude, Br.-ch. à Saint-Etienne; QUATRESOUS François, Ch. t. à Savigneux; RANC Henri, M. r. à Saint-Etienne; ROCHE Henry, Ch. t. à Saint-Etienne; ROLLAT Etienne, M. r. à Saint-Etienne; SABA François, Cond. à Firminy; SAMUEL Jean, M. r. à Saint-Etienne; SEIVE Jean, S.-ch. manœuv. à Riorges; SOUBEYRAND Eugène, M. à Saint-Etienne; TERMOZ Elise, M. r. à Roanne; THÉVENOUX Antoine, Ch. st. à Saint-Denis-de-Cabanne; VACHERON Antoine, S.-ch. g. au Coteau; VERGEZAC Joseph, H. é. à Saint-Etienne; VYVRE Joannès, Surv. tech. pr. à Saint-Etienne; WÉBER Mathieu, Ch. t. à Saint-Etienne; CHALON Jean-Baptiste, Ex.-cond. à Sury-le-Comtal; DELAYUE Pierre, Ex.-m. r. à Saint-Etienne; BOURBON Jean, Ex.-ouv. à Saint-Etienne; JACQUET Camille, Ex.-m. r. à Roanne.



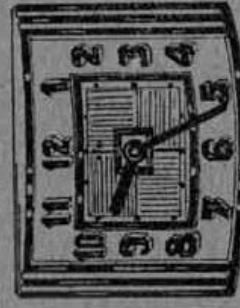
LES PRODUITS

(Procédé Ch. Lorry & C^{ie})

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

ÉTABLISSEMENTS L. C. H. PARIS

UNION ATO PAUL GARNIER



Constructeur
de l'Horloge
de la Gare de
Lyon à Paris
Quatre
cadrans de
7 mètres de
diamètre

N° 2050. Pendule verre moulé,
larg. 23 % 195.»

Horlogerie monumentale
Pendules électriques à partir de 195.»
Pendulettes-Réveil - Montres

FOURNISSEUR DES CHEMINS DE FER

Société Anonyme des

Établissements Léon HATOT

Fabrique : 9, Rue Beudant, PARIS (17^e). Tél. Wag. 74-99
Magasin : 12, Rue du Faub. Saint-Honoré - Tél. Anj. 21-71



N° 2029.
Pendule
électrique
glace.
cadrans
métal,
larg. 53 %
395.»

LOIRET. — BAILLY Raymond, M. r. à Amilly; DUBAN Henri, Ch. t. à Montargis; FAVIER Eugène, M. sp. à Montargis; LARCHER Georges, Ch. t. à Montargis; LEDENT Louis, Ch. t. à Montargis; MÉJEAN Paul, M. r. à Montargis; OYON Eugène, Ch. t. à Malesherbes; POUILLLET Eugène, Cont. adj. à Amilly; RAPPENEAU Louis, M. r. à Chalette; RAVAULT Léopold, Aig. à Gien; RAYMOND Paul, M. r. à Montargis; ROBLIN Eugène, M. r. à Chalette; TORTERAT Hippolyte, Br. à Gien; VIRON Georges, Ch. t. à Malesherbes.

LOZERE. — BEAUZAC Paul, S.-ch. manouv. à Langogne; DELIÈRE Louis, Cond. à Villefort; VICOUROUX Alphonse, Ch. t. à Langogne.

NIÈVRE. — ARCHAMBAULT Léon, Aig. à Surgy; BARDIN Louis, Ch. c. à Pongues-les-Eaux; BEAUJARD Pierre, Ch. t. à Nevers; BON-TEMPS Charles, M. à Nevers; BOUQUET Pierre, M. r. à Nevers; BRIAT Baptiste, Surv. trav. à Myennes; CLERC Auguste, Br. ch. à Nevers; COCARD Jacques, M. m. à Nevers; CURNIER Albert, Cont. à Nevers; DARCEAU Jean-Baptiste, Aig. à Cosne; DOUBLY, dit METZ Gaston, Cont. à Nevers; GEORGIUS Jean, Cont. à Vauzelles; GUÉRIN Emile, Ch. br. ouv. à Nevers; JACQUEMAIN Léon, H. é. à Saincaize; LORENT Maurice, Cont. à Nevers; MAIRE Edmond, Ch. g. à Decize; MISRAL Victorin, Ch. mag. atel. à Vauzelles; Mme PERREAUX François, G. bar. à Coligny; PLANCHON François, Ch. t. à Nevers; PRUDON Pierre, Ch. t. à Challuy; QUOY Jean, Cond. à Nevers; RECRU Antoine, M. r. à Nevers; ROY Pierre, Br. manouv. à Nevers; THUPINIER Auguste, Ch. t. à Coulanges-les-Nevers; VATTAN Jean-Baptiste, M. r. à Nevers; VINCENT Jean-Baptiste, Ch. st. à Poiseux; PARINAUD Paul, Ex-m. à Nevers; GARAUD Camille, Ex-m. à Nevers.

NORD. — FOUET Raphaël, Cont. à Hautmont; TERRENOIRE Gilbert, Cont. adj. à Hautmont.

Vêtements en Peau
Articles de Chasse

Sacs en tous genres

Henri LAMBLIN

15, Rue Tiquetonne, 15
PARIS (2^e)

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

Agents P. L. M., pour tous vos

ACHATS, **BIJOUX**

RÉPARATIONS, TRANSFORMATIONS de

GÉO QUENTIN Fabricant-Joaillier

Métro : 55, Rue de Turbigo

Archives 31-06

Vous offre des **CONDITIONS SPÉCIALES**

BIJOUX

Fabricant-Joaillier

55, Rue de Turbigo

Archives 31-06

Archives 31-06

Archives 31-06

Archives 31-06

**VOICI LES ÉTRENNES...
OFFREZ-VOUS UN
POSTE DE T.S.F.
mais montez-le
VOUS-MÊME!**

C'EST
PLUS
INTÉRESSANT
C'EST
MOINS
CHER

Choisissez

un des

18 DEVIS

à prix

SENSATIONNELS

(Remises

allant

jusqu'à

43,3%)

que vous

trouverez

dans l'

ÉDITION

1 9 3 5

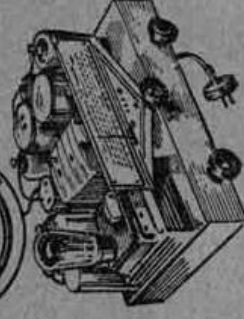
DU FAMEUX CATALOGUE

DES ÉTABLISSEMENTS

AU PIGEON VOYAGEUR

252 bis, boul. St-Germain — PARIS (VII^e) Tél. - Littré 7 4 71

Demandez-le contre 2 fr. 50 en espèces (sans que vous fassiez partie du réseau P. L. M.)



PUY-DE-DÔME. — AUCLAIR Henri, Cond. à Clermont-Ferrand; AUGÉ Michel, Ch. m. à Clermont-Ferrand; AUZARD Lucien, Cant. à Brassac-les-Mines; BERRUÉ Théophile, M. r. à Clermont-Ferrand; BOURGEOIS Joseph, Ch. t. à Clermont-Ferrand; BRIVES Pierre, F.-m. intér. à Clermont-Ferrand; CHABOT Charles, Br. manut. au Centre; CLERMONT Joannès, Ch. aig. à Clermont-Ferrand; COMBE Antoine, Cis. à Issoire; COUPAT Théodore, Coc. à Arlanc; DÉPALLE François, Ch. c. à Montferrand; DURAND Jean-Baptiste, S.-ch. g. à Clermont-Ferrand; FAVIER Antoine, S.-ch. manut. à Clermont-Ferrand; FEMINIER Marie, Ch. c. à Aulhat; FLORENCE Henri, Intér. à Clermont-Ferrand; FREYFOND, Louis, M. m. à Montferrand; GARDE Paul, Ch. t. à Arlanc; GIBERT Antoine, Ch. t. à Clermont-Ferrand; GIRAUD Pierre, H. é. à Clermont-Ferrand; GUILLONNEAU Pierre, H. é. à Clermont-Ferrand; LABRE Gabriel, Ch. t. à Arlanc; LAUBY Jean, Ch. t. à Clermont-Ferrand; LEFÈVRE Louis, Ch. manut. à Clermont-Ferrand; LIÉRIER Baptiste, Ouv. à Clermont-Ferrand; MARTIGNAT Joseph, Ch. t. à Pont-de-Dore; MONTPIED Julien, Ch. g. à Sarliève-Cournon; MORLAT Maurice, Ch. g. à Pontmort; MOUTON Louis, Ex-br. pos. à Mozac; NÉRON François, Vis. à Clermont-Ferrand; Mme veuve PÉRIÇON Pierre, G.-bar. à Noalhat; ROSSIGNOL Annet, Emp. à Pont-du-Château; THOUAMAZOU Louis, Ch. g. à Châtel-Guyon; TOURNEBIZE Antonin, Ch. bur. à Clermont-Ferrand; TURGON Benoist, Br. manut. à Pont-du-Château; URBAIN Grégoire, H. é. à Brezet; VERNUSSE Claude, Ouv. à Montferrand; PELEGRY Antoine, Ex-ai. ouv. à Clermont-Ferrand; PILLIÈRE Eugène, Ch. c. à Marsac-en-Livradois.

RHÔNE. — AGERON Calixte, Ch. br. ouv. à Villefranche-sur-Saône; AMARNIER Gustave, M. r. à Lyon; BADET Pierre, M. r. à Lyon; BARBIER Louis, Ouv. à Oullins; BAS Jean, Br. manut. à Lyon;

« 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)

L'ANTISEPTIQUE HYGIÉNOF

du Docteur SAPIENCE

Ancien Professeur de Chimie à la Faculté de Paris
Commandeur de la Légion d'Honneur

**EST LE PLUS SUR GARANT DE LA
SANTÉ PUBLIQUE**

Il faut toujours avoir de l'Antiseptique HYGIÉNOF,
pourquoi ?

— Parce qu'en parfumant agréablement, il
débarrasse l'atmosphère des mauvaises odeurs et
chasse les microbes.

EXIGEZ LE

CACAO KWATTA

Dans toutes les Coopératives P. L. M.

BELLON Aubin, S.-ch. g. à Lyon; BÉRAUD Edmond, Cis. à Lyon;
BÉRAUD Pierre, Ch. t. à Lyon; BERRY Tony, Ch. t. à Lyon; BESSEY
Bonaventure, Ouv. à Lyon; BIGNON Charles, Cond. mach.-out. à
Oullins; BLANC Claude, H. é. à Villefranche-sur-Saône; BOGNON
François, S.-ch. manut. à Lyon; BONNABEAU Nicolas, Ch. manœuv.
pr. à Lyon; BONNET André, Ouv. à Oullins; BONNET Auguste, Br.
manut. à Lyon; BORDET Henri, Cant. pr. à Caluire-et-Cuire; BOU-
CAUD Jean, F. à é. à Lyon; BOULIN Charles, S.-ing. ch. sec. à Lyon;
BRUNEL Rémy, Ouv. à Oullins; BRUSCHET Baptiste, Br. manœuv.
à Saint-Germain-au-Mont-d'Or; BUTHON Antoine, Ch. ag. à Lyon;
BUYER Jean, Cond. mach.-out. à Oullins; CABAUD Armand, Cond. à
Lyon; CAMPY Paul, M. r. à Lyon; CARRON Antoine, S.-ch. br. man.
à Lyon; CARRON Victor, Ch. t. à Lyon; CASTILLON François, Ai.-ouv.
à Oullins; CHAMBION Henri, Cis. à Lyon; CHAUDIER Louis, Ch. t.
à Lyon; CHOVIN Jean, M. r. à Gigny; CLAVEL André, Ouv. à Fran-
cheville-le-Bas; CLÉMENT Claude, Ch. g. à Villevert-Neuville; CLÉ-
MENT Jean, S.-ch. manut. à Lyon; COINDET Joseph, S.-ch. manut.
à Lyon; COMMARMOND Ennemond, Ai.-ouv. à Chaponost; CONVERT
Henri, Vis. à Lyon; CORLIN Jean, Ch. t. à Lyon; COURT Auguste,
Ch. t. à Lyon; CURTELIN Amédée, Ch. bur. g. à Lyon; DARRAU
Jean, Br. manut. à Lyon; DÉBITON Jacques, Cant. à Anse; DELÉAGE
Emile, Ch. manœuv. à Givors; DERRIAS Antoine, Br. manut. à Lyon;
DUCAROUGE Louis, Br. manut. à Lyon; DUMAS Joseph, M. r. à
Grigny; DUMONT Simon, Ai.-ouv. à Oullins; DUPUY Eugène, Cond.
mach.-out. à Oullins; DUVERNEY Claude, M. r. à Lyon; EICH Antonin,
H. é. à Lyon; FARGIER Louis, M. sp. à Lyon; FAURE Marius, Ouv.
à Oullins; FAYOT Jean, Ai.-ouv. à Oullins; FLORENT François, Ai.-
ouv. à Lyon; GARRY François, Ch. br. ouv. à Oullins; GODARD Jean,
Ch. c. pr. à Collonges-au-Mont-d'Or; GONNARD Claude, Ch. t. à
Lyon; GOUSSELET, S.-ch. g. pr. à Lyon; HÉBERD Louis, Ch. manut.
à Lyon; JACQUET Joseph, Ch. t. à Lyon; JANIN François, Ch. t. à
Lyon; JOUVEAU Auguste, Ai.-ouv. à Lyon; LABROSSE Auguste, Ch.
gr. à Lyon; LACROIX Pierre, Cis. à Lyon-Vaise; LAMBERT Emile, Ch.
t. à Lyon; LANFREY Henri, Ch. t. à Lyon; LAPRAY Jean, Cant. pr.
à Lyon; LAVANDIER Noël, Ing. adj. à Oullins; LEBEAU François,
S.-ch. br. ouv. à Oullins; LEPOINT Gabriel, S.-ch. atel. à Lyon.

(A suivre.)

LA MARQUE
Georges FRANCK

fabrique

ses Bleus, ses Chemises bleues
et vend directement sans intermédiaire

*Demandez le passage de nos voyageurs et
visitez nos magasins 20, rue Meslay, PARIS-3^e*

A NOS ABONNÉS

Avec ce numéro de Janvier 1935 est encore arrivé à expiration
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 réabonne-
ment qu'ils voudront bien lui adresser **avant le 15 Février**
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.

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

COLLECTION RELIÉE des BULLETINS P. L. M. parus en 1934

Prime à nos lecteurs, Agents de la Compagnie. — Pour répondre
au désir de certains agents qui voudraient conserver la collec-
tion reliée des numéros du **Bulletin P. L. M.** parus en 1934 et
qui, à l'heure actuelle, ne possèdent plus tous leurs exemplaires
ou les ont conservés plus ou moins détériorés, le **Bulletin** fait
savoir qu'il peut disposer encore de quelques collections (année
1934 seulement).

Pour la somme de **16 Frs.**, ces agents recevront franco les
numéros de 1934 sous reliure solide et élégante, cousue au fil
de lin, couverte toile velum bleu clair, ornée d'une impression
au fer artistique.

Le nombre des collections ainsi réservées aux agents étant
limité, les demandes seront satisfaites dans l'ordre de leur
arrivée.

Chaque demande, accompagnée du mandat et de l'adresse irés
complète du souscripteur (la mention de l'emploi est obligatoire),
devra parvenir avant la fin de janvier à :

E.-J. CAUDRON, Papeterie-Reilure
28, rue Saint-Lazare, Paris (9^e)

Cette Maison adressera le volume dans la première quinzaine
de février. Le montant des souscriptions parvenues après épuí-
sement des collections en réserve, sera immédiatement retourné
aux expéditeurs par la Maison Caudron.

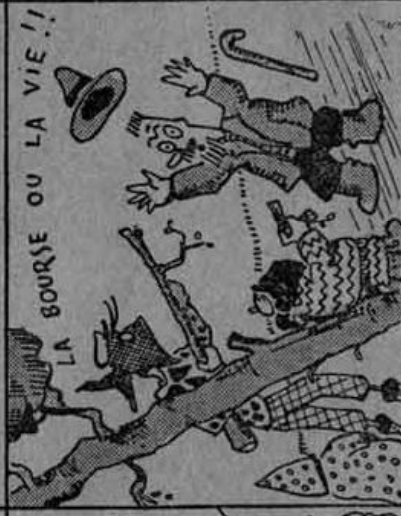
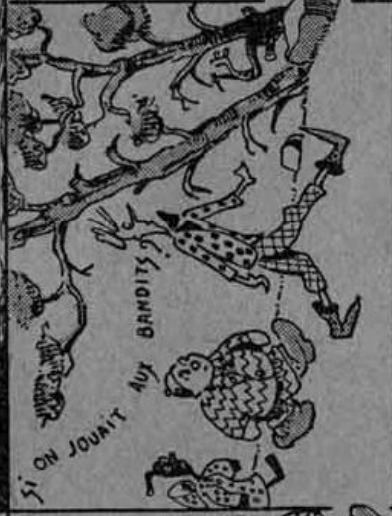
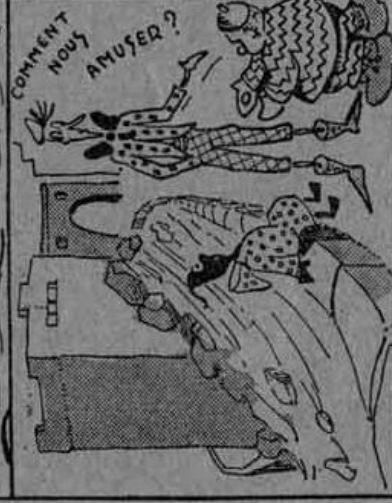
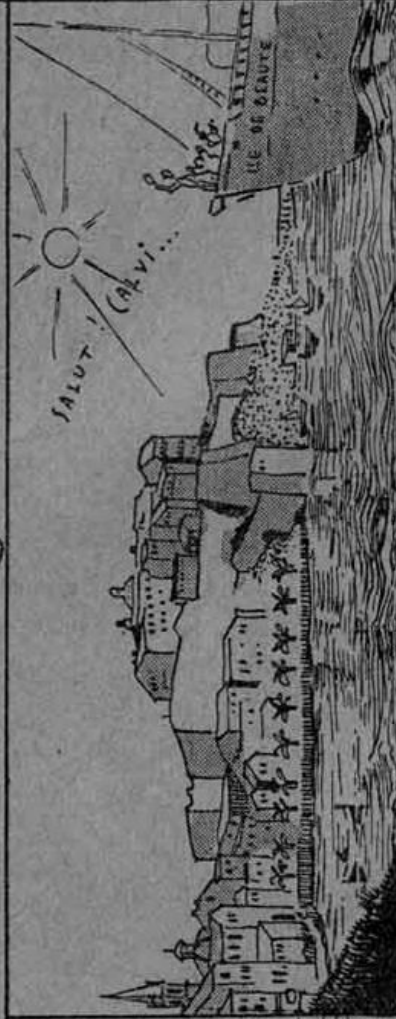
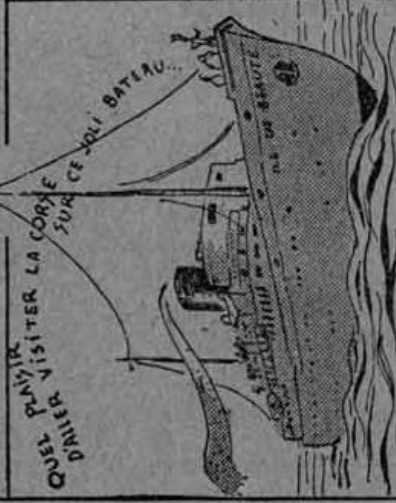
*La Maison Caudron se tient à la disposition des lecteurs pour tous
autres renseignements, notamment pour la reliure des exemplaires
collectionnés (mêmes conditions que l'an dernier).*

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



CHOCOLAT LANVIN

Le bon chocolat français
 Ses images,
 ses cadeaux
 Le réclamer dans les
 Coopératives P. L. M.



Homme.....165 fr
 Enfant.....125 fr.

Facile à partir de 220. Machine à coudre 625.
 Garantis 5 ans - Catalogue franco.

Manufr^e des Cycles **BALLIS** 12, rue du Onze-Novembre
SAINT-ETIENNE
 SUCCURSALE A PARIS: 9 bis, boulevard des Filles-du-Calvaire

ENCRE "PRIM"

La meilleure encre pour
 STYLOGRAPHES
 — Production des Encres —
 MIETTE & PLATEAU

RÉCRÉATIONS (suite)

SOLUTIONS DU NUMÉRO PRÉCÉDENT

MOTS CROISÉS

• 1 • 2 • 3 • 4 • 5 • 6 • 7 • 8 • 9 • 10

H	E	R	I	C	O	U	R	I	T
I	S	I	D	O	R	E	O	S	
P	O	A	S	A	R	E			
P	O	T	S	U	I	N	T	A	
O	R	E	M	S	I	D	E	N	T
C	R	A	N	T	I	R	A		
E	M	B	A	T	E	S	A		
N	E	I	G	E	T	O	U	L	
E	S	S	E	R	T	I	E	N	N

DOMINOS

Pour diminuer vos dépenses, faites venir vos denrées en utilisant les colis agricoles.

CHARADE

Prévêchères.

RÉBUS. — PAN dans les ânes nez QUE jet pas c'est haut CHE main de fer JE ME trouve EDON dent 1000 yeux Aix traits ME ment houx verre haut ZAI tue DE DOR GA NI ZA scie ON.

Pendant les années que j'ai passées au chemin de fer, je me trouvais donc dans un milieu extrêmement ouvert aux études d'organisation.

(Bulletin de Novembre 1934, page 156, 3^e paragraphe.)

Des solutions exactes ont été adressées par : M^{me} BARBIER (femme d'agent), à Corbeil; MM. BARNIER, à Miramas; BARTHELEMY, à Veynes; BAURAUD (fils d'agent), à Autun; BELLIN, à Ales; BERGONZO à Breil; BERNARD, à Ballegarde; BERTHIER, à Saint-Julien-la-Vêtre; BÉUF (fils d'agent), à Draguignan; BONAVENT, à Chambéry; M^{me} BOULET (femme d'agent), à Bercy; MM. BOURGEOIS, à Paray-le-Monial; BREMOND (fils d'agent), à Portes; BRUN, à Nice; M^{me} CANIVET (femme d'agent), à Thiel-sur-Acolin; M^{me} CECALDI, à Paris; M. CLERMONT, à Villeneuve-Paire; M^{me} COLLADEZE (fille d'agent), à Vichy; M^{me} COLOMB (sœur d'agent), à Gardanne; MM. CORNAND, à Romans-Bourg-de-Péage; CORON, à Crépieux-le-Pape; COUPAS, à Dôle; DE BRESSY (retraité), à Antibes; DEVOUX, à Miramas; M^{me} FALTOT (fille d'agent), à Nevers; M. GAUDRY (fils d'abonné), à Paris; M^{me} GÉRAL (fille d'agent), à Menton; M. GIRAUD, à Saint-Etienne; M. GOBY, à Dijon-Perrigny; M^{me} GOUDARD, à Chalon-sur-Saône; M. GRECIAS, à Marseille; M^{me} LAPLANCHE (retraitée), à Besançon; MM. LHERONDELLE (fils d'agent), à Gravanches-Triage; MASSOT, à Montargis; MAUSSERVEY, à Montbéliard; M^{me} METAYER, à Paris; M^{me} MORAND, à Chalon-sur-Saône; MM. OLIVIER, à Laroche; PICHE (fils d'agent), à Marseille; PONELLE (fils d'agent), à Dijon; M^{me} PRENEZ (fille d'agent), à Montgeron; M^{me} QUINSON (fille d'agent), à Simandre-sur-Saron; M^{me} RIBIER (femme d'agent), à Villeneuve-Triage; M^{me} RIGAL (fille d'agent), à Annemasse; M^{me} RODIER, à Paris; M^{me} ROUSSEAU (fille d'agent), à Chalon-sur-Saône; SE-MAZ-FOR-COQ, à Nice; M. SIBILLE (fils d'agent), à Chalon-sur-Saône; M^{me} VOIRET, à Dijon.

Noté. — En raison du grand nombre des envois faits au Bulletin, ne sont mentionnées ici que les réponses contenant au moins trois solutions exactes.

AVANCEMENTS EN GRADE (1)

Par décision du Conseil d'Administration en date du 23 novembre 1934, ont été nommés ou promus :

EXPLOITATION

Service Central. — Inspecteur principal : M. Lorriot F.
Inspecteur principal adjoint, Représentant de la Compagnie au Maroc, à Casablanca : M. Cancel M.
Sous-Chef de bureau de 1^{re} classe : M. Bedu R.

(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 gare de 2^e classe : à l'Agence de Casablanca, M. Maillot F. (Marseille-Saint-Charles).

Dessinateur-calqueur : M. Peyrit H.
Expéditionnaire : M. Busson A.

Services régionaux. — Inspecteur principal adjoint : à Paris, M. Dambies C.; à Saint-Etienne, M. Mascaret P. (Avignon).

Inspecteur divisionnaire de 1^{re} classe : à Paris, M. Lapierre G.; à Avignon, M. Sergent L. (Bourg).

Inspecteur divisionnaire de 2^e classe : à Bourg, M. Masson L. (Lyon).

Inspecteur de 2^e classe : à Auxerre, M. Collin R. (Nevers).

Sous-Inspecteur : au Poste de Commandement de Lyon, M. Lafont P. (Andelot).
Chef de gare de 2^e classe : à Romans-Bourg-de-Péage, M. Adobatti J. (Brasac-les-Mines-Sainte-Florine).

Chef de gare de 3^e classe : à Andelot (Jura), M. Chermette P. (Bourg-Saint-Maurice); à Sathonay-Rillieux, M. Hureau L. (Tassin); à Tourmus, M. Patris P. (Saint-Laurent-Jura); à Brassac-les-Mines-Sainte-Florine, M. Malleret A. (Dompierre-Sept-Fons); à Thiery, M. Ganne M. (Ambert).

Sous-Chef de gare de 2^e classe : à Lyon-Perrache, M. Mignard E. (Toulon).

Attaché (Sous-Chef de gare de 2^e classe) : à Dijon-Ville, M. Finet H. (Besançon-Viotte).

Employé principal : à Chambéry-Centre, M. Macaire E.

Chef de gare de 4^e classe : à Dompierre-Sept-Fons, M. Legendre C. (Moulins-Engilbert); à Ambert, M. Pagès J. (Genéac).

Contrôleur des trains : à Marseille-Saint-Charles, M. Briot M. (Langeac).
Contrôleur-adjoint du Service Electrique : à Frasnay, M. Marcy R. (Le Cailar).

Sous-Chef de bureau de gare : à Villeneuve-Saint-Georges-Triage, M. Martin R. (Paris).

Sous-Chef de gare de 3^e classe : à Besançon-Viotte, M. Bontour F. (Briançon); à Grenoble, M. Mailhet P. (Vénissieux).
Employé : à Dijon-Centre, M. Labouret A.
Facteur-Chef : à Lyon-Croix-Rousse, M. Barnier C. (Macon); à Langogne, M. Nozier E.; à Paray-le-Monial, M. Coiffier P. (Le Saut-du-Loup); à Montpellier-Vaise, M. Millet J.
Commis principal : à Paris, M. Lannay G. (Charenton); à Lyon-Perrache, M. Noirot R.; à Nice-Ville, M. Aye A.

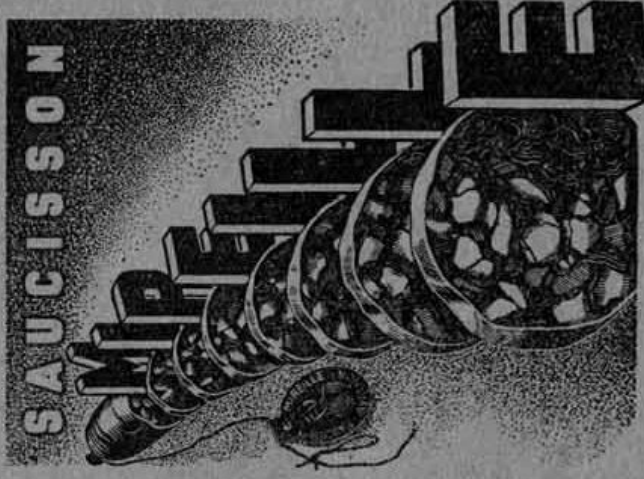
Chef de gare de 5^e classe : à Moulins-Engilbert, M. Ruffier L. (Solterres); à Saint-Bérain, MM. Duchemin G. (Douchy), Deschamp C. (Douchy), actuelle-



FROMAGE EXQUIS
Fabriqué à
DOLE (Jura)

TOUJOURS APPÉTISSANT
TOUJOURS FRAIS
TOUJOURS BON

PRIMES DE LUXE
A TOUS CONSOMMATEURS



TOUS SYSTÈMES DE FERMETURES

A LAMES AGRAFÉES OU TOLE ONDULÉE - VOILETS ROULANTS BOIS OU ACIER
GRILLES EXTENSIBLES - PERSIENNES FER & TOLE - PORTES BASCULANTES

NICE

139 bis, Route de Marseille

G. PONTILLE

S. A. R. L. — Capital 1.725.000
LYON — 34 ter, -Route de Vienne

MARSEILLE

6, Rue Guérin

ÉTABLISSEMENTS

DEHAIL & GRENIER

13, R. St-Ambroise, PARIS
Lanternes à acétylène pour
Agents de gare, chefs de train
etc., adoptées par le Nord,
PLM - P.O. 20.000 en service.

© MATÉRIEL MODERNE D'ÉCLAIRAGE ©

L'ÉCLAIRAGE TECHNIQUE

15 RUE CLAUDOT - NANCY. (M.A.M.)
- Projecteurs - Lanternes - Hublots -

ment détaché à la Compagnie des Chemins de fer du Maroc; à Saint-Hippolyte (Doubs), M. *Blancot* E. (Besançon-Mouillères); à Saint-Laurent (Jura), M. *Sansay* C. (Beuchail); Pontmort, M. *Malheret* E. (Mayet-d'École-Genzat).
Sous-Chef de gare de 4^e classe: à Pontarlier, M. *Faure* A. (Nice-Ville).
Contrôleur-adjoint des trains: à Langeac, M. *Besson* V. (Le Puy).

Chef-lampiste principal: à Lyon-Guillotière, M. *Thomas* M. (Dôle-Ville).
Chef de gare de 6^e classe: à Solterres, M. *Ségain* M.; à Douchy, M. *Guérin* L. (Monéteau-Gurgy); à Beuchail, M. *Colas* C. (Morvillars); à Velars-la-Cude, M. *Bailly* M. (Besançon-Mouillères); à Saint-Maurice-Châteauneuf, M. *Bouquet* J. (Le Puy).

Intérimaire de 2^e classe: à Besançon-Mouillères, M. *Mercy* A. (Auxonne); aux Laumes-Alésia, M. *Lerat* G. (Champvans-les-Dôles); à Chagny, M. *Boucher* A. (Verges); à Mâcon, M. *Cordonoz* C. (Miribel).

Attaché (intérimaire de 2^e classe): à Lyon-Vaise, M. *Vaschalde* G. (Saint-Victor-Thizy).

Commis de 1^{re} classe: à Charenton, M. *Martinat* A. (Paris); à Louhans, M. *Vuidepot* R. (Vallorbe); à Lyon-Perrache, M. *Labrosse* C.; à Moulins, M. *Valatte* G. (Saint-Yorre); au Puy, M. *Magaud* A. (Saint-Chamond); à Nice-Ville, M. *Talon* A.; à Port-de-Boug, M. *Haas* M. (Grasse); à La Seyne-Tamaris-sur-Mer, M. *Labrosse* L. (Toulon).
Chef de station: à Mayet-d'École-Genzat,

M. *Marge* A. (Le Saut-du-Loup).
Surveillant du Service Electrique: à Vogüé, M. *Jouaneton* E. (Rive-de-Gier).
Chef de manoeuvres: à Lyon-Guillotière, M. *Scrivillat* E.

Chef-aiguilleur: à Lyon-Vaise, M. *Anglés* J.; à Montpellier, M. *Dulac* J.-B.

Receveur de 2^e classe aux billets: à Nevers, M. *Coquet* M. (Montceau-les-Mines).

Receveuse de 2^e classe aux billets: à Roanne, Mlle *Jouvenel* M. (Saint-Etienne Châteaureux).

Commis de 2^e classe: à Paris, MM. *Jouvinour* A., *Perrot-Minot* F.; à Audincourt, M. *Nouvel* G. (Chagny); à Langogne, M. *Madrigal* J.; à Aix-en-Provence, M. *Dorville* J. (Marseille-Joliette-Arene); à Frontignan, M. *Niel* G. (Montpellier); à Saint-Ambroix, M. *Fabre* P. (Montpellier).

Facteur-enregistreur: à Solterres, M. *Roland* J. (Nevers); à Clamecy, M. *Billette* A. (Auxerre-Saint-Gervais); à Morvil-lars, M. *Pommier* A.; à Gevrey-Chambertin, M. *Saillard* R. (Saint-Jean-de-Losne); à Champvans-les-Dôles, M. *Trouvé* G. (Les Laumes-Alésia); à Verges, M. *Puth* L. (Mervans); à Miribel, M. *Rouchon* A.; à Tarare, M. *Bellot* P. (Bourgoin); au Saut-du-Loup, M. *Desroches* A. (Moulins); à Riom, M. *Aymard* G.; à Saint-Chamond, M. *Réal* J. (La Fouillouse); à Sembadel, M. *Desbrosses* G. (Marcigny); à Borne, M. *Perrin* M. (Périgneux-Marieux); à La Seyne-Tamaris-sur-Mer, M. *Moulinas* L. (La Ciotat); à Monte-Carlo, M. *Michel* E. (Nice-Ville); à Nice-Ville, M. *Augier* P. (Nice-Saint-Roch).

Chef de train: à Chalon-sur-Saône, M. *Péchaud* F.; à Lyon-Guillotière, MM. *Josserand* B., *Perronet* J.; à Roanne, M. *Thorillon* P. (Saint-Etienne-Châteaureux); à Saint-Etienne-Châteaureux, M. *Mollon* C.; à Marseille-Saint-Charles, MM. *Tabera* L., *Anglessy* M., *Tanasse* E.; à Alès, MM. *Thibon* A., *Favard* R.; à Sète, MM. *Fabre* E., *Vernassaud* J. (Lunel), *Pautard* H. (Alès); à Annemasse, M. *Orsat* M.

MATÉRIEL

Service Central. — Contremaître-adjoint: à Clermont, M. *Corneloup* P. (Nevers).
Services régionaux. — Contremaître 1^{re} Cl^e: à Marseille, M. *Maloux* L. (Oullins).
Contremaître-adjoint: à Villeneuve-Saint-Georges, M. *Robert* A.; à Oullins, M. *Charpentier* R.

TRACTION

Services régionaux. — Inspecteur de 2^e classe des services actifs: à Laroche, M. *Charaton* J.-B. (Veynes).
Sous-Chef de dépôt de 2^e catégorie: à Marseille, M. *Celse* L. (Avignon).
Chef de réserve: à Clermont, M. *Sadler* M. (Pontarlier); à Arvant, M. *Rieutor* L. (Carnoules).
Mécanicien de route: à Chalon, MM. *Renaud* H., *Reboullet* J.; à Saint-Germain-des-Fossés, M. *Richon* A.; à Nevers, MM. *Pelletier* R. (Autun), *Veneré* G. (Chagny); à Avignon, MM. *Grillet* J., *Blanchard* L. (Veynes), *Villeprat* H. (La Blancarde), *Chapet* F. (Veynes).

ENCRE D'IMPRIMERIE

Ch. Lorilleux et C^{ie}

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

POUR LA CONSTRUCTION ET L'ENTRETIEN

DES QUAIS ET COURS DE GARES

LES PRODUITS COLAS

SOCIÉTÉ ROUTIÈRE COLAS
39, Rue du Colisée - PARIS (8^e)

FURNISSEUR DES GRANDS RÉSEAUX

Travaux Publics

Constructions Industrielles

A. POMMEROL et Fils

Saint-Fons (Rhône)

EXPLOITATION MODERNE DES CARRIÈRES DE VILLEBOIS,
et de SAINT-MARTIN-BELLE-ROCHE (S.-&-L.)
Pierres taillées pour toutes constructions et ouvrages d'art

DERRIAZ & Fils, Montalieu (Isère)

Téléphone: MONTALIEU N° 6

R. C. Bourgoin n° 4948

MONTALIEU (Isère)

Télegr.: MONTALIEU-ISÈRE

Embranchement particulier

"S.A.B.L.A."

S⁶A¹⁰⁰ DES CHAUX & CIMENTS DE BÉON-LUYRIEU
2, Rue Childebert, 2 — LYON

TUYAUX en Ciment artificiel comprimé, Vibrés et Vibrés armés

Aérocrète «SABLA» (Béton cellulaire)
FOSSÉS SEPTIQUES
CARREAUX MOSAIQUES
Chapeau-Aspirateur
Collecteur de Cheminée
Clôtures et Piquets en Ciment

ENTREPRISE
LUCAS & GENDROT
11, Rue du Bois, ASNIÈRES

TERRASSEMENTS
TRAVAUX DE VOIE
ET BALLASTAGE

ACIÈRES DU NORD (S⁶A¹⁰⁰) MATÉRIEL DE

Sous l'immatriculation : S⁶A¹⁰⁰ Européenne s⁶ le Transport des Combustibles Liquides et Carbonisés
Société Anonyme, 223, Rue Saint-Honoré, Paris-1^{er}
sa filiale, la Société exploite un parc d'environ 850 Wagons-Reservoirs du dernier modèle, destinés à la location pour le transport d'ESSENCE, ALCOOL, GOUVERN, MÉLASSE, ACIDE SULFURIQUE, etc.
Achat et vente — Exploitation de tout matériel roulant

Elève-mécanicien : à Dijon-Perrigny, MM.
Dunel A., Colnet P., Frémy A., Decrette H.; à Dôle, MM. *Nacey A., Lescauyer E.*; à Lyon-Vaise, M. *Martin F.* (Badan); à Paray-le-Monial, M. *Ducabot F.*; à Annemasse, M. *Grépillat C.*; à Alès, M. *Villaret A.* (Nîmes); à Marseille, M. *Gabetta M.*; à Avignon, M. *Barré E.* (Marseille); à Cavaillon, M. *Mus J.*; à La Blancarde, M. *Durand J.* (Arènes).

Mécanicien de manœuvres : à Bercy, M. *Eymard L.*; à Lyon-Perrache, M. *Boisset C.* (Lyon-Mouche).

VOIE

Service Central. — Sous-Chef de bureau de 1^{re} classe : M. *Mauplot M.*

Services régionaux. — Chef de bureau de 2^e classe : à Grenoble, M. *Chaumette P.* Chef de district de 1^{re} classe : à Langogne, M. *Reynier D.*

Sous-Chef de bureau de 2^e classe : à Grenoble, M. *Pochet G.* (Chambéry).

Chef de groupe : à Chambéry, M. *Joleaud R.* (Paris).

Employé principal : à Paris, MM. *Guinot A., Allome L.*

Chef de canton principal : à Rive-de-Gier, M. *Blein J.* (L'Arbresle).

CONSTRUCTION

Services régionaux. — Conducteur de travaux de 1^{re} classe : au Lauzet, M. *Grosdemouge F.*; Conducteur de travaux de 2^e classe : au Puy, M. *Monnet A.*

ÉTABLISSEMENTS
R. & P. FAILLIOT

S. A. R. L.
PAPIERS
CARTONNAGES
145, Rue de la Chapelle, 145
Tél.: NORD 99-80 PARIS

Les successeurs de B. TRAYVOU et C¹⁰
1827 Ancienne Maison BÉRANGER 1934
Usine de La Mulatière (Rhône)

BALANCES ET BASCULES

ordinaires et automatiques
PARIS — LYON — MARSEILLE — BORDEAUX

RÉSEAU ALGÉRIEN

MATÉRIEL ET TRACTION

Services centraux. — Dessinateur-projeteur de 2^e classe : à Alger, M. *Prat E.*
Services régionaux. — Inspecteur de 1^{re} classe : à Alger, M. *Richard J.*

VOIE

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

Chef de groupe : à Alger, M. *Gachelin E.*

Employé principal : à Alger, M. *Amalou L.*

Employé : à Alger, M. *Dubois A.*
Services régionaux. — Inspecteur divisionnaire de 1^{re} classe : à Alger, M. *Cabanel L.*

Contrôleur technique principal : M. *Perche P.*
Chef de groupe : M. *Casta C.*, Mlle *Boulet A.*

Employé principal : MM. *Gras F., Nat P.*
Employée principale : Mmes *Charraire M., Charpin J.*

Employé : MM. *Colomp P., Ficity R., Goguelat P.*

Agent technique principal : MM. *Yot R., Truche R.*

Agent technique : MM. *Atlard A., Charreyre G.*

Service du Personnel. — Contrôleur technique : M. *Espinet A.*

Chef de groupe : MM. *Garneton H., Loridon H.*

Employé : M. *Hibert G.*

Service Central. — Sous-Chef de bureau de 1^{re} classe : M. *Mauplot M.*

Services régionaux. — Chef de bureau de 2^e classe : à Grenoble, M. *Chaumette P.* Chef de district de 1^{re} classe : à Langogne, M. *Reynier D.*

Sous-Chef de bureau de 2^e classe : à Grenoble, M. *Pochet G.* (Chambéry).

Chef de groupe : à Chambéry, M. *Joleaud R.* (Paris).

Employé principal : à Paris, MM. *Guinot A., Allome L.*

Chef de canton principal : à Rive-de-Gier, M. *Blein J.* (L'Arbresle).

CONSTRUCTION

Services régionaux. — Conducteur de travaux de 1^{re} classe : au Lauzet, M. *Grosdemouge F.*; Conducteur de travaux de 2^e classe : au Puy, M. *Monnet A.*

SERVICES FINANCIERS

Chef de bureau principal de 2^e classe : M. *Angot J.*

Inspecteur de 1^{re} classe : M. *Simonet L.*

Chef de bureau de 1^{re} classe : M. *Enyigny R.*

Chef de bureau de 2^e classe : MM. *Jonquet C., Boulle P.*

Sous-Chef de bureau de 1^{re} classe : MM. *Féron J., Forey J., Cédard G.*

Sous-Chef de bureau de 2^e classe : MM. *Pajot R., Jolibois R.*

Contrôleur technique principal : M. *Le-turc G.*

Chef de groupe : MM. *Vasseur E., Auzanneau M., Devaux H., Delaunay G.*

Rédacteur principal : M. *Poupon J.*

Rédacteur, M. *Labelle L.*

Employé principal : MM. *Théric L., Fuzier T., Viodé P.*

HUGUIER

ENTREPRISE
DE VOIES FERRÉES
87, Rue de la République
LYON

L'Appareillage Electro-Industriel PÉTRIER - TISSOT & RAYBAUD

Société Anonyme au Capital de 5.000.000 de Francs — Siège Social : 210, Avenue Félix-Faure, LYON

TOUT L'APPAREILLAGE ÉLECTRIQUE - MOTEURS - CONTACTEURS

Agence de Paris : 32, rue de Londres

Agence de Marseille : 67, rue Saint-Jacques

FORGES & CHANTIERS DE LA MÉDITERRANÉE

SIÈGE SOCIAL : 25, BOULEVARD MALESHERBES - PARIS

MARINE DE GUERRE

A R A M I S
COTE-D'AZUR
COTE-D'ARGENT
EL-MANSOUR
EL-DJEZAIR
D J E N N E
KOUTOUBIA
C H E L L A H

MARINE DE COMMERCE

ÉTABLISSEMENTS A
LA SEYNE-SI-MER
MARSEILLE
LE HAVRE

M O N T G E
P R O T É E
F O R T I N
V A U T O U R
C H E V A L I E R P A U L
T O N N A N T
M A L I N
I N D O M P T A B L E
M O N T C A L M

Employée principale : Mlle Pégeot G.
Employé : MM. Choisy P., Clara J.,
Mestier M.
Agent technique : M. Vétos A.

EXPLOITATION

Service Cent. — Sous-Chef de l'Exploitation : M. Bocquet E.
Ingénieur principal attaché au Service Central de l'Exploitation : M. Quéron L.
Sous-Chef de division : M. Joffre G.
Inspecteur divisionnaire de 1^{re} classe : MM. Barnaon C., Guyot L., Dulac J. (Genève).
Chef de bureau principal de 1^{re} classe : M. Ragot P.
Inspecteur divisionnaire de 2^e classe : M. Bernard L.
Inspecteur de 2^e classe : MM. Choutet A., Morel H., Ohriot L.
Sous-Inspecteur : MM. Dussert A., Chambrette J.
Sous-Chef de bureau de 1^{re} classe : M. Yasse P.
Contrôleur du Service Central de l'Exploitation : M. Saffroy A.
Sous-Chef de bureau de 2^e classe : M. Dublet M.
Contrôleur technique principal : MM. Bijou-Duval C., Hézard L.
Chef de groupe : MM. Maillard R., Lavaud L., Simonet J., Pasquier G.
Employé principal : MM. Malbert P., Touchard L., Petitjean C.
Employée principale : Mme Ducrot A.
Chef-ouvrier de 1^{re} classe : à Bercy, M. Tabardel J.

Entreprise JAYET 'BLAISY-BAS

TRAVAUX PUBLICS
GRANIT

ENTREPRISE CHARLES MILLIAT GRENOBLE

Spécialités : Chemins de fer,
Ouvrages d'art, Fondations,
Air comprimé.
Scierie hydraulique à Allevard



SUPER-VICAT V.P.
CHAUX

VICAT-FONDU
PROMPT V.P.

80 ANS d'expérience

ARTIFICIELS
de Four Rotatif
Voie Humide

7 USINES près
LYON (Montalieu-Vercieu)
GRENOBLE — NICE

S. A. CIMENTS VICAT

5, Cours Jean-Jaurès, 5 — GRENOBLE (Isère)
Capital 27.000.000 de frs — Tél. 10-22, 6-42, 2-83 — R. C. 7.273

Employé : MM. Mancet E., Morange M.
(Combs-la-Ville-Quincy).
Employée : Mme Charpy G.
Contrôleur de route : M. Lorand T.
Commissaire de 1^{re} classe : à l'Agence d'Alger,
Mme Boyer L.
Expéditionnaire : M. Richard P. (Chalon-sur-Saône).
Classeur principal : M. Leyris P. (Bercy).

Services régionaux. — Inspecteur divisionnaire de 1^{re} classe : à Arles, M. Roubeau P. (Toulon).

Inspecteur divisionnaire de 2^e classe : à Toulon, M. Gillot H. (Montbéliard) ; à Genève, M. Larilleux F. (Paris).

Inspecteur de 1^{re} classe : à Cosne, M. Benoit H. (Marseille) ; à Dijon (Service Electrique), M. Passaret J. ; à Lyon (Service Electrique), M. Faure J. ; à Valence (Service Commercial), M. Lefaure G. (Nevers).

Inspecteur de 2^e classe : à Nevers (Service Commercial), M. Romestan F. (Lyon) ; à Marseille (Poste de Commandement), M. Bény J.

Chef de gare de 1^{re} classe : au Teil, M. Bel G. (Lyon) ; à Bourg, M. Emery J. (Arvant).

Chef de gare de 2^e classe : à Vienne, M. Prudon P. (Oullins) ; à Arvant, M. André J. (Saint-Gervais-les-Bains-le-Fayet) ; à Saint-Chamond, M. Buat F. (Tournon).

Sous-Chef de gare principal : à Nice-Ville, M. Patra H.

Chef de gare de 3^e classe : à Carnoules, M. Ladreit C. (Lyon-Perrache) ; à Saint-Gervais-les-Bains-le-Fayet, M. Ligerol (Gilly-sur-Loire).

Chef de bureau de gare de 2^e classe : à Marseille-Joliette-Arenc, M. Pinaud C.
Employé principal : à Paris-Centre, M. Conche M. (Nevers-Centre) ; à Valence-Centre, M. Vézian G. ; à Marseille-Centre, M. Pascal A.
Sous-Chef de bureau de gare : à Oullins, M. Nury M. (Gap) ; à Vintimille, M. Bernard L.

Sous-Chef de gare de 3^e classe : à Lyon-Vaise, M. Moutet J. (Vénissieux).

Employé : à Valence-Centre, M. Battail E. ; à Marseille-Centre, M. Bosc M. (Montpellier).

Employée : à Chambéry-Centre, Mme Monnet J.

Facteur-Chef : à Briançon, M. Buatois C. ; à Rives, M. Molinet A. (Domène).

Commis principal : à Paris, M. Battini M. ; à Marseille-Saint-Charles, M. Monty H. (Marseille-Joliette-Arenc).

Chef de gare de 5^e classe : à Toucy-Moullins, M. Chan L. (Béard) ; à Saint-Germain-du-Plain, M. Renaudin J. (St-Boil) ; à Sainte-Foy-l'Argentière, M. Savet L. (Saint-Sauveur-en-Rue) ; à Montfavet, M. Miramant F. (Lauris) ; à Bourg-Saint-Maurice, M. Roux P. (Thonon-les-Bains), actuellement détaché à la Compagnie des Chemins de fer du Maroc.

Chef de manutention principal : à Lyon-Guillotière, M. Artaud A. ; à Sète, M. Vallès P.

Chef de manœuvres principal : à Marseille-Saint-Charles, M. Roume E.

Chef-aiguilleur principal : à Dijon-Ville, M. Morain J.

Ch. RANGEARD et ses Fils

S. A. R. L. au Capital de 5.000.000 de francs

11, Rue de Madrid — PARIS (8^e)

TRAVAUX PUBLICS ET PARTICULIERS

TERRASSEMENTS - MAÇONNERIES

POSE DE VOIES

BÉTON ARMÉ - BATTAGE DE PIEUX

TRAVAUX PUBLICS

Entreprise HORY

4 bis, Rue du Docteur-Miart
à DIJON

30, Bd de Vaugrard, PARIS

Entreprise MARTIN CHAGNY

Terrassements - Spécialité de
travaux de voie et de ballastage

TOUTES LES VOITURES DU P. L. M.
sont éclairées avec les Accumulateurs

cadmium-**S. A. F. I.**
nickel

Sans acide - garantie 4 ans
Pour toutes applications

SOCIÉTÉ DES ACCUMULATEURS FIXES
ET DE TRACTION

Société Anonyme au Capital de 15 millions de francs

Route de Meaux (Pont de la Folle), ROMAINVILLE (Seine)

Chef de gare de 6^e classe : à Béard, M. Fa-
vier J. (Vandenesse) ; à La Tour-de-
Salvagny, M. Bellen A. (Saint-André-le-
Gaz) ; à Massilly, M. Berthollet M. (Ces-
sieu) ; à Romenay, M. Jusseau A. (Ponta-
nevaux) ; à Jonchères, M. Varenne M.
(Brioude) ; à Saint-Sauveur-en-Rue, M.
Peycelon M. (Saint-Etienne-Pont-de-
l'Ane) ; à Lauris, M. Jossaud A. (Cruas) ;
à Montségur, M. Frison F. (Andance) ;
à Bernis, M. Bouquet E. (Grand-Combe-
la-Pise) ; à Chazey-Bons, M. Lombard
F. (Saint-Michel-de-Maurienne).

Intérimaire de 2^e classe : à Chalon-sur-
Saône, M. Jeanjean S. (Charbonnières-
les-Bains) ; à Briancçon, MM. Abisset H.
(Romans-Bourg-de-Péage), Finot R. (Pru-
nières).
Attaché (intérimaire de 2^e classe) : à Mont-
pellier, M. Barbut A. (Remoulins).
Commis de 1^{re} classe : à Paris, MM. Rever-
sat A. (Bureau de Ville de Paris-Sainte-
Anne), Sautereau C., Charret M.
Attaché (commis de 1^{re} classe) : à Paris,
M. Nési J.

Surveillant du Service Electrique : à Som-
mières, M. Escalle M. (Moulins) ; à
Uzés, M. Begon A. (Saint-Etienne-Châ-
teaux).

Chef de manutention : à Villeneuve-Saint-
Georges-Triage, M. Bessel M. ; à Dijon-
Ville, M. Masson G. (Dijon-Porte-
Neuve) ; à Saint-Etienne-Châteauxreux,
M. Romestaing J. (Saint-Etienne-Pont-
de-l'Ane) ; à Avignon, M. Chausse-dent
E. (Le Teil) ; à Nîmes P.V., M. Pigeyre

ENTREPRISE GÉNÉRALE
TRAVAUX PUBLICS ET PARTICULIERS
BÉTON ARMÉ

François COURTAUD

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

ASPHALTE, PAVAGE

Entreprise Roger MARTIN

— 5, Rue Montmartre, 5 — DIJON —

CELLULES PHOTO-ÉLECTRIQUES

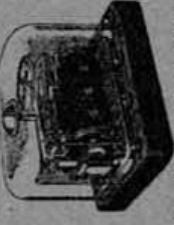
ET APPLICATIONS

TÉLÉPHONIE PAR APPELS SÉLECTIFS
COMMANDE ET CONTRÔLE À DISTANCE

pour la direction des chemins de fer et la distribution
d'énergie électrique, nombreux applications sur tous
les réseaux terrestres, fluviaux, électriques.

LE **Matériel**
Téléphonique

COURANTS PORTEURS sur CIRCUITS EXISTANTS
RÉPÉTEURS TÉLÉPHONIQUES



SIGNALISATION

BOULOGNE-BILLANCOURT

18-17, Rue de Valenciennes

BOULOGNE-BILLANCOURT

BOULOGNE-BILLANCOURT

BOULOGNE-BILLANCOURT

BOULOGNE-BILLANCOURT

E. (Nîmes C.V.) ; à Sète, M. Chabaud
L. ; à Montpellier, M. Bruguère J.
Chef de manœuvres : à Sens, M. Pellucier
A. (Moret-les-Sablons) ; à Marseille-
Saint-Charles, M. Fabre A. (Rognac).
Chef-aiguilleur : à Moulins, M. Bourracheud
J. ; à Paray-le-Monial, M. Damet J. ; à
Marseille-Joliette-Arenc, M. Blanc V.

Commis de 2^e classe : à Paris, MM. Robert
J. (Bureau de Ville de Paris-Sainte-
Anne), Melot J., Pilandon H. ; au Bureau
de Ville de Paris-Sainte-Anne, M. Cler
F. (Bureau de Ville de Paris-République) ;
à Delle, M. Adam G. ; à Badan-Triage,
M. Vianay P. ; à Saint-Yorre, M. Borlet
P. (Arvant) ; à Rives, M. Maurer J.
(Digne) ; à Saint-Marcellin (Isère), M.
Gaduel M. (Crest) ; à Amberieu, M. Juil-
lard E.

Commise de 2^e classe : à Avignon, Mme
Ducros C.

Facteur-enregistreur : à Auxy-Juranville,
M. Issel J. (Sens) ; à Miserey, M. Boi-
teux J. (Corgoloin) ; à Saint-André-le-
Gaz, M. Oddou M. ; à Charbonnières-
les-Bains, M. Chapot L. (Cluny) ; à
Cessieu, M. Giel M. ; à Pontanevaux,
M. Buffet R. (Chasse) ; à Brioude, M.
Marguignot J. (Chabreloche) ; à Saint-
Etienne-Pont-de-l'Ane, M. LARGERON A.
(Saint-Etienne-Bellevue) ; à Cruas, M.
Redarres J. (Piolenc) ; à Vion, M. Rollin
A. (Valence) ; à Ledenon, M. Vigne L.
(Grospièrres) ; à Grand-Combe-la-Pise,
M. André P. ; à Vergeze-Codognan, M.
Lemoal L. (Vendargues) ; à Romans-

Bourg-de-Péage, M. Sougey J. ; à Do-
mène, M. André P. (Voiron) ; au Grand-
Lemps, M. Claret H.

Chef de train : à Autun, M. Lucotte A. ; à
Montchanin, MM. Laly C., Maumet
L. ; à Nevers, MM. Papon L., Rochard
A., Papernic A. ; à Dijon, MM. Didier
L., Dorey L. (Chagny), Legros R., Mar-
conot C., Moser R., Poyard C., Valet J. ;
à Lons-le-Saunier, M. Romel L. (Nuits-
sous-Ravières) ; à Montbéliard, M.
Lavolette F. (Besançon) ; à Badan-Triage,
M. Billet A. (Tarare) ; à Lyon-Guillotière,
MM. Planchet A., Campagnard L. (Lyon-
Perrache) ; à Mâcon, M. Moutin M.
(Lyon-Guillotière) ; à Lyon-Perrache,
MM. Fratacci J., Thomas F. ; à Arlanc,
M. Rival J. ; à Saint-Etienne-Château-
creux, MM. Auclair G., Jeudy F.,
Salque R., Montadère A. (Firminy) ; à
Saint-Rambert-d'Albon, M. Pasquito F. ;
à Cavailhon, M. Testard M. (Avignon) ;
à La Seyne-Tamaris-sur-Mer, MM.
Ponsi P., Rosso M. (Les Arcs) ; à Mar-
seille-Saint-Charles, MM. Malberit T.,
Philibert A., Veron S., Vin A. (Nice-
Ville) ; à Nice-Ville, M. Lions H. (Les
Arcs) ; à Nîmes, MM. Chastagner G.,
Guinrand D., Guy E., Julian C., Lau-
rent L.

MATÉRIEL ET TRACTION

Service Central. — Sous-Inspecteur : à
Lyon, M. Troussier A. ; à Marseille,
M. Doisy H. (Saint-Etienne).

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

ENTREPRISE GÉRARD RUVENHORST & HUMBERT

TRAVAUX PUBLICS

GROS TERRASSEMENTS
OUVRAGES D'ART
VIADUCS
SOUTERRAINS

BÉTON ARMÉ
POSE DE VOIES
CITÉS OUVRIÈRES

1, Chemin de l'Arrousaire à AVIGNON - Bureaux à SENS, GAP

COMPAGNIE PAUL PIKETTY
CIMENT ARMÉ

ENTREPRISE GÉNÉRALE — TRAVAUX PUBLICS

SIÈGE SOCIAL : SUCCURSALE :

185 bis, Rue Ordener 17, Rue Lamartine

PARIS-18^e MACON

Juillet C.; à Villeneuve-Saint-Georges, M. *Lemoine L.*; à Oullins, M. *Matinet H.* (Paris).
Contrôleur des Services centraux : à Raismes, M. *Brunet L.*; à Saint-Etienne, M. *Castan F.*.
Contrôleur technique principal : MM. *Vioet M.*, *Saurat F.* (Dijon).
Sous-Chef de bureau de 2^e classe : M. *Durand M.*, *Mille Ravel J.*; à Oullins, M. *Pradier J.*

Contrôleur technique : M. *Chevassu R.*
Chef de groupe : MM. *Laget L.*, *Gassend G.* (Villeneuve-Saint-Georges), *Marmier J.* (Nîmes); à Villeneuve-Saint-Georges, M. *Badaroux L.* (Laroche) à Lyon, M. *Cherpin B.*; à Oullins, M. *Robin A.* (Dôle).

Chef de rayon : à Villeneuve-Saint-Georges, M. *Charrier M.* (Paris); à Lyon, M. *Habac A.*
Contrôleur technique adjoint : M. *Charrin A.*
Employé principal : MM. *Lagogy M.*, *Farino G.*; à Villeneuve-Saint-Georges, M. *Combes L.*; à Dôle, M. *Henry J.*; à Lyon, M. *Martin L.* (Marseille).
Aide-Contrôleur technique : M. *Bourdolon P.* (Arles).
Employé : M. *Djega-Mariadassou P.*, à Villeneuve-Saint-Georges; MM. *Rousseau H.*, *Jacquet J.* (Paris); à Dijon, M. *Bralet L.*; à Pont-de-l'Ane, M. *Paulignan L.* (Lyon).
Employée : Mme *Ducros J.*
Chef-distributeur : à Lyon, M. *Roire A.*

MATÉRIEL

Services centraux. — Chef d'études de 1^{re} classe : M. *Pellequer A.*

Chef d'études de 2^e classe : MM. *Chatvet L.*, *Nérondat C.* (Oullins).

Sous-Chef d'études de 1^{re} classe : M. *Vigoureux C.*
Sous-Chef d'études de 2^e classe : MM. *Dorland R.*, *Nixon H.*, *Brulat L.*
Sous-Inspecteur des Services Actifs : MM. *Renault G.*, *Berg H.*
Sous-Chef de bureau de 1^{re} classe : MM. *Solignac M.*, *Bazin L.*
Contrôleur du Matériel : à Hautmont, M. *Bouillet J.-B.*

Chef-dessinateur : MM. *Labès J.*, *Barnier C.*, *Lanterrier C.*
Sous-Chef de bureau de 2^e classe : MM. *Mouza A.*, *Demeure G.* (Villeneuve-Saint-Georges).
Dessinateur principal : MM. *Desmerger L.*, *Giraud A.*

Contremaître 1^{re} catégorie : à Marseille, M. *Treboz G.* (Oullins); à Hautmont, M. *Farges J.* (Oullins).

Chef de groupe : M. *Douy E.*
Dessinateur-projeteur de 1^{re} classe : MM. *Gasset M.* (Villeneuve-Saint-Georges), *Richardot L.*,
Employé principal : M. *Colas H.*; à Nevers, M. *Besson L.* (Annemasse).

Services régionaux. — Inspecteur divisionnaire de 2^e classe des Services Actifs : à Arles, M. *Mestres S.*

Inspecteur de 1^{re} classe des Services Actifs : à Oullins, M. *Martin J.*
Sous-Chef des Ateliers : à Oullins, M. *Chanoine P.*
Sous-Inspecteur des Services Actifs : à

Oullins, MM. *Simonin J.* (Marseille), *Challaboud A.*

Chef divisionnaire d'atelier (1^{re} catégorie) : à Villeneuve-Saint-Georges, M. *Emotoz A.* (La Blancarde); à Oullins, MM. *Guyot A.*, *Sordillot P.*; à Arles, M. *Coulé R.* (Hautmont).

Contremaître principal : à Oullins, MM. *Fehlmann R.* (Villeneuve-Saint-Georges), *Bas F.*, *Expert L.*; à Courbessac, M. *Souchon L.*; à Arles, M. *Hébert C.* (Oullins); à La Blancarde, M. *Rabuteau F.* (Conflans).

Contremaître 1^{re} catégorie : à Conflans, M. *Allair P.*; à Villeneuve-Saint-Georges, M. *Hudélot F.*; à Oullins, M. *Terrier R.*; à Arles, MM. *Berenguier J.*, *Durand R.* (Oullins).

Chef de magasin d'atelier : à Villeneuve-Saint-Georges, M. *Jensel F.* (Paris); à Dijon, M. *Thévenin C.* (Villeneuve-Saint-Georges).

Chef de groupe : à Villeneuve-Saint-Georges, M. *Gendre L.* (Paris).

Sous-Chef de magasin : à Brignoud, M. *Estellon J.*

Contremaître-adjoint : à Conflans, M. *Danneville E.*; à Villeneuve-Saint-Georges, M. *Baudrand B.* (Oullins); à Courbessac, M. *Arnal L.*

Employé : à Villeneuve-Saint-Georges, M. *Puech C.* (Vénissieux); à Dijon, M. *Favre L.*; à Marseille, MM. *Bru A.*, *(Lyon)*, *Polge J.*

Chef-distributeur : à Brignoud, M. *Reilhac J.* (Villeneuve-Saint-Georges); à Saint-Marcel, M. *Naso R.* (Marseille).

BANQUE NATIONALE POUR LE COMMERCE ET L'INDUSTRIE

Société Anonyme au Capital de 100.000.000 entièrement versés
Siège Social : 16, Boulevard des Italiens, PARIS
R. C. Seine 261.988 B

AGENCE GARE DE LYON
20, Rue de Lyon - PARIS (XII^e)
Téléphone : DORIAN 79-50

Toutes opérations de banque et de bourse
 Paiement de coupons français et étrangers
 Souscription sans frais aux émissions
 Conditions spéciales de Location de Coffres-Forts aux Employés de la Cie
 du P.L.M. munis de leur carte

PLUS DE 700 SUCCURSALES, AGENCES
BUREAUX EN FRANCE

A. PETOLAT-DIJON

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

WAGONS RÉSERVOIRS
ET
WAGONS SPÉCIAUX TOUS TYPES

Citernes calorifugées amovibles
pour BIÈRE, VINS, etc...

Etablissements **CADOUX**
Matériel roulant : BEAUCHAMP (S.-et-O.)

MANUFACTURE NATIONALE DE BOULOGNE-SUR-MER

BAIGNOL & FARJON

BOULOGNE-SUR-MER
DES VRES
S A M E R

397. HENRY VÉRITABLE

PLUMES

Porte-plumes

1600. POLYCOPIE

104. HORS CONCOURS, 6 gradations pour bureau,
BIGNOL & FARJON 104 BB No 1
691. 1^{re} MARQUE NOIR, VIOLET, à copier extra

CRAYONS
GOMMES
TROUSSES

En Vente
chez tous les Papetiers

638. BLANC-SEING

436. VELLEDA

202. FRANCE-MILITAIRE



TRACTION

Service Central. — Inspecteur de 2^e classe des Services Actifs : M. Bertrand L.

Services régionaux. — Garde-magasin : à Nîmes, M. Clause I. (Saint-Marcel) ; à Laroche, M. Mouton G. (Nevers) ; Chef-distributeur : à Annemasse, M. Combes M. (Nevers).

Expéditionnaire : à Grenoble, M. Monteil M. ; Mécanicien de route : à Paris, MM. Audrain M., Haermann A., Petitprez A., Billard R., Dupré M. ; à Corbeil, M. Renault A. ; à Dijon-Perrigny, MM. Lambert A., Bourdon C., Pardon C., Eustache L., Roux J.-B. ; à Dôle, M. Forest L. ; à Besançon, MM. Petetin C., Tournier M. ; Aux Laumes, MM. Biron L., Joubert M. ; à Lons-le-Saunier, M. Duty L. ; à Montbrison, M. Rollet P. ; à Lyon-Mouche, MM. Thollon J., Berger C., Goiffon R. ; à Vénissieux, M. Tournier A. (Badan) ; à Chalons, M. Saudin J. ; à Nevers, M. Fourthin A. ; à Roanne, MM. Le Breton F., Tarréras B. ; à Bellegarde, M. Carrier E. ; à Langeac, M. Cheuclé M. ; à La Voulte, M. Bourriel G. ; à La Blancarde, MM. Fité M., Paullet M. (Les Arcs), Domenichini L. ; à Pier-

relatte, M. Didier-Lami E. ; à Aix, M. Bruguer P. ; à Avignon, MM. Charmaison L., Azéma G., Faraut J., Jacob F. ; à Cannes-La Bocca, M. Astic M. (Nice) ; à Marseille, M. Monteil G.

Elève-mécanicien : à Villeneuve, M. Chalignac E. ; à Dôle, MM. Hoffmann F., Renaud J. (Besançon) ; à Lons-le-Saunier, MM. Putelet H., Grand V. ; aux Laumes, M. Gally F. ; à Lyon-Vaise, M. Bernard C. (Lyon-Mouche) ; à Lyon-Croix-Rousse, M. Hoffert G. ; à Saint-Rambert-d'Albon, M. Cazes L. ; à Frusais-Unieux, M. Soutas F. ; à Roanne, M. Bazoux L. ; à Paray-le-Monial, M. Melot G. ; à Chambéry, M. Buhlex F. ; à Bourg, M. Pierrrot G. (Chambéry) ; à Aix, M. Gallice M. (Veynes) ; à Aubagne, M. Vidal R. (La Blancarde) ; à Cannes-La Bocca, M. Autran G. (Nice) ; à Avignon, M. Michel L. ; à Pierrelatte, M. Decitre L. (Nice).

Mécanicien de manœuvres : à Dijon-Perrigny, M. Millot J. ; à Dôle, M. Haulet L. ; à Lyon-Mouche, MM. Ville J., Laguet J., Julien G., Bache J., Ducruet E. ; à Saint-Etienne, M. Rolland J.-M. ; à Chalons, M. Sossier J. ; à Badan, M. Forest J. ; à Lyon-Perrache,

M. Lafont P. ; à Valence, M. Geay P. ; à Portes, M. Boyron G. ; à Monchanin, M. Reveniau A. ; à Nevers, MM. Gauthier P., Dumontet C. ; à Clermont, M. Chigros J. ; à Roanne, MM. Grizard C., Mivière E. ; à Grenoble, M. Nezeys M. ; à La Blancarde, MM. Spiotti C., Roussel L. ; à Rognac, M. Gourjon F. (Marseille) ; à Avignon, M. Barizon V. ; à Miramas, M. Laye A. ; à Nice, M. Charles A. ; à Cannes-La Bocca, M. Fredier A. ; à Marseille, MM. Ysanta P., Giraud R. ; à Toulon, M. Tanguy E. ; à La Seyne-Tamaris-sur-Mer, M. Genoud J.

VOIE

Service Central. — Ingénieur : M. Sorgues C. ; Inspecteur divisionnaire de 1^{re} classe : M. Baron J. ; Chef de bureau de 1^{re} classe : M. Carca G. ; Inspecteur de 1^{re} classe : MM. Lardy F., Vaugier G.

Inspecteur de 2^e classe : M. Rouquier F. ; Sous-Chef d'études de 2^e classe : M. Bertrand G. ; Sous-Inspecteur : à Courzon-au-Mont-d'Or, M. Dadoy E. ; à Collonges, M. Cagnon E. ; à Patis, M. Andrieu R.

“ MARSEILLE-PARIS ”

Maison Fondée en 1836

HABILLEMENT ET ÉQUIPEMENT
pour Administrations

Hubert de Vautier & Fils

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

GRANDES PÉPINIÈRES DE BOURGOGNE

F. LACARELLE

à PARAY-LE-MONIAL (S.-et-L.)

Arbres fruitiers, forestiers et d'ornement en tous genres et de toutes forces. — Arbustes, Rosiers, Plantes vivaces, etc., etc. Parcs et Jardins - Etude - Plan - Exécution de Travaux

PARIS - RESTAURANT BONNET
1, Rue de Lyon
(face gare)
RENDEZ-VOUS PARISIEN
DES AGENTS P.L.M.
15% de Remise

PARIS - HOTEL ADRIATIC Téléph.
6 bis, Rue de Lyon Did. 28-72
Tous les confort - Chambres à la journée depuis 20 fr.
Arrangement pour séjour - Châmbres au mois prix modérés

PARIS - AZUR HOTEL (5, Rue de Lyon)
Tout confort - Prix modérés - Téléphone
avec ville et province dans les chambres
(Diderot 88-35, 88-36 Inter Diderot 12)
Ad. tél. AZURHOTEL-PARIS - Direct. R. Pouget

PARIS-LYON-PALACE 11-13, Rue de Lyon
Le plus élégant et le plus confortable du quartier de la
Gare de Lyon, à PARIS - Café-Restaurant
Adr. Télégraph. Palaiyon-Paris - Tél. Did. 09-09

PARIS - TERMINUS LYON Téléph.
HOTEL-RESTAURANT-CAFÉ Did. 24-03
18, 8^e Diderot (face arrivés) - Hôtel de tout premier ordre
Dernier confort - Conditions spéciales aux Agents P.L.M.

GRENOBLE - NOUVEL HOTEL
60 m. à gauche de la gare - Tél. 12-58 - Diplôme T.C.P.
Prix spéciaux aux Agents P.L.M. et Familles

Chef-dessinateur : M. *Sabatier A.*
Sous-Chef de bureau de 2^e classe : M. *Demelin M.*; M. *Dulout L.*; M. *Tauillon M.*
Contrôleur technique principal : M. *Duval H.*; M. *Carroue M.*
Dessinateur principal : M. *Rousselet L.*;
M. *Crégit R.*
Contrôleur technique : MM. *Roche L.*,
Amoric H.
Chef de groupe : M. *Caron R.*;
MM. *Thiolat L.*, *Taillebois P.*
Dessinateur-projeteur de 1^{re} classe :
M. *Guyonnet M.*
Employé principal : M. *Chinault J.*;
MM. *Bryère G.*, *Walter R.*
Attaché (échelle 7) : M. *Blain C.*
Aide-contrôleur technique : à Lyon, M. *Coffet J.*
Employée : Mlle *Pontica J.*
Expéditionnaire : M. *Bouvier L.*

Services régionaux. - Ingénieur-Chef
d'arrondissement : à Chambéry, M. *Roffet A.*; à Clermont-Ferrand, M. *Maignon C.* (Marseille).
Ingénieur-adjoint : à Paris, M. *Terras X.*;
à Chambéry, M. *Tardy J.* (Montereau).
Sous-Ingénieur Chef de section H. C. : à
Paris, M. *d'Inguibert* (Nîmes).
Inspecteur divisionnaire de 2^e classe : à
Chambéry, M. *Bandet L.*
Sous-Ingénieur Chef de section : à Lyon,
M. *Finet P.*; à Chambéry, M. *Sainte-
Barbe V.*; à Orange, M. *Vidal C.*
(Cavaillon).
Chef d'études de 1^{re} classe : à Paris, M.

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

HOTELS DU RÉSEAU

MARSEILLE - HOTEL du MUGUET
10, Rue Marcel-Sembat (à prox. de la gare P.L.M.)
Se recommande au Personnel de la Compagnie

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

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% remises aux Agents P.L.M. Arrangem. famille

NICE - PENSION GILBERT
14, Rue *Perlinas*, 5 minutes gare - Tout confort
Rendez-vous des Cheminots
Pension complète : 28 à 32 fr. suiv. sais. - Portier

Pension « REINE d'AZUR » Cap-Martin-Plage
(gare Menton) en bordure de mer, vue splendide sur mer et montagne, tout confort, jardin ombragé, cuisine très soignée, depuis 25 fr.

Pinjon J. : à Marseille, M. *Crouzet F.*
Chef de section principal : au Teil, M. *Uhling J.-B.* (Manosque); à Clamecy, M. *Monat J.* (Cosne); à Ales, M. *Cornu E.*
Chef de bureau de 1^{re} classe : à Clermont-Ferrand, M. *Clermontel J.*
Chef de section : à Cavaillon, M. *Regnes F.* (Nîmes).

Chef de bureau de 2^e classe : à Nevers, M. *Burtey A.* (Nîmes).
Sous-Chef d'études de 1^{re} classe : à Marseille, M. *Feneron G.*

Chef de district principal : à Marseille, M. *Eymonnet G.*; à Cosne, M. *Dumond J.-B.*; à Auxerre, M. *Laboise G.*; à Nîmes, M. *Bonnaud E.* (La Voulte); à Chasse, M. *Linossier F.* (Le Coteau).
Sous-Chef de bureau de 1^{re} classe : à Marseille, M. *Costaz G.* (Grenoble); à Marseille, M. *Parrat J.* (Celles); à Montpelliér, M. *Millière J.* (Tonnerre).
Sous-Chef d'études de 2^e classe : à Marseille M. *Lanothe R.* (Valence).

Chef-dessinateur : à Valence, M. *Chuilon E.*
Chef de district de 1^{re} classe : à Villeneuve-Saint-Georges, M. *Julien H.* (Nevers); à Vénissieux, M. *Cacaut E.*; à Nevers, M. *Garnier H.* (Toucy-Ville); à Avallon, M. *Roumier M.*; à La Voulte-sur-Rhône, M. *Gachon C.* (Étang); à Clamecy, M. *Mauclerc R.* (Luzy); à Moulins, M. *Barbaret R.*; à La Clayette, M. *Delage J.* (Brignoles).

Sous-Chef de bureau de 2^e classe : à Ton-

BUFFET D'AVIGNON
- SA CUISINE - SA CAFE -
M. Aimé SILVESTRE EX-CHEF DE CUISINE
AU CHATEAU D'ARDENNE
NOUVEAU CONCESSIONNAIRE

Le meilleur accueil est réservé aux Agents et à leurs familles

ARRÊTEZ-VOUS au BUFFET P. L. M.
Gare de BESANCON
SPECIALITES REGIONALES
GEORGES FERRIER, Chef de Cuisine, Concessionnaire

HOTEL DE LORRAINE Face
BESANCON - LES BAINS Gare VIOTTE
Ent^e neuf - 90 Châmbres - Tél. dans toutes
les Chambres - Confort moderne - Ascenseur

A N N E M A S S E (Haute-Savoie)
Hôtel de l'Europe - Terminus train Genève
Tout confort - Cuisine très soignée
Prix spéciaux à MM. les Employés du P.L.M.

CHAMONIX MONT BLANC
HOTEL de MILAN
à 100 m. de la gare - Saison d'été - Saison d'hiver

Les Houches (à 6 km de Chamonix, alt. 1000^m)
HOTEL DES ROCHES (payot, prop.)
Ouvert toute l'année - Sports d'hiver - Prix spéciaux aux
Empl. P.L.M. - Tout confort - arrangem. pour séjour (écriture)

Les Tignes (4 km Chamonix, Alt. 1080^m, Tél. 09 Chamoulin)
HOTEL de la Mer de Glace et de la Gare
Tout confort, prix spéciaux à MM. les Employés
du PLM du 1^{er} Septembre au 30 Juin (écriture)

nerre, M. *Billeboud L.* (Roanne); à
Grenoble, M. *Mouleyre G.* (Dijon).
Dessinateur principal : à Paris, M. *Coittant G.*; à Valence, M. *Raffin F.* (Lyon).

Dessinateur-projeteur de 1^{re} classe : à
Paris, M. *Pizay L.*; à Lyon, M. *Mar-
cel F.*
Chef de groupe : à Veynes, M. *Fauray H.*
(Moulins).

Dessinateur-projeteur de 2^e classe : à
Paris, M. *Sorbier F.*; à Lyon, M. *Michel P.*; à Veynes, M. *Prudhomme R.* (Lyon).
Employé principal : à Paris, M. *Pouvesle R.*
Contrôleur technique adjoint : à Ales,
M. *Jourdan F.*

Attaché (échelle 7) : à Bourgoin, M. *Julien E.*; à Clermont-Ferrand, M. *Vedel F.*
Aide-Contrôleur technique : à Clamecy,
M. *Cornu L.* (Cosne); M. *Calanca G.*
(Cercy-la-Tour); M. *Lessire E.* (Ton-
nerre); à Avallon, M. *Jaquetin L.* (Les
Laumes-Alésia).

Surveillant principal de la voie : à Clame-
cy, M. *Monet A.* (Saincaize); à Manosque
M. *Favretrand A.* (Moirans); à Avallon,
M. *Bordier J.* (Nevers); à Saint-Etienne-
Bellevue, M. *Michalon B.* (Riorges); à
Ales, M. *Roche C.* (Luneil).

Chef de canton principal : à Lyon, M. *Chabert F.*; à Nevers, M. *Dieu J.*; à
Saincaize, M. *Parrain F.* (La Charité);
à Luneil, M. *Maurin L.* (Nîmes).
Expéditionnaire : à Clermont-Ferrand,
Mme Vve *Bonnet F.*; à Chambéry, M.
Bajot H.

TRANSPORTS
ET DEMÉNAGEMENTS
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