

RAILWAY OCCIDENTAL  
qui parcourt le Chemin de Fer



DI LITTORAI  
de St-Etienne à Lyon

N° 38 — MARS 1935

Numéro spécial  
"Le rail d'autrefois"



1. L'ancien

2. Vers de Grigny

29. Maison de la gare.

30.

33. Cours de Grigny



36. Village d'Grigny.

37. Parc d'Grigny. 38. Cours de Grigny vu de



39. Cours de Grigny vu de l'autre côté



PARAIT TOUS LES DEUX MOIS — Le Numéro : 2 francs

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<sup>e</sup>).

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.

# Numéro spécial : Le rail d'autrefois

## SOMMAIRE

- Aux lecteurs du Bulletin, préface du Directeur Général de la Compagnie.  
L'Ingénieur Beaunier.
- Les Frères Seguin.  
Paulin Talabot.
- La Grise de 1845, la Révolution de 1848, le Second Empire.
- La Compagnie P.L.M.  
1870-1871.
- Le Plan Freycinet et les Conventions de 1883.
- Le Cinquantenaire et la période précédant la guerre.
- De la guerre de 1914 à nos jours.

■ 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

*La couverture du présent numéro constitue la reproduction postale d'une gravure ancienne, faite de 1835 et conservée à la Bibliothèque Nationale. Cette gravure, aujourd'hui copiatrice, porte un titre pittoresque que le Bulletin a tenu à reproduire, malgré une décoloration, dit au grand âge du document.*

# Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée

Direction de la Compagnie

N<sup>o</sup> Bulletin P. L. M.

N<sup>o</sup> Bulletin de l'Appel des  
Le Gérant: L. F. de la Compagnie

Paris, le 1er Mars 1935.  
88, rue Saint-Lazare  
(Paris, 9<sup>e</sup>.)

AUX LECTEURS DU BULLETIN P. L. M.

Le Bulletin P. L. M. ayant eu, à plusieurs reprises, l'occasion de se référer à l'ouvrage "Hommes et Choses du P. L. M.", d'assez nombreux lecteurs nous ont demandé comment ils pourraient se procurer ce livre.

Au désir ainsi exprimé, il nous était impossible de répondre. Cet ouvrage, en effet, publié en 1910 sous la signature de M. Georges GOY, qui remplissait à l'époque les fonctions de Secrétaire de la Compagnie et qui est devenu depuis lors Vice-Président du Conseil d'Administration, a été si apprécié qu'il est, depuis longtemps, introuvable.

Mais nous avons pensé répondre à la demande de nos lecteurs, en consacrant à l'histoire de notre Réseau un numéro spécial du "Bulletin", qui reproduirait les pages essentielles de "Hommes et Choses du P. L. M." et les compléterait - car depuis 1910 notre Réseau a ajouté à son histoire un chapitre particulièrement marquant, glorieux même - par quelques pages sur la guerre de 1914.

Ce numéro spécial, qui vient d'être édité et qui vise en quelque sorte le "Rail d'autrefois", constitue, en outre, le pendant du numéro que le "Bulletin" a consacré, en septembre 1933, au "Rail nouveau".

Il apparaîtra certainement, à la lecture et plus encore à la réflexion, que ces pages ne présentent pas qu'un intérêt d'ordre rétrospectif. Ne sont-elles pas, en effet, d'une grande actualité, en ce sens qu'en étudiant l'histoire de notre Réseau, en passant en revue toutes les difficultés qu'il a réussi à surmonter dans le passé, on est conduit à penser qu'il saura de même triompher des difficultés présentes ? Nous y voyons, en tout cas, pour notre part, de puissantes raisons d'avoir foi dans son avenir.

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DE LA COMPAGNIE,

*Jug. Magnin*



Ci-contre, un rail aujourd'hui plus que centenaire : celui du premier chemin de fer français, de Saint-Etienne à Andrézieux.



# L'Ingénieur Beaunier



AUBENTON, revenant au Creusot d'un voyage où il avait visité les mines du Mont-Cenis, écrivait, en 1782, à M. de Buffon : « Toutes les routes y sont tracées par des pièces de bois, auxquelles sont adaptées des bandes de fonte sur lesquelles portent les roues des chariots qui conduisent le charbon ; et ces roues sont conduites de manière que le chariot ne peut se détourner et est obligé de suivre la route qui lui est tracée ; de sorte qu'un seul cheval, même aveugle, conduit sans gêne quatre milliers et plus. »

Telle était, en France, à la fin du dix-huitième siècle, la première ébauche d'une découverte qui ne trouva que longtemps plus tard sa forme définitive : « de résultats en résultats, d'invention en invention, de la planche de bois à la barre de fer, du glissement au tirage, du tirage au roulage, du roulage à la vitesse, il y a une succession d'étapes diverses qui ont été lentement mais sûrement franchies... »

On s'occupait depuis quelques années de la possibilité de construire des voies ferrées lorsque, en 1821, sous l'influence des publications de M. de Gallois et à la suite d'un voyage entrepris en Angleterre, l'ingénieur des Mines Beaunier s'associa à MM. de Lur-Saluces, Boigues, Milleret, Hochet et Bricogne, propriétaires de mines, pour demander au Gouvernement l'autorisation d'établir à leurs frais un chemin de fer à plans inclinés « de la Loire au pont-de-l'Ane, sur la rivière de Furens, par le territoire houiller de Saint-Etienne » (1). L'idée ne semble pas avoir eu grand succès dans la région. Milleret raconte, en effet, qu'étant allé faire à Saint-Etienne les démarches utiles, il fut hué par les habitants qui, au chemin de fer, préférèrent un canal pour y pêcher à leurs moments perdus.

La concession sollicitée fut accordée par ordonnance du roi Louis XVIII en date du 26 février 1823, « attendu que le commerce et l'industrie retireraient de grands avantages de cet établissement, particulièrement pour le transport de la houille... »

L'ordonnance précisait quels seraient les tarifs de transport du charbon et des marchandises, mais elle ne stipulait pas de tarifs de voyageurs, pour la raison bien

simple que ni les promoteurs de l'affaire, ni le Gouvernement ne prévoyaient le transport des personnes. Les 3 et 4 juin 1824, les concessionnaires formèrent une Société anonyme dite « Compagnie du Chemin de fer de Saint-Etienne à la Loire ». Beaunier était nommé directeur.

Il fallut tout d'abord démontrer par des expériences que l'ouvrage entrepris était praticable et utile. A cet effet, M. Saignol, chargé de l'exécution des travaux sous les ordres de Beaunier, installa dans la cour de la maison qui porte aujourd'hui le numéro 7 de la rue de la Préfecture, à Saint-Etienne, un chemin de fer en miniature sur lequel couraient de petits wagons au moyen desquels on se livra, sur une échelle réduite, à des expériences concernant notamment l'action de la force centrifuge sur les véhicules dans les parties courbes de la voie.

Les cent vingt-deux propriétaires touchés par le tracé opposèrent « la plus énergique et la plus aveugle résistance ». Leur expropriation dura deux ans. Malgré ce retard, la voie put être ouverte le 1<sup>er</sup> octobre 1828 de Saint-Etienne à Andrézieux, sur une longueur de 21,286 km.

Elle allait du Pont-de-l'Ane, sur la route de Saint-Etienne à Lyon, au petit port d'Andrézieux sur la Loire. La gare de Saint-Etienne était placée du côté de La Terrasse. Le chemin de fer suivait les sinuosités du terrain, évitant les ouvrages d'art et les forts terrassements au moyen de courbes nombreuses et de faible rayon. Il était à une seule voie avec des garages de distance en distance pour le croisement des trains. Les rails, en fonte, s'appuyaient sur des coussinets de fonte, eux aussi, fixés sur des dés en pierre.

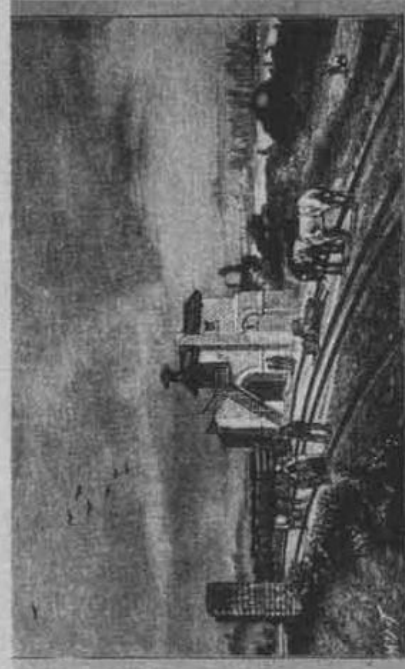
Ce chemin de fer, le premier construit en France, avait l'inconvénient d'aboutir à un point où la Loire n'était pas navigable à la remonte et ne l'était que pendant quelques jours de l'année à la descente : « la navigation de Roanne à Andrézieux étant impossible, les bateaux, une fois partis de ce dernier port, descendaient et ne revenaient plus. Il en résultait une surcharge énorme pour les frais de transport... »

Deux ingénieurs, MM. Mellet et Henry, se proposèrent de combler cette lacune en prolongeant le rail d'Andrézieux jusqu'à Roanne, où la navigation avait lieu dans les deux sens et presque toute l'année.

Ils sollicitèrent à cet effet et obtinrent le 1<sup>er</sup> juillet 1828, après adjudication, la concession d'un chemin de fer. Mais l'affaire, insuffisamment étudiée, eut une existence éphémère. Elle vécut péniblement, jusqu'au jour où, à l'exemple de la Société de Saint-Etienne à Andrézieux, elle céda ses droits à la Compagnie du Chemin de fer de jonction du Rhône à la Loire.

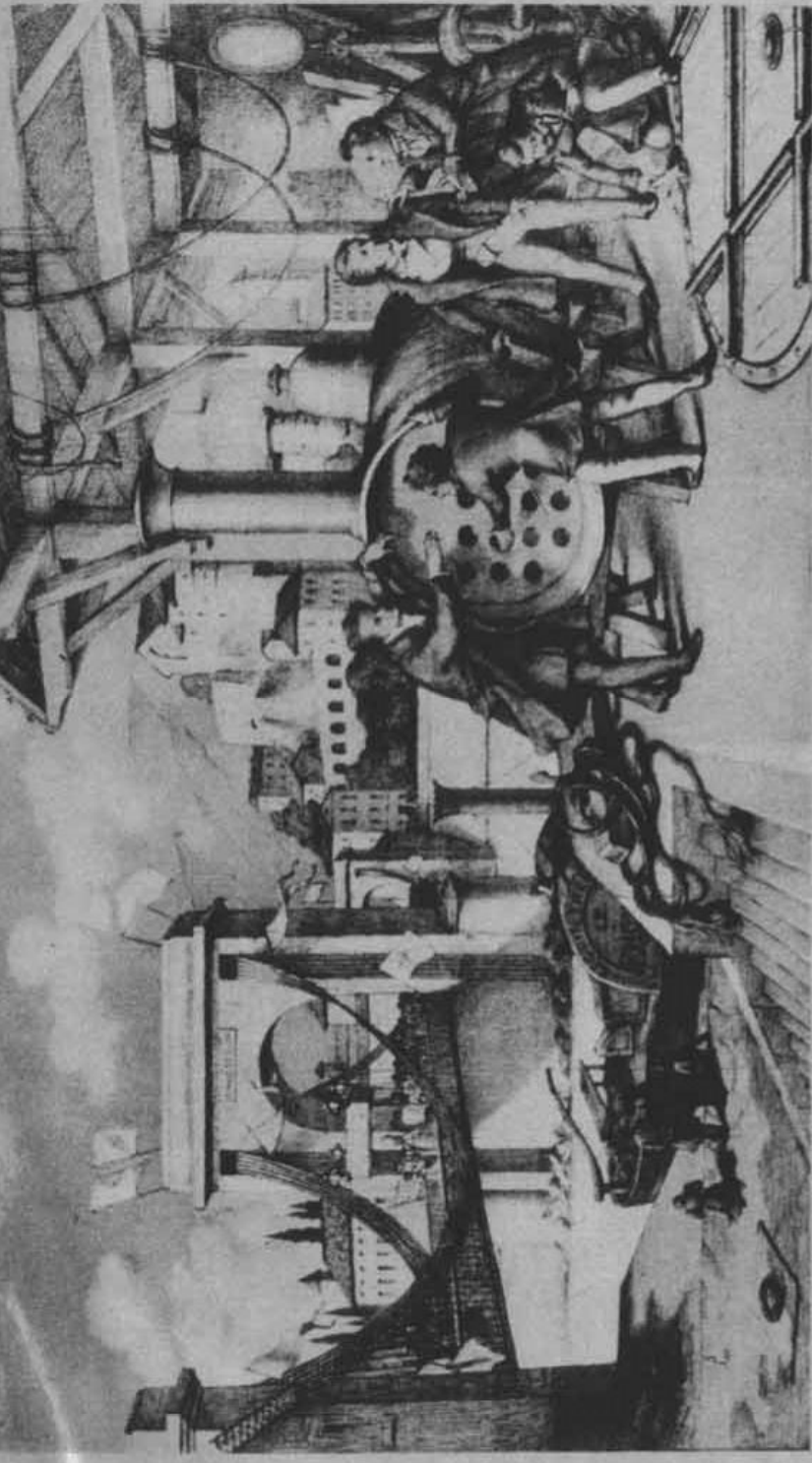


Le Transport du Charbon. — Ancien chemin de roulage (d'après Guvrouilly) (Bibliothèque Nationale, Cabinet des Estampes)



Chemin de fer de St-Etienne à Andrézieux. Gare de St-Rambert (d'après Deroy) (Cst. de F. L. M.)

(1) Beaunier avait sous ses ordres, à l'Ecole des Mineurs de Saint-Etienne — dont il fut le fondateur et le premier directeur —, Pierre-Michel Moisson-Desroches, professeur d'exploitation des mines qui, dès 1814, avait adressé à Napoléon un « Mémoire sur la possibilité d'abréger les distances en sillonnant l'Empire de sept grandes voies ferrées ». Ce promoteur des chemins de fer en France collabora sans doute à la construction de la première voie française.



Marc Seguin  
et ses Frères à  
Tain-Tournon.

## Les Frères Seguin



Entrée de la voie de Ferré noire.



Entrée de la voie de Ferré noire.



**P**ANDIS que l'ingénieur Beauquier dirigeait les travaux du chemin de fer de Saint-Etienne à la Loire, MM. Seguin, d'Annonay, sollicitaient, de concert avec l'éminent académicien Biot, le droit de construire, de Saint-Etienne à Lyon, un chemin de fer pour réaliser « le grand bienfait si longtemps désiré de la jonction de la Loire et du Rhône ».

Le Gouvernement, soucieux d'éviter tout reproche de partialité, se résolut à faire appel à la concurrence, et le « Moniteur » du 7 février 1826 publia l'avis de la mise en adjudication de l'entreprise du chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon par Saint-Chamond, Rive-de-Gier et Givors.

L'adjudication, prononcée au profit de MM. Seguin frères, E. Biot et C<sup>ie</sup>, fut approuvée par ordonnance royale du 7 juin 1826.

L'œuvre ne trouva pas, à ses débuts, un concours bien exprimé. Le public trouvait les frais d'établissement exagérés, eu égard à la modicité des tarifs annoncés. Pour employer un mot d'aujourd'hui, l'affaire ne lui apparaissait pas suffisamment « rentable ».

L'écho de ces préoccupations dicta au Conseil, dès son entrée en fonction, cette sage déclaration de principe : « L'économie est le premier élément de succès pour toutes les entreprises, comme le premier devoir imposé à ceux qui administrent les deniers d'autrui. »

De fait, les dépenses d'installation furent réduites au minimum : « un seul agent est dépositaire des archives, registres, talons des actions, de la correspondance et de tous les documents, papiers et écritures de la Société. Il est chargé de la comptabilité, de la tenue des livres, des transferts, conversions et mutations d'actions, enfin du soin de toutes les affaires sous la direction et la surveillance du Conseil... »

A côté du Conseil, des commissaires chargés par l'Assemblée générale de l'examen des comptes des gérants. Leurs rapports témoignent d'un scrupule du détail qui ferait sourire les commissaires d'aujourd'hui. A l'Assemblée du 20 décembre 1828, relevant les frais d'un voyage qu'avaient fait en Angleterre accompagnés

d'un interprète, M. Seguin aîné, son frère Charles et M. Gaillard, l'un de leurs employés supérieurs, ils disent aux actionnaires : « Du 9 décembre au 3 février, il y a 57 jours qui, multipliés par 4 personnes, donnent 228 jours pour une. Il a été dépense 7.234 f. 15 c'est 31,75 f. par jour pour chacune des 4 personnes. C'est à vous Messieurs, qui avez visité l'Angleterre, de juger si la dépense est trop forte. » Plus loin, ils critiquent l'achat de « deux manteaux de voyage ayant coûté 290,75 f et que MM. Seguin regardent comme indispensables pour les tournées à faire sur la ligne des travaux, quelque mauvais que soit le temps », etc...

L'acquisition des terrains — plus de 900 parcelles — nécessaires à l'établissement de la voie dut se faire de gré à gré, les lois d'expropriation pour cause d'utilité publique n'étant pas encore en vigueur.

Les prix payés dépassèrent les prévisions : Jules Seguin avait cru être très large en inscrivant de ce chef au budget une somme de 1 200 000 f. Il fallut dépenser le triple. Et pourtant on usa de tous les ménagements pour se concilier le bon vouloir des propriétaires.

Cette première opération terminée, et pendant que Biot procédait avec la plus grande précision au nivellement de la ligne, que Camille, Paul et Charles Seguin administraient les finances, organisaient les chantiers et rédigeaient les contrats, Marc Seguin s'appliquait à résoudre les questions de matériel et de traction : pour-rait-on utiliser des locomotives sur toutes les pentes?... Il avait obtenu du Gouvernement l'autorisation d'introduire en franchise deux machines provenant des ateliers Stephenson à Newcastle, au prix de 12 500 f l'une, pour servir de modèles aux constructeurs français. Mais ces locomotives ne lui donnaient pas satisfaction. Leur énorme pesantier, l'insuffisance de leur vitesse lui faisaient craindre qu'elles ne pussent remonter les pentes qu'avec beaucoup de difficultés, et seulement avec un très petit nombre de wagons peu chargés. Pour remédier à ces inconvénients, il fallait augmenter les moyens de production de la vapeur. Marc Seguin imagina « de multiplier les surfaces échauffantes en faisant passer l'air chaud provenant de la combustion à travers une série de tubes plongés dans l'eau de la chaudière ». Sur ce principe il construisit une locomotive moins lourde et aussi forte que les machines anglaises dont « le feu au lieu d'être alimenté par l'air attiré par une cheminée qui s'élève à quinze pieds, comme dans la machine anglaise, l'était au contraire par de l'air poussé dans le foyer par un ventilateur mis en mouvement par la machine elle-même, ce qui donnait le moyen de substituer à une haute et lourde cheminée une cheminée basse et légère ».

Une première expérience eut lieu le 7 novembre 1829. Le feu fut allumé à onze heures et demie et, à midi six

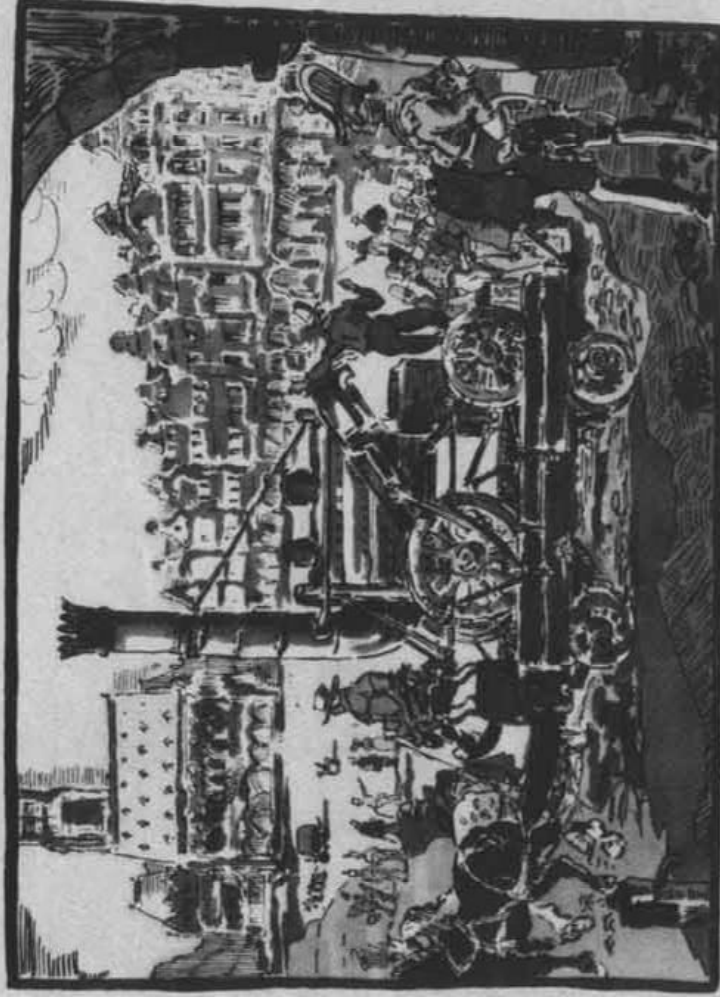
— Ah ! miséricorde, nous sommes tous perdus ! Eh ! non, c'est tout bonnement le convoi qui se remet en marche... du moment où la machine va en avant, les voyageurs vont en arrière... c'est connu !...



— Conducteur !... Arrêtez au nom du ciel, j'ai la colique !  
— Impossible... l'Administration le défend !... mais dans deux heures un quart nous serons arrivés !



— Messieurs, nous allons entrer sous le grand tunnel qui est fort étroit... je vous en supplie, ne bougez pas pendant tout le trajet... il n'y a pas de voyage qu'il ne se perde ici un nez... et vous comprenez qu'il est impossible à l'administration de les retrouver dans un souterrain tout noir, qui a deux lieues de long !



## A l'époque héroïque du chemin de fer !

Ci-dessus, quelques pages de Daumier, plaisantant l'époque héroïque du chemin de fer. Plus tard, Marc Seguin écrivait à propos de cette époque : « Ce qui est surprenant, c'est l'audacieuse témérité des premiers qui se sont confiés à ces terribles moteurs ! »

Ci-contre, le passage à Arras de la locomotive que Marc Seguin avait fait venir d'Angleterre (ce document est dû au spirituel pinceau de M. Orliou, auteur d'un remarquable ouvrage intitulé : « Le chemin de fer romantique » (publié en 1928, sous le pseudonyme J. de Villejean).

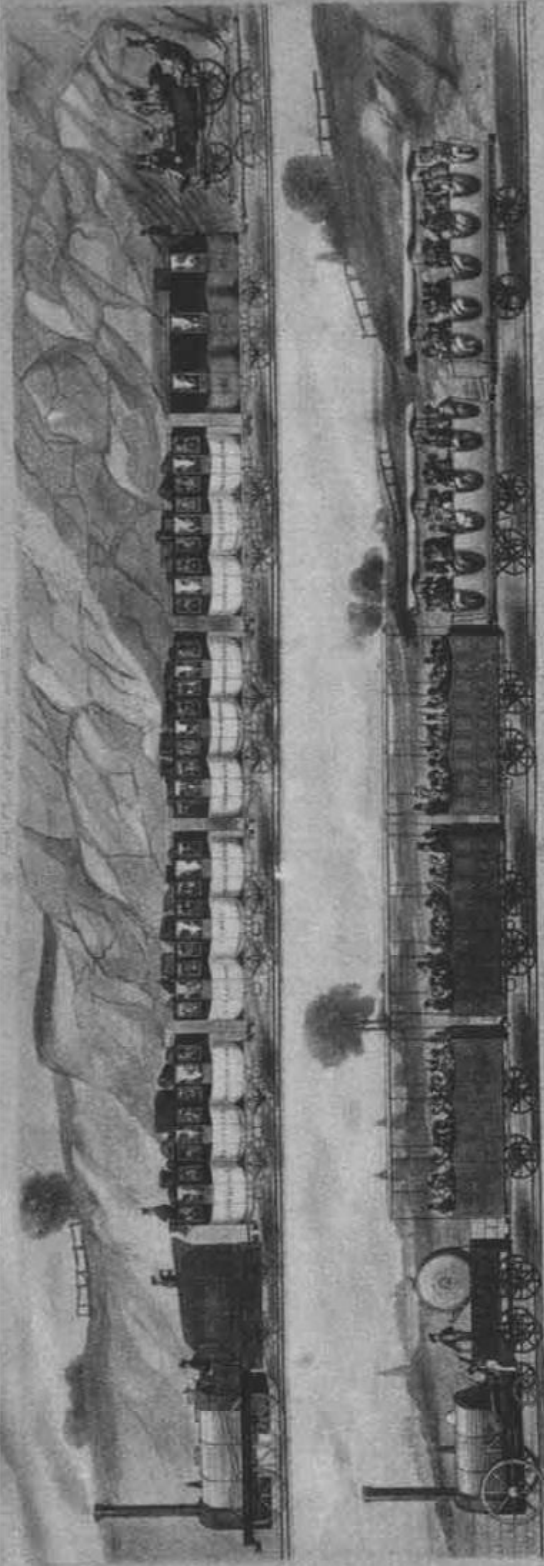
On sait, en effet, que le chemin de fer naquit en Angleterre quelques années plus tôt qu'en France : le premier chemin de fer à vapeur anglais circula en 1825 entre Stockton et Darlington.

Les gravures de la page suivante, éditées respectivement en 1831 et 1833, montrent bien quelle était alors l'avance de nos voisins sur nous.



Voyageurs de 3<sup>e</sup> classe complètement pelés.





LA FALCÓN, UN DES SUPER-POL AND HEAVY-DUTY PASADERS

minutes, la machine manœuvrait sur un chemin de fer d'essai d'environ 140 m de long, établi dans le chantier Perrache, et qui présentait les difficultés les plus grandes que l'on aurait à surmonter sur la ligne, savoir, une pente de 14 mm et une courbe de 500 m de rayon. « La machine remorquait 4 wagons chargés de 15 tonnes de fonte de fer; ainsi, en ajoutant au poids remonté celui des wagons, elle a remorqué en montant 19 tonnes. Elle a exécuté cette manœuvre avec la plus grande facilité. On l'a fait arrêter au milieu de la pente la plus forte, afin de s'assurer qu'elle pourrait surmonter cet obstacle sans être aidée par le mouvement précédemment acquis. Après quelques instants de repos, elle est repartie sans la moindre difficulté; la manœuvre s'est continuée pendant près d'une heure avec le même succès. Le mouvement était à la montée de 2 m par seconde; il y avait deux hommes sur le chariot de suite; ils suffisaient parfaitement au service, et cependant ils avaient à changer de direction à chaque instant, étant obligés d'aller et venir sans cesse. » (1).

La réussite fut telle que les gérants convoquèrent aussitôt le Conseil et les commissaires à un second essai dont le compte rendu figure au rapport du 21 décembre 1929 : « L'expérience du 12, où assistèrent tous les commissaires, eut moins de succès; c'est précisément notre présence, disent les rapporteurs, qui en fut indirectement la cause. On nous attendait; on avait tout graissé avec le plus grand soin, et plus qu'il ne fallait; la graisse échauffée coula sur les roues de la machine et sur les rails, de telle sorte que les roues, au lieu d'être aidées par le frottement à vaincre la résistance des wagons, tournaient en glissant sur les rails. »

Sur la section de Rive-de-Gier à Givors, achevée en 1830 et mise aussitôt en exploitation, on employa, pour

la traction, des locomotives concurremment avec des chevaux, le Conseil n'ayant pas encore décidé définitivement « si les machines seraient commercialement plus avantageuses ou moins avantageuses que les chevaux ».

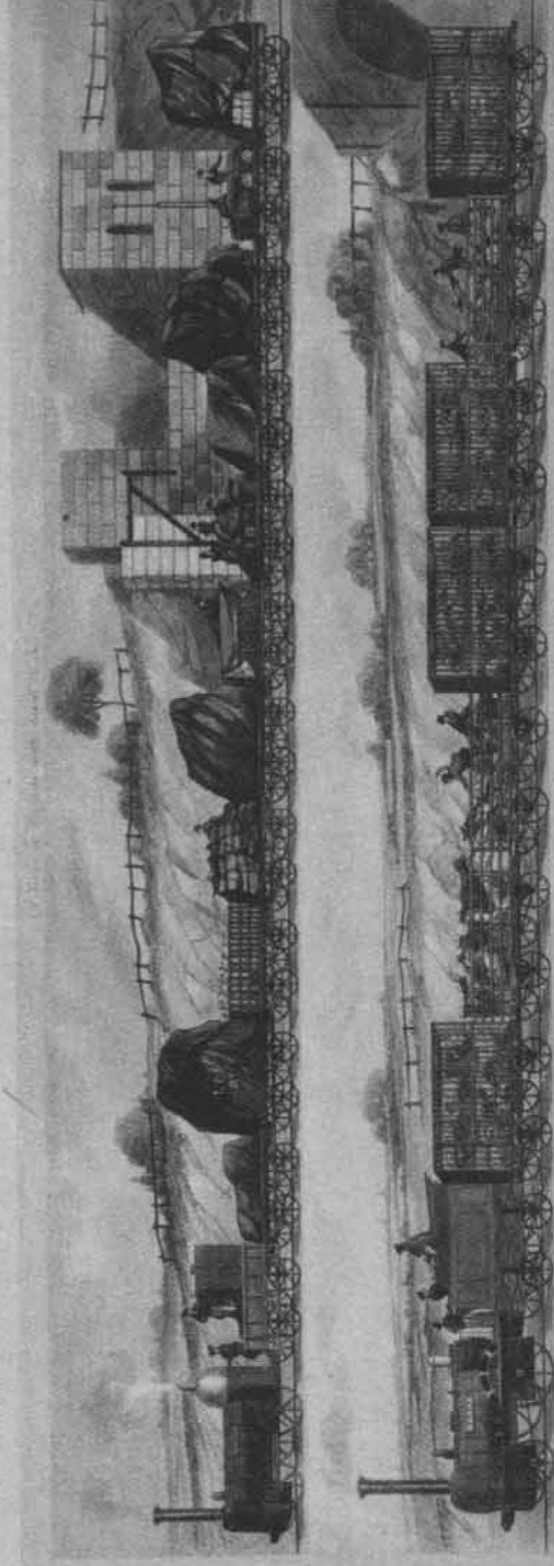
Au début on ne transporta que la houille. Bientôt on accepta quelques voyageurs : « Nous avons fait, lit-on au rapport, dans les six derniers mois, pour 3.233 f. 08 de frais de transport de voyageurs. Ne pensez pas qu'on ait eu pour cela à leur offrir des bonnes voitures bien préparées; c'étaient seulement quelques chariots vides, souvent ceux qui portent nos charbons... » « Que sera le mouvement de voyageurs lorsque Lyon et Saint-Etienne seront jointes, et que les grands comme les petits, les riches comme les pauvres, trouvant des voitures de diverses classes et des prix appropriés à toutes les fortunes pourront, en peu d'heures, transporter d'une de ces villes à l'autre leurs spéculations, leurs goûts, leurs plaisirs, leurs affaires et leurs besoins?... De Lyon à Saint-Etienne on s'écriera comme dans une même ville. Et quel mouvement d'affaires de tous genres résultera d'une pareille activité!... »

Les voyageurs, il convient de le dire, partageaient l'enthousiasme du Conseil : « les chariots sont attachés à la suite des convois et, comme ceux-ci, descendent à raison de six lieues à l'heure et souvent davantage, le voyageur novice en éprouve un étonnement mêlé de plaisir; ses yeux sont récréés par la vue du paysage pittoresque qui borde la route tracée dans la vallée du Gier, sur la rive droite de cette rivière, au pied de collines couvertes de bois et de vignobles... »

Le 15 décembre 1832, MM. Seguin frères et Biot purent annoncer à leurs actionnaires que les travaux de la voie étaient terminés. Deux progrès importants avaient été réalisés; le remplacement des rails en fonte, employés en Angleterre, par des rails en fer, et la substitution des traverses en bois aux dés en pierre.

Le chemin de fer constituait un véritable champ d'expériences : tous les moyens de traction étaient employés concurremment : chevaux, câbles, machines fixes,

(1) C'est grâce à l'emploi de la chaudière tubulaire, adaptée à sa machine « The Rocket », que Stephenson sortit vainqueur du concours de locomotives ouvert en 1829 par le chemin de fer de Liverpool à Manchester.





M. PRUD'HOMME. — Je ne monte jamais dans un wagon où se trouve un voyageur de sexe opposé.  
LE CONDUCTEUR. — Je ne peux pas réserver aux dames.  
M. PRUD'HOMME. — Je préférerais...



— Dites donc, père Loustaiot... faut avouer que c'est un peu ennuyeux de voir comme ça toute la journée nos bras transformés en enseignes !  
— N'rien barriez pas !... avec ça que je suis enrubé du cerbeau ! V'la trois quarts d'heure que j'ai embié de me boucher, le nez... mais j'ose pas, ça pourrait compromettre la sûreté d'un convoi... le premier voyageur que je verrai passer, je le priera de me rendre ce service !



— Reviens à toi ! tendre épouse !... Adieu enfants adorés !... recevez tous ma bénédiction !... Voilà la vapeur !... Il faut nous séparer !... Je serai de retour dans vingt minutes, mais hélas ! d'ici là... on ne sait pas ce qui peut arriver !...



— V'la pourtant ma femme qui s'en va... Grande vitesse... Douze lieues à l'heure... Qué belle invention qu'la vapeur !...

locomotives ; on voyait même, sur les pentes rapides, les voitures, abandonnées à elles-mêmes, dévaler par leur propre poids. Les trains s'arrêtaient à volonté pour laisser monter et descendre les voyageurs. La vitesse des locomotives était réglée « de manière à faire régulièrement quatre lieues à l'heure, ce qui nous a paru suffire à tous les besoins, et parer aux déplorables accidents et à la prompte détérioration des rails qui, en Angleterre, a été la suite des grandes vitesses que l'on avait adoptées. »

Malgré ces précautions, un accident survint, l'année suivante, dont le Conseil rend compte dans son rapport du 5 juillet 1833 : «... un journal de Saint-Etienne—et, par suite, quelques autres journaux, ont affirmé que, le 8 mai, une voiture de voyageurs s'était rencontrée avec un convoi de descente dans le percement de Terre-Noire, et que le conducteur s'était écrié : « Nous sommes tous perdus ! » tandis que cette rencontre se bornait simplement à un convoi de wagons vides, qui, montant plus lentement que les voitures, avait été rejoint par elles ; un enfant placé sur le devant de la voiture en fut effrayé, pensant que c'était un convoi de descente dont il allait recevoir le choc. »

Il y eut une sanction. On interdit formellement aux conducteurs de dépasser dans aucun cas cinq lieues à l'heure. Double avantage : plus d'accidents et moins de frais, car, ajoute le rapport : « nos machines seront ainsi moins détériorées et dureront plus longtemps. »

L'économie était, comme maintenant, à l'ordre du jour. En 1834, il n'y a que 10 locomotives en état de fonctionner, toutes occupées au transport de la houille et le Conseil, encore une fois, se pose sans la résoudre « la grave question de savoir s'il est dans l'intérêt de la Compagnie de substituer les machines à vapeur aux chevaux pour la totalité du service du chemin de fer ».

En 1838, le service des voyageurs entre Rive-de-Gier et Lyon, c'est-à-dire sur les deux tiers du parcours, put être assuré par des locomotives.

Enfin, le 1<sup>er</sup> août 1844, suppression définitive des chevaux : le parcours de Lyon à Saint-Etienne s'effectue, y compris les arrêts dans les stations intermédiaires, en deux heures trente-cinq minutes. Dès lors le nombre des voyageurs transportés augmente chaque année (171 468 en 1834, 578 285 en 1844, 756 189 en 1852).

L'affaire, définitivement sortie de la période des tâtonnements et des essais, était robuste et saine. Les frères Seguin eurent l'ambition d'en faire le pivot d'un orga-

nisme puissant qui confondrait dans une action commune les trois Compagnies dont les rails mettaient en communication le Rhône et la Loire.

Une Société formée sous leurs auspices réunit les lignes de Saint-Etienne à Lyon, de Saint-Etienne à la Loire, d'Andrézieux à Roanne et de Saint-Etienne à Montrambert en une seule concession d'une durée de 99 ans sous la dénomination de « Compagnie des chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire ».

Au moment où s'achevait la ligne de Saint-Etienne à Lyon (1832), l'un des plus importants entrepreneurs de Paris, M. Delorme, soumissionnait la construction d'un chemin de fer de Lyon à Marseille, « qui permettrait d'alimenter avec rapidité quarante départements alors qu'une disette de céréales s'y ferait sentir, et que les ports de la Méditerranée et de la mer Noire en envieraient abondamment dans celui de Marseille ».

L'idée, prématurée, souleva dans la région lyonnaise la plus vive émotion. Les commissionnaires-chargeurs, voituriers, chefs d'équipages, entrepreneurs de diligences, maîtres de paquebots, hôteliers, marins, maîtres de port, constructeurs de bateaux, cordiers, maréchaux, chartrons établis sur les bords du Rhône et de la Saône et sur la route de Lyon à Marseille présentèrent aux Chambres une pétition où on lit : « A la première annonce du gigantesque projet d'un chemin de fer parallèle à la route de Paris à Marseille, un cri d'alarme s'est fait entendre sur tout le littoral du Rhône, non pas seulement du sein des mille familles qui tirent leur subsistance de la navigation de ce fleuve, mais encore parmi les populations agricoles qui lui doivent toute leur richesse. A ce cri répondent les peuplades rapprochées de la route par terre, couverte elle-même de voituriers, d'hôteliers, de maîtres de diligences, de commissionnaires-chargeurs, de chartrons et d'une infinité d'artisans qui ne vivent que des voyages ou par les voyages. L'agriculture elle-même à laquelle on enlèverait, pour asseoir le chemin de fer, un sol de 4.000 hectares, et qui verrait diminuer de plus de moitié la consommation locale de ses produits, s'effraie à bon droit de la double perte qui la menace. »

Bien d'autres mémoires de l'époque pourraient être cités, qui tous condamnent avec emphase le projet de ligne Lyon-Marseille. Devant la levée de boucliers, M. Delorme n'insista pas, mais douze ans plus tard, Paulin Talabot reprit l'affaire, cette fois victorieusement.



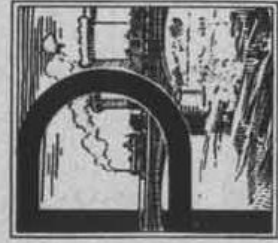


# PAULIN

# TALABOT



Statuette de Dantan, 1865.



AULIN TALABOT naquit à Limoges en 1799. Sorti de l'Ecole Polytechnique dans le corps des Ponts et Chaussées, il est d'abord affecté comme ingénieur à l'arrondissement de Brest, puis occupé à Decize à la construction du canal latéral à la Loire.

En 1829, le maréchal Soult l'appelle à la direction des travaux du canal de Beaucaire. De Nîmes, où il réside, Talabot va explorer les mines de la Grand'Combe. A voir leur exploitation paralysée faute de moyens de transport, l'idée lui vient d'appliquer au développement de l'extraction les méthodes que l'ingénieur Beaulieu et les frères Seguin inauguraient alors avec tant de succès dans la région de Saint-Etienne. Il part aussitôt, visite l'Angleterre avec son ami George Stephenson et, dès son retour, en 1830, forme une Société d'études.

L'opération telle qu'il la conçoit comprend deux parties solidaires : l'acquisition des mines et la construction d'un chemin de fer qui transportera jusqu'à Beaucaire, d'où le Rhône les descendra à Marseille, les houilles du bassin d'Alès.

L'année suivante, Talabot est en mesure de remettre l'avant-projet au Conseil général des Ponts et Chaussées.

Sans attendre les conclusions de cette Assemblée, il cherche et sait trouver des collaborateurs : à Marseille, deux des notabilités du commerce de cette ville, MM. Veaute et Abric ; à Nîmes, un vétéran des grandes guerres, nommé Mourier. Pour la conduite des travaux, il fait appel à un camarade d'école, Didion.

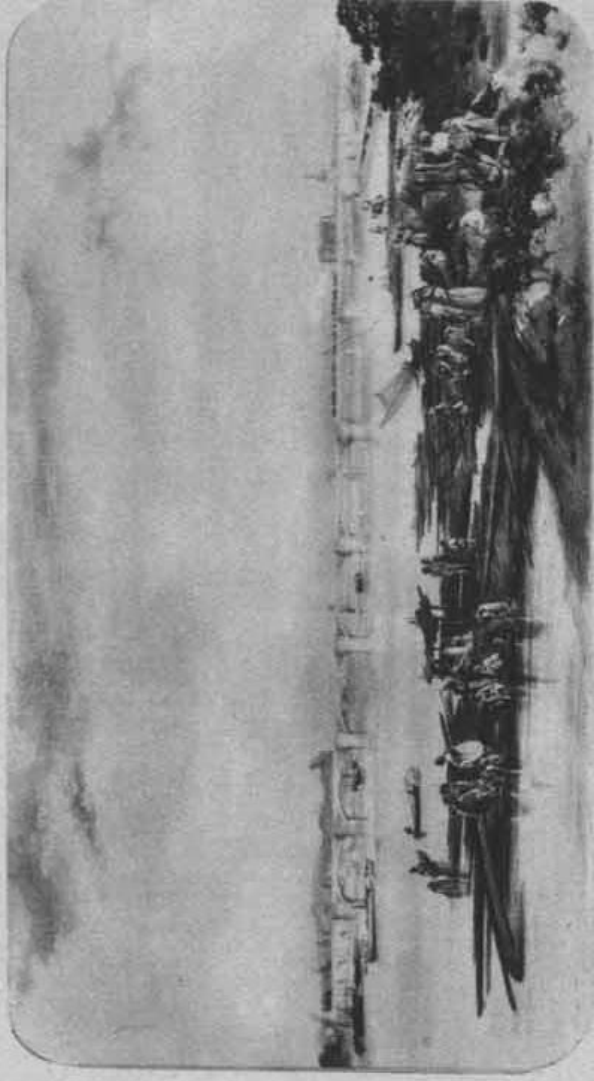
L'enquête officielle dure deux ans. Enfin, le 29 juin 1833, la ténacité d'Odilon Barrot a raison de la résistance de Thiers (1), et une loi approuve l'adjudication prononcée au profit de Talabot, Veaute, Abric et Mourier.

Bien que patiemment et soigneusement étudiée, l'entreprise eut des débuts difficiles ; les concours financiers étaient insuffisants et Talabot dut solliciter l'aide pécuniaire du Gouvernement. Un projet de loi présenté à la Chambre et défendu par Berryer ne passa, le 26 juin 1837, qu'à trois voix de majorité : l'Etat prêtait, à 4%, 6 millions remboursables en douze annuités ; de leur côté, les concessionnaires s'engageaient à fournir pendant quatorze ans, pour les services de l'Etat dans la Méditerranée, de la houille à 20% au-dessous des prix appliqués au service des bâtiments à vapeur du port de Toulon.

Le 27 juillet suivant se constituait la Société pour l'exploitation des mines de la Grand'Combe et l'exécution des chemins de fer du Gard.

Didion poussa si activement les travaux que la première section — Nîmes à Beaucaire — put être ouverte le 15 juillet 1839, jour de l'ouverture de la foire de Beaucaire. L'inauguration officielle eut lieu le 25, « aux applaudissements d'une population innombrable et sans que le moindre accident ait troublé cette fête. Un convoi de dix-huit voitures, où étaient commodément placées cinq cents personnes des deux sexes, suivi de la musique

(1) Thiers déclarait publiquement que les chemins de fer, bons tout au plus à « remplacer les coucous dans la banlieue », n'auraient jamais d'application pratique ; que leur construction était plutôt une question d'amusement scientifique que d'utilité réelle ; qu'à peine pourrait-on établir chaque année 40 km de voie ferrée.



Pont de Tarascon  
(d'après Laurens,  
1855).

## Les premiers clients du chemin de fer

*Au début des chemins de fer, certains savants et médecins mirent un point d'honneur professionnel à énumérer et à décrire tous les maux qu'ils conjecturaient devoir sortir de cette redoutable invention.*

*Arago évoquait le spectre de la pleurésie qui, certainement, frapperait les voyageurs au passage des tunnels s'ils échappaient aux catastrophes résultant de l'explosion des locomotives. Certains docteurs soutenaient que la translation trop rapide d'un climat dans un autre produirait sur les voies respiratoires un effet mortel « en même temps que le brusque changement de nourriture, le passage de l'emploi du beurre, comme condiment, à celui de la graisse ou de l'huile, ferait naître des états dyspeptiques ou dysentériques qui exigeraient un prompt rapatriement »...*

du 49<sup>e</sup> de ligne et dirigé par les ingénieurs Talabot et Didion, fit le trajet de Nîmes à Beaucaire, qui a 24 400 mètres, en trente-six minutes, et en quarante minutes au retour. Voyageurs et spectateurs, tous ont été dans l'admiration d'un aussi puissant et aussi merveilleux moyen de transport pour la prospérité et la satisfaction des besoins du pays ». Un poète chanta :

*C'est la locomotive haletante et coquette !...  
Un doux parfum se mêle à ses blanches vapeurs...  
Laboure, ô char de l'abondance,  
Et nos plaines et nos vallons.  
Ta fumée est une semence  
Qui fertilisera nos sillons !...*

Vapeur odorante, fumée fertilisante... poète et charbon étaient du Midi.

L'ouverture de la seconde partie du tracé n'eut lieu que le 1<sup>er</sup> août 1840. Le dernier tronçon, Ales à la Grand'Combe, fut livré à la circulation en 1841.

Dans une magistrale étude sur les chemins de fer dans le Gard, M. Brossard, ingénieur en chef attaché à notre Service de la Voie, a mis en lumière tout le mérite de Talabot et de ses collaborateurs qui, dès le début, eurent une vision nette de ce que devait être l'exploitation d'un chemin de fer. Avec cette ligne d'Ales à Beaucaire, Talabot avait établi un chemin de fer de 88 km, le plus long que la France possédât encore « et sur un type qui depuis n'a plus varié » (1).

Or, à la fin de 1841, la France possédait seulement 566 km de chemins de fer en exploitation sur 4 912 qui existaient en Europe.

Sous la pression de l'opinion, M. Teste, ministre des



Travaux Publics du Cabinet Guizot, se décida, le 7 février 1842, à présenter à la Chambre un projet de loi dont le sens et la contenance étaient assez élastiques pour que les députés d'opinions les plus diverses pussent le voter et l'interpréter, chacun dans le sens du tracé qui l'intéressait et du mode d'exécution qu'il préférait. La « Gazette de France » disait à ce propos : « Il y a dix-huit articles à la loi des chemins de fer. Nous proposons de les remplacer par une petite loi ainsi conçue : « Article 1<sup>er</sup> : « Il y aura des chemins de fer dans tous les villages de France. — Art. 2 : On commencera une seule ligne, « qui s'achèvera quand on pourra. »

Le Gouvernement prévoyait l'association de l'Etat, des localités intéressées et de l'industrie privée pour l'établissement d'un réseau rayonnant de Paris vers les frontières belge, allemande et espagnole, vers la Manche, l'Océan et la Méditerranée.

La Commission parlementaire ajouta quelques lignes transversales. Un paragraphe additionnel stipula que les lignes classées pourraient être concédées en totalité ou en partie à l'industrie privée, en vertu de lois spéciales et aux conditions qui seraient alors déterminées.

La loi fut votée le 13 mai par 255 voix contre 83, adoptée sans grands débats par la Chambre des Pairs et rendue exécutoire le 30 juin 1842.

En commémoration, le Gouvernement fit frapper une médaille gravée par A. Bary : la France est assise entre

(1) Discours prononcé par M. G. Noblemaire aux obsèques de Paulin Talabot.

## Un buffet de gare autrefois

*... Le mouvement de trépidation devant générer des maladies nerveuses, telles que la danse de Saint-Guy, des affections hystériques et des symptômes épileptiques, tandis que la fugace succession des images déterminerait instantanément des inflammations de la rétine. La poussière et la fumée occasionneraient des bronchites et des adhérences de la plèvre. Il était également impossible que sur tant de personnes réunies, il n'y en eût pas de prises de besoins naturels impossibles à satisfaire, de sorte que les organes d'extraction, devenus de conservation, subiraient une tension anormale, douloureuse et périlleuse, etc... etc...*

*Fort heureusement les hommes de la génération de 1830 étaient courageux ! Ils passèrent outre et s'en trouvaient bien.*





Effet de vent provoquant par le passage d'un train le renversement d'un cheval à l'écart.



Le machiniste et le chauffeur d'un train s'occupent de la marche.



Départ du train de secours à l'école Polytechnique.

Une amusante anticipation d'un humoriste du siècle dernier. (Collection Clt. Florange).

Mercurio et Mars ; au fond, quatre trains se croisent dans un paysage aride ; légende : « Dant ignotas Marti novasque Mercurio alas ».

L'impulsion était donnée ; on se mit à l'œuvre.

Dès la loi promulguée, Paulin Talabot présenta un projet de ligne d'Avignon à Marseille par la vallée du Rhône. Cette voie, dont il avait préparé les études avec Didon et qui était, dans sa pensée, l'amorce de la grande artère Marseille-Lyon-Paris, devait se souder aux chemins du Gard après la traversée du Rhône à Tarascon. La demande fut prise en considération et, presque aussitôt, — 24 juillet 1843 —, le Parlement accordait une subvention de 32 millions et une concession de 33 ans.

La ligne à exécuter « avait le triste privilège de présenter, sur un faible parcours de 122 kilomètres, plus de difficultés accumulées qu'on n'en rencontre d'ordinaire dans un trajet dix fois plus long. Il s'agissait de pénétrer dans Avignon, de traverser Beaucaire, Tarascon, Arles et d'entrer dans Marseille. Il fallait franchir la Durançe tout près de son confluent avec le Rhône, le Rhône au point maximum de sa largeur et de sa rapidité, l'Arc près de son embouchure dans la petite mer de Berre ».

Talabot se rendait bien compte des dépenses considérables qu'entraînait un pareil tracé mais, plein de confiance dans l'avenir des voies ferrées dont il avait la charge, il lui parut que rien ne devait être négligé pour assurer la continuité et la sécurité de leur service. « Bourreau d'argent ! » disaient de lui les Seguin. Talabot répondait : « Le Chemin de Saint-Etienne à Lyon est excellent à condition qu'on le refasse en entier ; j'entends, quant à moi, établir la voie d'Avignon-Marseille sur des bases définitives. »

C'est à ce résultat que tendirent tous ses efforts, avec l'aide de deux hommes éminents : Gustave Desplacés et Edmond Audibert, collaborateurs dévoués qui devinrent ses amis les plus chers.

Desplacés, neveu de Marc Seguin et des Montgolfier, avait été, en sa qualité de premier de sa promotion à l'École des Ponts et Chaussées, le président de la délégalion technique instituée en 1842 près la Chambre des Pairs pour l'examen de la « grande charte des chemins de fer ». La droiture de son caractère, l'étendue de ses connaissances avaient séduit Talabot. Leur collaboration fut de tous les instants. Ce fut Desplacés qui, notamment,

dressa les plans et dirigea les travaux du viaduc de Tarascon, ouvrage gigantesque pour l'époque : long de près de 600 m, comportant 7 arches de forme circulaire, surbaissées, il constituait le premier exemple d'un pont en fonte avec piles et culées en maçonnerie. Sa mise en service eut lieu en juin 1852.

Entre temps, Desplacés surveillait l'exécution du sous-terrain de la Nerthe, long de 4 638 m, qui coûta plus de 10 millions à établir.

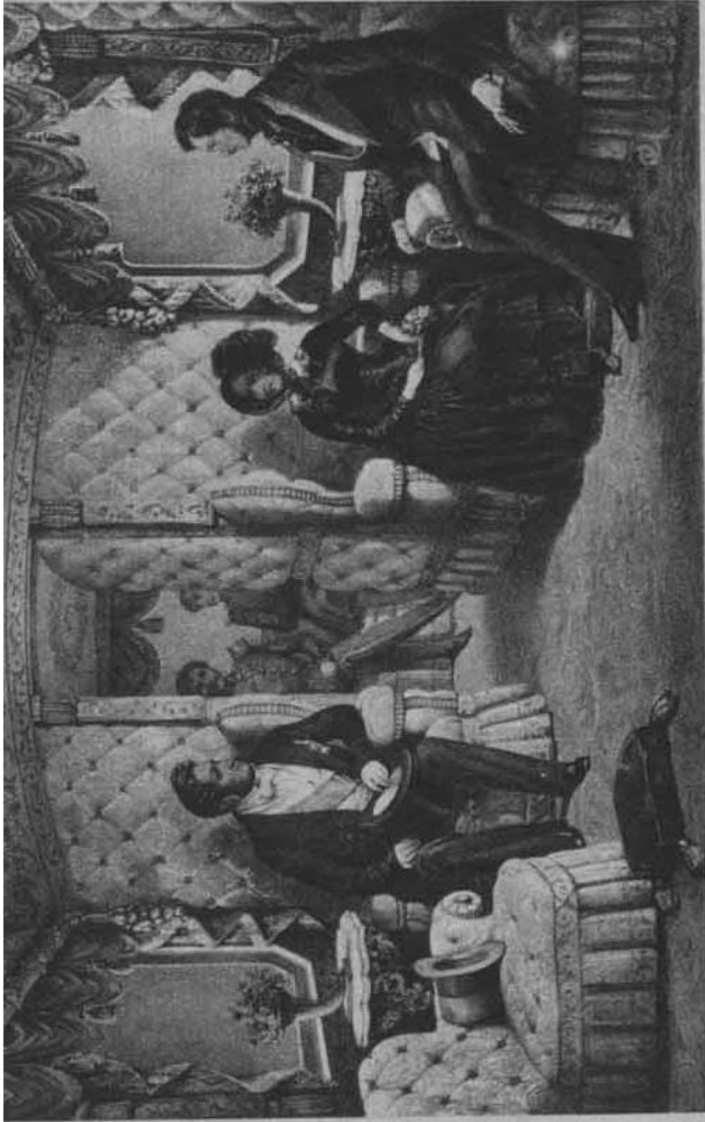
Quant à Audibert, qui était sorti de l'École Polytechnique dans le corps des Mines, ses aptitudes fixèrent l'attention de Talabot qui le chargea d'organiser le service de l'exploitation. Pour son début, il se trouva aux prises avec les difficultés d'une création de toutes pièces. En même temps que l'éducation du public, il fallait faire celle du personnel exploitant. Dans cette tâche, si lourde et si délicate, Audibert déploya tout ensemble une audace et une patience qui ne se rebutaient d'aucune peine. D'aucun détail, si infime qu'il fut. Caissier, comptable, contrôleur, graisseur, distributeur de billets, conducteur de train, Audibert fut tout sans cesse d'ingénieur et directeur (!). C'est qu'il sentait la nécessité absolue de substituer chez ses agents, au laisser-aller et à la fantaisie locale, la régularité et la précision qui, nécessaires à la conduite de toute grande entreprise, sont la condition indispensable de la sécurité d'un service de chemin de fer.

Le 18 octobre 1847, il livra à la circulation la section de Saint-Chamas à Rognac ; le 1<sup>er</sup> novembre suivant, celle de Rognac au Pas-des-Lanciers ; enfin le 15 janvier 1848, celle du Pas-des-Lanciers à Marseille.

Talabot avait pu, jusque-là, résister victorieusement à la tourmente politique et financière de 1845 à 1848. Mais à ce moment, après 80 millions dépensés, la Compagnie d'Avignon à Marseille se trouva tout à coup à bout de ressources, sans argent, sans crédit, dans l'obligation de suspendre les travaux. Victime, comme d'autres Sociétés, de la crise de 1848, elle fut comme celles-ci, mise sous séquestre.

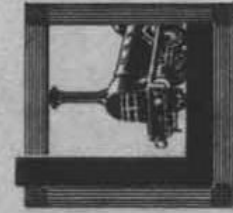
(1) D'un homme d'équipe de Tarascon qui bredouillait l'avis du changement de train pour Nîmes et auquel il demandait de parler plus nettement, il s'attristait, et en riant, cette réponse soulignée par l'accent provençal : « Hé bé, on vous en donnera des tenors à cent francs par mois ! »





Intérieur du Carrosse (wagon) de la Reine, durant un voyage du roi Louis-Philippe et de la reine Victoria d'Angleterre.

## La Crise de 1845, la Révolution de 1848 Le Second Empire



A loi de 1842, en donnant à Mercure « des ailes nouvelles », avait en effet favorisé du même coup l'éclosion d'une foule de Sociétés moins soucieuses de construire des chemins de fer que d'émettre des actions. L'aristocratie, la bourgeoisie et le peuple, stimulés par le mouvement artificiel de titres jetés à profusion sur le marché, s'étaient lancés à l'envi dans les aventures financières les plus folles. L'année 1845 marque l'apogée de cette fièvre du jeu.

Les journaux de l'époque sont pleins de déclamations violentes contre les scandales de la Bourse et les réunions d'actionnaires sont houleuses. Dans **Le Lansquenot** et **les Chemins de fer**, comédie-vaudeville représentée au Gymnase-Dramatique le 18 mai 1845, « M. de Quincampoix, propriétaire », au retour d'une assemblée, vient chanter :

«... ils devraient bien, dans leurs affaires,  
Épargnant les frais de charbon,  
Atteler leurs actionnaires  
Pour faire traîner leurs wagons.

Au Palais-Royal, on peut entendre ce couplet :

«... C'est pour les fripons et les dupes  
Qu'il faudrait des chemins de fer.  
Moi, j'en sais deux qu'il faut qu'on établisse :  
Car ils doivent mener dit-on,  
L'un de la Bourse au Palais de Justice,  
L'autre d'la Bourse à Charenton.

C'est pendant cette période d'ébullition et d'agiotage que furent adjugées les concessions de Paris à Lyon et de Lyon à Avignon : la première pour 41 ans, le 21 décembre 1845 ; la seconde pour 47 ans, le 11 juin 1846, toutes deux dans des conditions de durée et d'exécution ruineuses qui devaient en rendre le succès impossible.

Pour la Compagnie soumissionnaire du Paris à Lyon, constituée au capital de 200 millions, des difficultés considérables surgirent tout de suite. Le Ministère des Travaux Publics avait estimé les dépenses à 180 millions ; le devis atteignit 300 millions. Entreprendre les travaux dans ces conditions, c'était provoquer la ruine des actionnaires qui avaient pu croire légitimement « sur la foi des encouragements de la tribune, que les entreprises de chemins de fer étaient, pour les épargnes du père de famille, un nouveau mode de placement plein de sécurité, en même temps que pour le pays tout entier une source féconde de richesses ». Le Conseil avait pensé tout d'abord à réclamer la résiliation du contrat ; il accepta, faute de mieux, une prolongation de la concession. Ce moyen terme ne résolvait pas la question financière. Il fallait de l'argent et on était en pleine crise commerciale. La commotion de 1848 vint couper tout crédit. La Compagnie arrêta les travaux.

Quant à la ligne de Lyon à Avignon, concédée à Paulin Talabot pour le compte d'une Société anonyme dont il était le directeur statutaire, elle mourut en naissant. Elle ne fut même pas commencée : le 11 octobre 1847,

*Le Départ (3<sup>e</sup> classe) et le Retour (1<sup>re</sup> classe), gravure anglaise, de 1857.*



les actionnaires, réunis en assemblée générale extraordinaire, prononcèrent la dissolution de la Société. Quatre mois plus tard, d'ailleurs, la révolution de février portait au pouvoir les hommes qui avaient attaqué les concessions avec le plus de persistance, et qui voulaient pour l'Etat le rôle de producteur et de pourvoyeur universel.

On vécut une période troublée. L'agitation régnait en province comme à Paris, où le général Cavaignac interdisait aux agents des chemins de fer le port du « sabre » que leur avait octroyé Louis-Philippe. De son côté la Commission Exécutive nommée par l'Assemblée Nationale préparait « l'ordre selon la fraternité ». Les années suivantes, fertiles en événements politiques, allaient s'écouler sans qu'on s'occupât vraiment sérieusement du problème des chemins de fer. On essaya, il est vrai, de fusionner la concession des lignes de Paris à Lyon et de Lyon à Avignon, mais en vain.

La jonction des deux lignes heurtait d'ailleurs les intérêts des voituriers et des hôteliers lyonnais. A les en croire, la soudure des chemins de fer de Paris à Lyon et de Lyon à Avignon devait marquer la fin de Lyon, ville de transit et ville d'entrepôt, et ruiner immanquablement la navigation à vapeur sur le Rhône ! Un réquisitoire violent, publié à Lyon sous la signature de L. Bonnardel, peint bien ce singulier état d'âme et sa conclusion mérite d'être citée : « La solution de continuité ou la mort !... Je comprends Rostopchine brûlant Moscou pour arrêter nos légions ; j'aurais compris Napoléon brûlant Lyon ou Paris pour arracher la France à la honte et aux malheurs de l'invasion, je m'incline en pareil cas devant cette *ultima ratio* du destin, devant cette loi suprême de la nécessité ; mais anéantir une ville comme Lyon, afin de fournir à quelques touristes pressés ou ennuyés le moyen de gagner une demi-heure sur un trajet de deux cents lieues, cela est impossible. J'aimerais autant, je crois, Néron brûlant Rome pour se divertir. »

A la fin de la Seconde République les grandes lignes qui, d'après le plan de 1842, devaient sillonner la France, n'étaient exécutées qu'à l'état de tronçons.

Aussi le Gouvernement issu du coup d'Etat, soucieux de relever la situation économique du pays, s'attachait-il sans tarder à l'œuvre des chemins de fer.

Tout d'abord, la concession du Lyon-Avignon, demeurée en suspens, fut réadjudgée le 3 janvier 1852.

Puis, un décret rendu le 5 janvier 1852, concéda pour 99 ans le **chemin de fer de Paris à Lyon** à un groupe comprenant les entrepreneurs et les financiers les plus réputés de l'époque.

L'Etat obtenait le remboursement des travaux qu'il avait exécutés, — 114 millions —, accordait une garantie

d'intérêts et s'assurait une participation dans les bénéfices. Enfin le Gouvernement se préoccupa de régler le sort des petites Compagnies en exploitation, — Avignon à Marseille, Chemins du Gard, Montpellier à Sète, Montpellier à Nîmes, dont la situation était des plus précaires. Il présenta un projet de loi autorisant leur cession au Lyon-Avignon. Le rapporteur du projet était le comte de Morny, demi-frère comme on sait de Napoléon III.

Son rapport résume très habilement les difficultés à résoudre : « Les chemins de fer compris entre Lyon et la Méditerranée sont aujourd'hui divisés en six concessions régies par autant de cahiers des charges divers et exploités par cinq Compagnies différentes. La situation de la plupart de ces Compagnies est loin d'être brillante : sans ressources, sans crédit, sans correspondance entre elles, avec un matériel insuffisant et détérioré, elles ne peuvent faire aucune dépense d'amélioration, ni abaisser leurs tarifs. Au moyen de la convention qui vous est proposée, par un mécanisme purement financier, à l'aide d'une garantie d'intérêt que l'Etat ne sera jamais exposé à payer, à cet état de choses misérable va immédiatement succéder une situation florissante et avantageuse pour tous. »

Aux termes de la loi votée sans discussion le 8 juillet 1852, la ligne d'Avignon à Marseille, celle de Montpellier à Sète, la Compagnie du Gard, le Chemin de Montpellier à Nîmes étaient cédés, à charge d'une rente annuelle garantie par l'Etat pendant 50 ans, à la Compagnie de Lyon à Avignon qui prenait le titre de « **Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée** ». Le directeur était Paulin Talabot.

Le succès qu'avait obtenu son rapport donna au comte de Morny l'ambition de s'essayer aux entreprises de chemins de fer ; mais il apporta dans la réalisation de ses idées une conception nouvelle. Les concessions accordées jusque-là rentraient toutes dans le cadre de la charte de 1842 : le rayonnement de la capitale vers les frontières. La Société qu'il fonda le 28 juillet 1853, sous le nom de « Société anonyme du Chemin de fer Grand Central de France », avait, au contraire, pour but de raccorder entre elles les différentes lignes exploitées dans le centre et le sud-ouest et de pousser les voies plutôt dans le sens transversal. La souscription fut ouverte et eut un succès prodigieux.

Le nouveau réseau, formé de lignes secondaires et peu homogènes, n'allait malheureusement pas pouvoir faire ses frais. Morny quitta bientôt la présidence du Conseil d'Administration de la Société pour celle du Corps Législatif et la Compagnie du Grand Central, obligée d'en venir à une liquidation, disparut, partagée en deux parts données l'une à la Compagnie d'Orléans, l'autre à notre Réseau.



The Railway Station (1860) (collection P.L.M.).

# LE P.L.M.

ES deux Compagnies de Paris-Lyon et du Lyon-Méditerranée n'avaient pas tardé à comprendre l'impérieuse nécessité qu'il y avait pour elles à consolider leur situation par l'adjonction des lignes existantes branchées sur leurs réseaux.

Cette politique triompha pendant les années de 1862 à 1867, au cours desquelles la Compagnie de Paris à Lyon racheta la ligne de Dijon à Belfort, sollicita ou accepta les concessions de Nuits-sous-Ravières à Châtillon-sur-Seine, de Nevers à Chagny, de Chalons à Dôle et de Bourg à Besançon, et, de concert avec la Compagnie d'Orléans, forma une Société en participation pour l'exécution d'une ligne de Paris à Lyon, par le Bourbonnais.

De son côté, la Compagnie de Lyon à la Méditerranée acquérait le réseau de Lyon à Genève, commençait la ligne de Marseille à Toulon, achevait les sections Avignon-Valence et Valence-Lyon.

La section de Valence à Lyon n'était pas terminée quand éclata la guerre d'Orient et il fallut durant plusieurs mois, en dépit de cette lacune de 105 km, effectuer des transports considérables de troupes et de matériel.

Les deux Compagnies, se faisant suite l'une à l'autre, ne pouvaient se porter ombrage. Elles signèrent un traité de fusion le 11 avril 1857. Le même jour, elles acquéraient le Bourbonnais et, comme il a été dit, partageaient avec l'Orléans la concession du Grand Central.

Les accords de 1857, approuvés par décret impérial, comportaient la concession de lignes nouvelles : Mouchard aux Verrières, Montbéliard à Delle, Brioude à Alès, Toulon au Var, Avignon à Gap, Livron à Privas et à Crest, Sorgues à Carpentras (1).

Les statuts de la Compagnie du Chemin de fer de

Paris à Lyon et à la Méditerranée, reçus par Mes Fould et Dufour, notaires à Paris, le 30 juin 1857, consacraient la fusion des deux Sociétés ; mais, malgré l'unité apparente, administrations intérieures et comptabilités demeurent quelques années distinctes : M. Dassier présidait la section nord du Réseau, M. Dumon la section sud. Les directeurs étaient : pour la première, M. Chaperon ; pour la seconde, Talabot.

Cependant, on s'était trop avancé en acceptant la concession, sans subvention ni garantie d'intérêts, d'un ensemble de lignes secondaires d'une grande étendue. Une crise commerciale qui commençait à sévir et qui provoquait une dépression dans l'industrie des transports amena, dans le second semestre de 1857, un abaissement sensible dans les recettes du Réseau. Les actions du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, dont le cours était monté jusqu'à 965 f, tombèrent brusquement à 710 f. Le péril revenait, aussi sérieux qu'en 1845-1848.

La réorganisation du Ministère des Travaux Publics en 1855 avait appelé à la Direction générale des chemins de fer un des plus fidèles amis de Paulin Talabot et de Didion (2), M. de Franqueville, celui de leurs camarades dont ils estimaient le plus la vive intelligence, le caractère aimable, l'esprit ouvert et conciliant. C'est à leur commune collaboration qu'on doit l'œuvre de 1859.

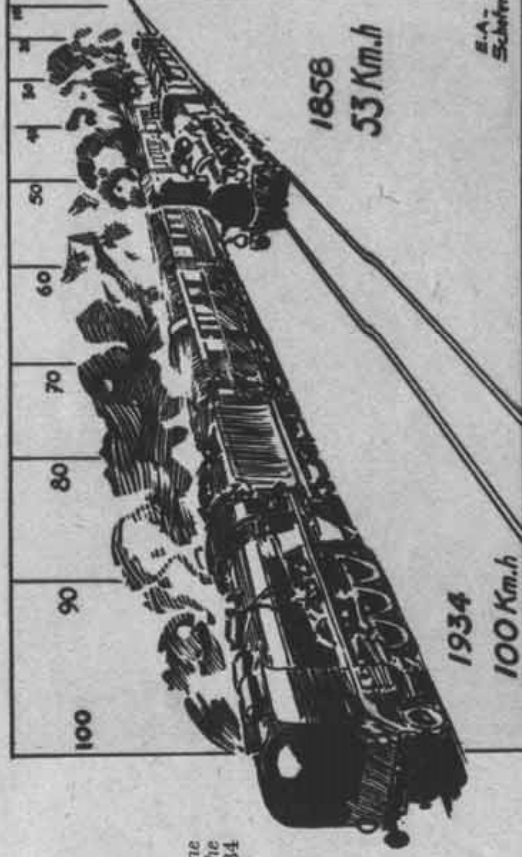
Les conventions signées le 22 juillet 1858 — et approuvées par la loi du 11 juin 1859 — consacraient le

(1) Au point de vue financier, la Compagnie était divisée en deux parties : l'ancien réseau, composé des plus anciennes concessions, et le nouveau réseau, comportant des lignes moins intéressantes et les concessions nouvelles. Par le jeu de la formule dite du « déversoir », les profits de l'ancien réseau devaient, à partir d'un certain niveau, être affectés au paiement des charges du nouveau réseau.

(2) Didion était, depuis 1852, directeur du Chemin de fer d'Orléans.



Vitesse moyenne de pleine marche en 1858 et 1934



pour le train Paris-Marseille le plus rapide.

principe de la garantie d'intérêt donnée par l'Etat aux obligations et elles maintenaient la combinaison du « déversoir » instituée en 1857. Elles donnèrent à notre

Carte de circulation « Réseau » délivrée en 1856 sur le Lyon-Méditerranée et portant la signature du Président Dumon et de Paulin Talabot.

**1856.**

**CHEMIN DE FER DE LYON A LA MEDITERRANÉE.**

**N. 12**      **CARTE DE LIBRE CIRCULATION. 1<sup>re</sup> Classe.**

*Voilà l'avenir*

Dumon et Talabot

LE PRÉSIDENT DU CONSEIL  
LE DIRECTEUR

Signature en chef du Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée à Paris le 21 Mars 1856.

LE DÉPART EST  
Pendant toute l'année

CETTE CARTE EST  
PERSONNELLE.

Ci-dessous, un document, plus ancien encore, édité en 1852 par le Service du Mouvement du Paris-Lyon. Il est sûrement des agents qui y retrouveront le nom d'un ancêtre. Ils verront également le nom de M. Coffinet, qui devint, par la suite, l'un des principaux dirigeants du P.L.M. (voir page 47). On lit en note « En cas de retard des bateaux ... Il s'agit, non des bateaux de Marseille, mais du « coche d'eau » qui assurait encore à l'époque le parcours Chalon-Lyon, en attendant la mise en service de notre ligne sur cette section (1854-5).

**Mouvement**

## Chemin de Fer de Paris à Lyon.

Stations	Arrivées	Départs	Stations
1. Mouches	10	11	19. Beaune
2. Four	12	13	20. Beaune
3. Chagny	14	15	21. Beaune
4. Dijon	16	17	22. Beaune
5. Auxonne	18	19	23. Beaune
6. Semur	20	21	24. Beaune
7. Nuits	22	23	25. Beaune
8. Montbard	24	25	26. Beaune
9. Langres	26	27	27. Beaune
10. Troyes	28	29	28. Beaune
11. Nogent	30	31	29. Beaune
12. Reims	32	33	30. Beaune
13. Châlons	34	35	31. Beaune
14. Vitry	36	37	32. Beaune
15. Compiègne	38	39	33. Beaune
16. Paris	40	41	34. Beaune
17. Paris	42	43	35. Beaune
18. Paris	44	45	36. Beaune

Stations	Arrivées	Départs	Stations
1. Mouches	10	11	19. Beaune
2. Four	12	13	20. Beaune
3. Chagny	14	15	21. Beaune
4. Dijon	16	17	22. Beaune
5. Auxonne	18	19	23. Beaune
6. Semur	20	21	24. Beaune
7. Nuits	22	23	25. Beaune
8. Montbard	24	25	26. Beaune
9. Langres	26	27	27. Beaune
10. Troyes	28	29	28. Beaune
11. Nogent	30	31	29. Beaune
12. Reims	32	33	30. Beaune
13. Châlons	34	35	31. Beaune
14. Vitry	36	37	32. Beaune
15. Compiègne	38	39	33. Beaune
16. Paris	40	41	34. Beaune
17. Paris	42	43	35. Beaune
18. Paris	44	45	36. Beaune

Nota: Les trains de Paris à Lyon sont en service tous les jours, sauf le dimanche et les jours fériés.

Stations	Arrivées	Départs	Stations
1. Mouches	10	11	19. Beaune
2. Four	12	13	20. Beaune
3. Chagny	14	15	21. Beaune
4. Dijon	16	17	22. Beaune
5. Auxonne	18	19	23. Beaune
6. Semur	20	21	24. Beaune
7. Nuits	22	23	25. Beaune
8. Montbard	24	25	26. Beaune
9. Langres	26	27	27. Beaune
10. Troyes	28	29	28. Beaune
11. Nogent	30	31	29. Beaune
12. Reims	32	33	30. Beaune
13. Châlons	34	35	31. Beaune
14. Vitry	36	37	32. Beaune
15. Compiègne	38	39	33. Beaune
16. Paris	40	41	34. Beaune
17. Paris	42	43	35. Beaune
18. Paris	44	45	36. Beaune

Stations	Arrivées	Départs	Stations
1. Mouches	10	11	19. Beaune
2. Four	12	13	20. Beaune
3. Chagny	14	15	21. Beaune
4. Dijon	16	17	22. Beaune
5. Auxonne	18	19	23. Beaune
6. Semur	20	21	24. Beaune
7. Nuits	22	23	25. Beaune
8. Montbard	24	25	26. Beaune
9. Langres	26	27	27. Beaune
10. Troyes	28	29	28. Beaune
11. Nogent	30	31	29. Beaune
12. Reims	32	33	30. Beaune
13. Châlons	34	35	31. Beaune
14. Vitry	36	37	32. Beaune
15. Compiègne	38	39	33. Beaune
16. Paris	40	41	34. Beaune
17. Paris	42	43	35. Beaune
18. Paris	44	45	36. Beaune

Compagnie le moyen d'exécuter les lignes récemment concédées, de construire 114 km de lignes nouvelles (le Var à la frontière, Besançon à Gray et Vesoul) et d'acheter le réseau du Dauphiné et la ligne de Gray à Frasnay. L'année 1859 est mémorable à un autre titre dans l'histoire du P.L.M. Pendant qu'on arrêta les articles de la nouvelle charte des Compagnies, nos rails concouraient au succès des armées françaises en Italie. Dans l'espace de 86 jours, du 10 avril au 15 juillet, Talabot et Audibert réussirent à transporter sans aucun accident, sur le théâtre de la guerre, par la grande ligne Paris-Méditerranée, 227 669 hommes et 36 357 chevaux, assurant la jonction des armées alliées qui combattirent à Montebello, à Palestro, à Magenta et à Solferino.

C'est en 1862 que disparut définitivement la ligne de démarcation transitoire qui séparait encore les sections nord et sud du Réseau ; les deux Conseils fusionnèrent sous la présidence alternative de MM. Dassier et Dumon ; Paulin Talabot fut le premier Directeur Général du P.L.M.

La Compagnie avait, en 1861, abandonné son hôtel de la rue de la Chaussée-d'Antin, exproprié par la construction de la nouvelle salle de l'Opéra et le percement des voies qui devaient y aboutir, et elle s'était installée rue Neuve-des-Mathurins n° 44.

Mais le prolongement du boulevard Haussmann l'obligea, en 1867, à déménager une seconde fois. L'établissement des bains Tivoli, rue Saint-Lazare n° 102, était à vendre. La Compagnie s'en rendit acquéreur, y transporta les services encore logés rue Laffitte n° 17, dans l'ancienne habitation de la reine Hortense, et en fit son siège social. Deux ans plus tard, dans les salles désertes de cet hôtel à peine achevé, le Conseil d'Administration organisait de ses deniers une ambulance pour les blessés et les malades de l'armée de Paris, geste qu'il devait renouveler, on le verra plus loin, en 1914.

Nouveau des Compagnies  
pendant le mois  
de Mars 1856.

Stations	Arrivées	Départs	Stations
1. Mouches	10	11	19. Beaune
2. Four	12	13	20. Beaune
3. Chagny	14	15	21. Beaune
4. Dijon	16	17	22. Beaune
5. Auxonne	18	19	23. Beaune
6. Semur	20	21	24. Beaune
7. Nuits	22	23	25. Beaune
8. Montbard	24	25	26. Beaune
9. Langres	26	27	27. Beaune
10. Troyes	28	29	28. Beaune
11. Nogent	30	31	29. Beaune
12. Reims	32	33	30. Beaune
13. Châlons	34	35	31. Beaune
14. Vitry	36	37	32. Beaune
15. Compiègne	38	39	33. Beaune
16. Paris	40	41	34. Beaune
17. Paris	42	43	35. Beaune
18. Paris	44	45	36. Beaune

Stations	Arrivées	Départs	Stations
1. Mouches	10	11	19. Beaune
2. Four	12	13	20. Beaune
3. Chagny	14	15	21. Beaune
4. Dijon	16	17	22. Beaune
5. Auxonne	18	19	23. Beaune
6. Semur	20	21	24. Beaune
7. Nuits	22	23	25. Beaune
8. Montbard	24	25	26. Beaune
9. Langres	26	27	27. Beaune
10. Troyes	28	29	28. Beaune
11. Nogent	30	31	29. Beaune
12. Reims	32	33	30. Beaune
13. Châlons	34	35	31. Beaune
14. Vitry	36	37	32. Beaune
15. Compiègne	38	39	33. Beaune
16. Paris	40	41	34. Beaune
17. Paris	42	43	35. Beaune
18. Paris	44	45	36. Beaune

Note pour les Chefs de Train et Machinistes

Les chefs de train et machinistes sont tenus de connaître les horaires des trains de Paris à Lyon, et de les faire connaître aux voyageurs et aux autres agents du service. Les horaires sont indiqués dans les tableaux ci-dessous, et les chefs de train et machinistes sont tenus de les consulter attentivement avant de commencer leur service.

NOUVEAUX MACHINES	REVISIONS MACHINES	MACHINES	ROCKS MACHINES	CONSTRUCTIBLES MACHINES	ROCKS MACHINES	REVISIONS MACHINES	MACHINES	CONSTRUCTIBLES MACHINES	ROCKS MACHINES	REVISIONS MACHINES	MACHINES	CONSTRUCTIBLES MACHINES
1 200	13 600	25	100	150	100	100	100	100	100	100	100	100
2 200	13 600	25	100	150	100	100	100	100	100	100	100	100
3 200	13 600	25	100	150	100	100	100	100	100	100	100	100

**MACHINES A VOYAGEURS.**

NOUVEAUX MACHINES	REVISIONS MACHINES	MACHINES	ROCKS MACHINES	CONSTRUCTIBLES MACHINES	NOUVEAUX MACHINES	REVISIONS MACHINES	MACHINES	ROCKS MACHINES	CONSTRUCTIBLES MACHINES
1 200	13 600	25	100	150	100	100	100	100	100
2 200	13 600	25	100	150	100	100	100	100	100
3 200	13 600	25	100	150	100	100	100	100	100

NOUVEAUX MACHINES	REVISIONS MACHINES	MACHINES	ROCKS MACHINES	CONSTRUCTIBLES MACHINES	NOUVEAUX MACHINES	REVISIONS MACHINES	MACHINES	ROCKS MACHINES	CONSTRUCTIBLES MACHINES
1 200	13 600	25	100	150	100	100	100	100	100
2 200	13 600	25	100	150	100	100	100	100	100
3 200	13 600	25	100	150	100	100	100	100	100

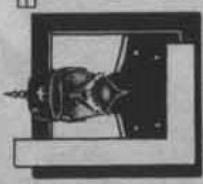
NOUVEAUX MACHINES	REVISIONS MACHINES	MACHINES	ROCKS MACHINES	CONSTRUCTIBLES MACHINES	NOUVEAUX MACHINES	REVISIONS MACHINES	MACHINES	ROCKS MACHINES	CONSTRUCTIBLES MACHINES
1 200	13 600	25	100	150	100	100	100	100	100
2 200	13 600	25	100	150	100	100	100	100	100
3 200	13 600	25	100	150	100	100	100	100	100

**MACHINES A MARCHANDISES.**

NOUVEAUX MACHINES	REVISIONS MACHINES	MACHINES	ROCKS MACHINES	CONSTRUCTIBLES MACHINES	NOUVEAUX MACHINES	REVISIONS MACHINES	MACHINES	ROCKS MACHINES	CONSTRUCTIBLES MACHINES
1 200	13 600	25	100	150	100	100	100	100	100
2 200	13 600	25	100	150	100	100	100	100	100
3 200	13 600	25	100	150	100	100	100	100	100

NOUVEAUX MACHINES	REVISIONS MACHINES	MACHINES	ROCKS MACHINES	CONSTRUCTIBLES MACHINES	NOUVEAUX MACHINES	REVISIONS MACHINES	MACHINES	ROCKS MACHINES	CONSTRUCTIBLES MACHINES
1 200	13 600	25	100	150	100	100	100	100	100
2 200	13 600	25	100	150	100	100	100	100	100
3 200	13 600	25	100	150	100	100	100	100	100

# 1870-1871



E jour même de la déclaration de guerre, — 15 juillet 1870 —, le P.L.M. était requis de mettre tous ses moyens de transport à la disposition du Ministre de la Guerre. Le lendemain, les trains de troupes et de matériel circulaient sur le Réseau ; mais très vite la situation fut rendue difficile par la nécessité où l'on se trouvait de mener de front les transports militaires et l'approvisionnement de Paris, et de suffire aux courants précipités d'émigration que produisait l'approche de l'ennemi.

Dès les premiers jours de septembre MM. Audibert, directeur, et Ruinet, sous-directeur de l'Exploitation, durent fixer le siège de l'Administration à Clermont-Ferrand où M. Coffinet était alors inspecteur principal (1). Le 13 septembre, l'arrivée des armées allemandes obligea à évacuer les tronçons de lignes qui avoisinaient Paris et à limiter l'exploitation à Sens sur la ligne de la Bourgogne, et à Montargis sur celle du Bourbonnais.

Sauf l'occupation temporaire des environs de Montargis, qui du 22 au 28 septembre ne permit pas aux trains de dépasser Gien, la situation ne se modifia guère jusqu'au milieu d'octobre. Mais à partir de ce moment, et en moins de quinze jours, les progrès de l'ennemi firent

(1) Le 1<sup>er</sup> août 1849, Alexandre Coffinet, diplômé de l'Ecole Centrale, entra à la Compagnie de Paris à Lyon comme employé de 2<sup>e</sup> classe, aux appointements de 125 f. ; il avait alors 24 ans. On le mit au Mouvement où il connut les plus humbles besognes et le bâton de maréchal vint dans sa gibberne avec les étiquettes et les chiffres d'assuagement. Sept ans après il dirigea la gare de Lyon-Vaise ; avec sa forte carrure de Franc-Comtois, son goût de l'ordre dans l'activité, l'égalité de son humeur, sa discipline, sa justice, il marqua comme un modèle de ces chefs de gare, précieux jalons de notre Réseau. Et puis ce fut Clermont où il résida 13 années. Vint le tourment de 1870, Audibert vint à l'œuvre l'inspecteur principal et le jugea. Aussitôt après la guerre, Coffinet passa inspecteur principal à Lyon ; deux ans écoulés, il est à Paris inspecteur général, puis sous-chef de l'Exploitation et chef de l'Exploitation. Sous-directeur en 1881, il se démit de ses fonctions à 70 ans et prit place au Conseil de la Compagnie qui l'élut vice-président en 1909.

Nomenclature du parc des locomotives du P.L.M. (section sud du Réseau) en 1858.

NOUVEAUX MACHINES	REVISIONS MACHINES	MACHINES	ROCKS MACHINES	CONSTRUCTIBLES MACHINES	NOUVEAUX MACHINES	REVISIONS MACHINES	MACHINES	ROCKS MACHINES	CONSTRUCTIBLES MACHINES
1 200	13 600	25	100	150	100	100	100	100	100
2 200	13 600	25	100	150	100	100	100	100	100
3 200	13 600	25	100	150	100	100	100	100	100

reculer les têtes de lignes à Tonnerre, à Dijon et à Beaune sur la ligne de la Bourgogne, à Gien sur la ligne du Bourbonnais, et abandonner complètement les embranchements d'Auxerre, de Châtillon-sur-Seine et de Gray. Les communications sur Besançon et Belfort restaient encore ouvertes par la ligne de Bourg à Lons-le-Saunier. Mais, au début de novembre, l'autorité militaire de Besançon détruisit quatre ponts sur le Doubs, entre Clerval et Montbéliard ; tout espoir de secourir Belfort était désormais perdu.

Le 30 octobre, Dijon avait capitulé après sept heures de combat. Du 1<sup>er</sup> au 7 novembre, les Allemands poussèrent dans les vallées de la Saône et de l'Ouche des reconnaissances qui déterminèrent l'évacuation des sections de Chagny-Montchanin et d'Autun-Epinac. Dès lors Dijon et Gien, occupés et réoccupés à diverses reprises, marquent la limite extrême qu'il n'est plus permis de dépasser au nord et en deçà de laquelle le service se trouve arrêté à des distances variables d'un jour à l'autre, suivant les péripéties de la lutte qui va s'engager dans cette région sous l'impulsion venue de Bordeaux.

Gambetta, passant outre aux avis de Bourbaki et de Chanzy, avait décidé, dans l'espoir de dégager Paris, de tenter une diversion dans l'extrême-est.

Le 19 décembre, à trois heures du matin, Audibert recevait mission de transporter sans délai 90 000 hommes plus l'état-major et les services auxiliaires vers Autun, Chagny, Chalons et Besançon.

L'insuffisance des communications télégraphiques, les difficultés pour trouver des wagons firent perdre plusieurs journées.

De plus, des obstacles de toute nature vinrent contrarier les opérations ; la neige, le froid exceptionnel ralentissaient les manœuvres de formation des trains.

La situation se compliqua encore lorsque Gambetta, impatient d'obtenir des résultats décisifs, se décida à envoyer le 15<sup>e</sup> Corps à Bourbaki. Le 31 décembre,





Les uniformes du chemin de fer vers 1840 : à gauche, agents des gares ; à droite, agents du Service de la Voie (chemin de fer de Saint-Germain).

M. de Freycinet télégraphiait au représentant de la Compagnie : « Veuillez prendre toutes vos dispositions pour pouvoir, aussitôt que vous en aurez reçu ordre par le télégraphe, transporter en trente-six heures le 15<sup>e</sup> Corps d'armée de Vierzon, où il est actuellement, sur un point à déterminer de la ligne de Vesoul à Montbéliard... » Malgré les observations présentées par la Compagnie, ce point fut fixé à Clerval, dernière station accessible au delà de Besançon sur la ligne de Montbéliard, mais gare des moins équipées.

Ce choix eut des conséquences déplorables. L'embarquement se fit très ponctuellement à Vierzon et à Bourges, mais les trains ne pouvant se décharger restèrent échelonnés pendant plus de dix jours, depuis Saincaize et Nevers jusqu'à Clerval, par un froid de 12 à 15 degrés.

Le 19 janvier, l'armée allemande arriva sur la Saône, obligeant Bourbaki à se mettre en retraite. La communication de l'armée française vers Dijon fut interceptée à Dôle le 21, celle avec Lons-le-Saunier le 24. Plus de 2 500 wagons restèrent immobilisés entre Lyon et Besançon, couvrant les voies, remplissant les gares, rendant tout service impossible. Ce fut la fin : l'armée de l'Est, séparée de ses approvisionnements, prise en tête et en queue par des forces supérieures, dut gagner le territoire suisse.

Les Compagnies, secondées par un personnel admirable, avaient fait, en province, un effort considérable. Par les temps les plus affreux, aux températures les plus basses, les manœuvres s'effectuaient dans les gares ; les modestes ouvriers de la voie, les pieds dans la neige, assuraient l'espacement des trains, les mécaniciens passaient des semaines sur les machines. A Forbach, à Orléans, au Mans, à Dôle, les agents des chemins de fer sauvaient les caisses, les munitions, les vivres de l'armée, et travaillaient pendant des heures entières sous le feu de l'ennemi.

Dans Paris investi, les Compagnies fournirent à la défense le talent de leurs ingénieurs et le travail de leurs ateliers, fabriquant le matériel, improvisant l'armement, établissant à leurs frais des ambulances.

Durant le siège, les ouvriers des Compagnies avaient formé dans la Garde nationale des bataillons distincts qui avaient vaillamment manié tout à tour l'outil et le fusil. Ils eurent en 1871, lors de l'insurrection, la même attitude patriotique.



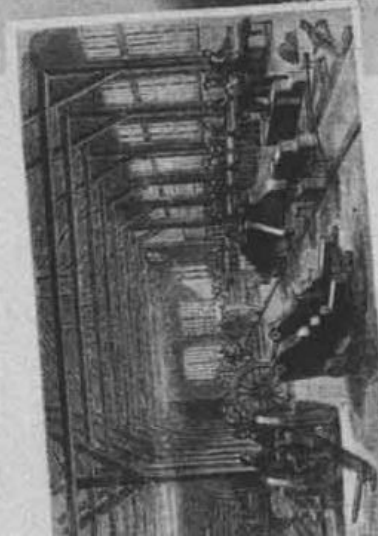
Quant au personnel de la gare de Paris, il était soutenu et dirigé par un jeune sous-chef, M. Regnoul, qui risqua à maintes reprises sa liberté et sa vie et qui, après la paix, devenu chef de gare, sut par sa fermeté et son aménité concilier à la Compagnie d'universelles sympathies.

Malheureusement, au cours des derniers combats livrés contre l'émeute, un incendie allumé par les projectiles échangés entre les troupes régulières et les insurgés se déclara, boulevard Mazas, dans le bâtiment de l'Administration attenant à la gare de voyageurs, et détruisit la plus grande partie des archives de l'Exploitation et de la Comptabilité. Le sinistre put être localisé grâce au dévouement des agents.

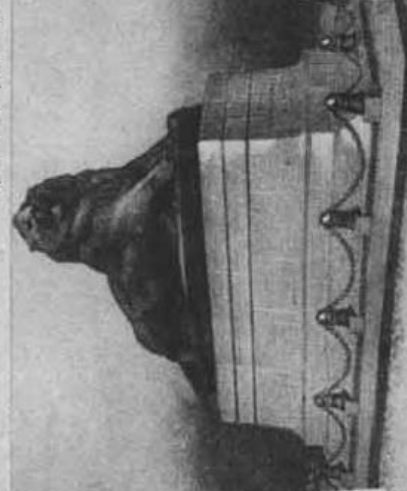
Le siège de l'Administration avait été, pendant la Commune, maintenu à Clermont-Ferrand. Une délégation du Conseil était à Versailles. M. de Nervo, Secrétaire du Conseil, dirigeait le service d'ambulance de la rue Saint-Lazare et assurait la liaison entre Paris, Versailles et Clermont. Deux fois, il réussit sous un nom d'emprunt à franchir les postes des fédérés et, par des voies détournées, à porter à Clermont-Ferrand, dissimulés sous ses vêtements, 6 millions et demi en billets de banque qu'il importait de soustraire aux recherches des insurgés.

La paix signée, l'insurrection réprimée, la Compagnie accepta courageusement sa part du désastre commun. Le bilan que M. le comte Benoist d'Azy, président du Conseil, soumit aux actionnaires le 3 août 1871, accusait de sérieuses pertes. La Compagnie avait droit, en vertu de la garantie, à une somme d'environ 6 millions. Elle ne reclama rien.

Audibert, chargé lors du siège de Paris d'assurer les services en province et de veiller au maintien de l'ordre sur les lignes, avait fait preuve d'une fermeté et d'une énergie exceptionnelles. Le Conseil décida, sur la demande de Talabot, de l'associer à la Direction générale. Mais les épreuves morales et physiques de l'année terrible avaient profondément altéré sa santé. Il mourut le 31 mai 1873. Talabot, cruellement affecté par cette perte, suffit à tout sans faiblir et donna, suivant l'expression de M. G. Noblemaire, « ce spectacle surprenant d'un vieillard de soixante-quatorze ans ressaisissant d'une main ferme le gouvernail, et se remettant à l'œuvre de sa jeunesse avec cette résolution tranquille qui n'a jamais connu les difficultés ».



Déjense de Paris. Fabrication d'affûts de canon à la gare de Lyon.



Le Lion de Belfort.



Siège de Paris. Départ d'un ballon-poste.



Uniformes P.L.M. en 1882 : de gauche à droite, Chef et Sous-Chef de gare, agents secondaires des gares, équipes, sections des chemins de fer de campagne.

## Le Plan Freycinet et les Conventions de 1883



UIS la Compagnie fit face à la difficile période d'après-guerre, au cours de laquelle certains spéculateurs, espérant séduire les capitalistes, tentèrent d'organiser des concurrences aux lignes les plus fructueuses du Réseau par le procédé détourné qui consistait à unir les rails de concessions départementales faisant suite. Le 3 juillet 1875 intervint une nouvelle loi concédant encore d'autres lignes, d'une longueur totale de 855 km et dont les principales étaient celles de la rive droite du Rhône, les embranchements de Dijon à Saint-Amour, de Saint-André-le-Gaz à Chambéry, de Cercy-la-Tour à Gilly et de Paray-le-Monial à Roanne, les lignes d'Avallon à Autun, de Gap à Briançon, etc...

Mais un dernier obstacle entravait le développement normal du P.L.M. : la création, au centre même de ses régions, des chemins de fer des Dombes et du Sud-Est. Talabot, par traité du 26 juillet 1881, incorpora leurs 420 km.

Ce fut là le dernier acte du puissant travailleur qui avait posé le premier jalon de la Compagnie, qui avait eu le sens net des destinées du Réseau P.L.M. et avait opéré la fusion des lignes le composant.

Après quarante ans d'un long et incessant labeur, et bien que son esprit eût gardé toute sa lucidité, Talabot avait besoin de repos. Sa vue qui, graduellement, s'était obscurcie avait fini par disparaître tout à fait. Aveugle, il avait résisté encore, suivant de la main, pour guider ses pas, la corde qu'il avait fait tendre autour de son cabinet de travail. Il s'était comme replié en lui-même « demandant à sa mémoire toujours fidèle et à l'intuition de son esprit de suppléer à ce qu'il ne pouvait plus directement percevoir ».

Il eut pour successeur celui de ses collaborateurs qu'il avait lui-même désigné au choix du Conseil

d'Administration, M. Noblemaire, ingénieur en chef des Mines, depuis quatre ans déjà directeur de l'Exploitation. Paulin Talabot s'éteignit le 21 mars 1885 dans sa quatre-vingt-sixième année. Dans le discours prononcé par M. Noblemaire à ses obsèques, on trouve ce magnifique hommage : « Son nom vivra, vénéré au P.L.M. aussi longtemps qu'on y saura apprécier les services rendus et qu'on y conservera le culte de l'honneur, du devoir et du travail. »

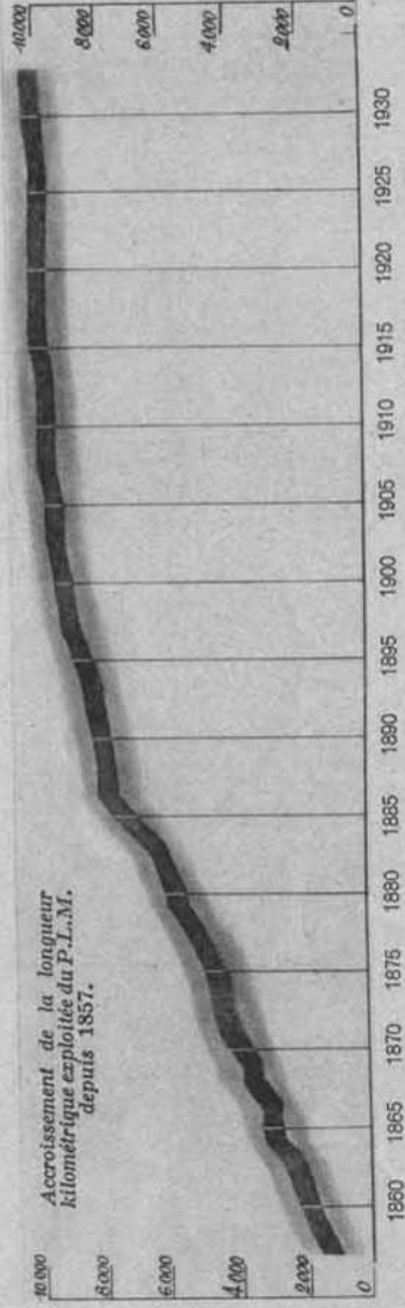
Le disciple et continuateur de Talabot, M. Noblemaire, avait été directeur de la Compagnie du Nord de l'Espagne, puis était entré en 1869 au service du P.L.M. pour organiser l'exploitation de ses lignes algériennes. Il a dirigé la Compagnie de 1881 à 1907.

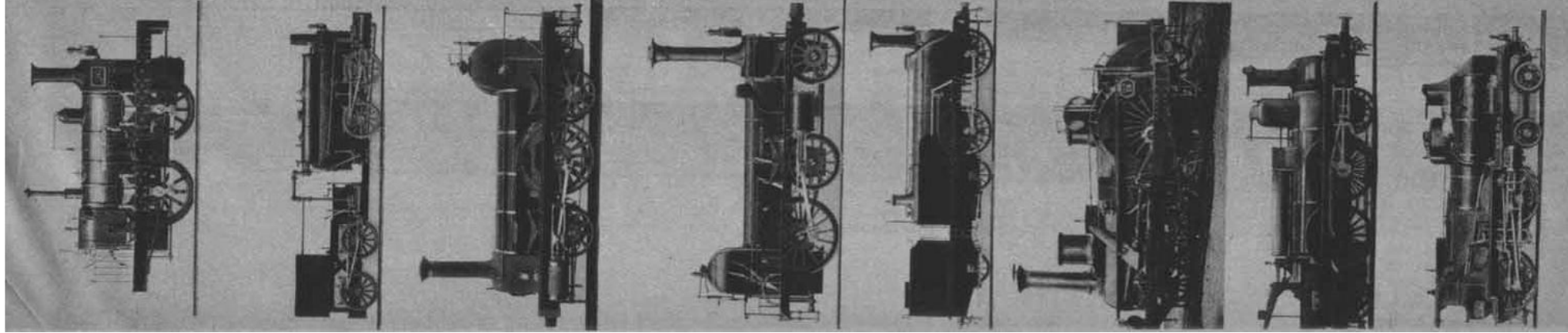
Son nom reste attaché à deux œuvres économiques de portée considérable : **la réforme des tarifs**, jusque-là singulièrement compliqués, sur des bases plus simples et plus claires, successivement adoptées par toutes les Grandes Compagnies, et **la négociation des conventions de 1883**.

Dans quelles circonstances en est-on venu à ces fameuses conventions ?

Sous l'inspiration de Gambetta, qui voyait dans l'exécution d'un vaste programme de travaux un des plus puissants moyens de consolider la République, le Ministre des Travaux Publics, M. de Freycinet, avait élaboré et fait adopter en 1878 un plan dotant le pays de plusieurs milliers de km de lignes nouvelles : 3 000 km notamment à l'intérieur du réseau de notre Compagnie.

Mais, sans régler à fond, comme il eût convenu, le problème de l'exploitation future des lignes, on s'était mis à entreprendre avec une hâte excessive l'exécution du plan Freycinet. L'Etat construisait, puis donnait les lignes par traités d'exploitation aux Compagnies. La situation apparaissant alors brillante, le Trésor ne regardait pas à la dépense et tous les frais de construction étaient mis à sa charge.





Mais lorsque Jules Ferry prit la présidence du Conseil, de brillante, la situation était devenue critique. Il manifesta la ferme intention du Gouvernement de traiter avec les grandes Compagnies afin d'assurer l'exécution des grands travaux entrepris, sans charges excessives pour le budget. De leur côté les Compagnies désiraient mettre fin à l'hostilité qu'elles rencontraient dans le Parlement, et reconstituer l'homogénéité de leur réseau que pouvait compromettre l'exécution de lignes nouvelles qui ne leur seraient pas concédées.

Le P.L.M. fut le premier appelé par M. Raynal, ministre des Travaux Publics, à discuter avec le Gouvernement.

Les pourparlers, entamés le 25 mars avec M. Noblemaire, furent longs et laborieux. Ils aboutirent le 26 mai à la signature d'une convention provisoire, aux termes de laquelle le capital nécessaire à la construction des nouvelles lignes devait être en partie fourni par la Compagnie (25.000 f par km, plus le matériel roulant), et le reste avancé par elle et remboursé en annuités par l'Etat. La division, établie en 1857, entre l'ancien réseau et le nouveau disparaissait.

Ainsi l'Etat, pour ne pas affaiblir son crédit, faisait emprunter directement par la Compagnie. En même temps, il obtenait que les plus-values des lignes anciennement concédées seraient intégralement appliquées à atténuer l'insuffisance du réseau de 1853. Le montant du capital garanti n'était pas modifié et le dividende réservé était fixé à 55 f. En cas d'insuffisance du produit net d'exploitation, l'Etat faisait l'avance utile; en cas d'excédent, au contraire, le surplus devait être d'abord versé à l'Etat en atténuation de sa créance du chef de la garantie d'intérêts et ensuite attribué aux actionnaires dans une certaine mesure, puis partagé avec l'Etat.

Les conventions furent portées devant le Parlement le 11 juin. Ardemment combattues par M. Madier de Montjau qui voyait le peuple français livré sans défense à la « ploutocratie financière », par M. Allain-Targé, apôtre convaincu d'un Etat-Providence construisant à bon marché et exploitant à prix de revient, par M. Camille Pelletan, atteint déjà de la hantise du rachat; défendues avec talent par MM. Raynal, Rouvier et Léon Renault, elles furent votées à la Chambre en juillet, et au Sénat en novembre de la même année.

Restait l'adhésion des actionnaires. Le Conseil les convoqua le 24 décembre 1853. L'Assemblée fut on ne peut plus houleuse. Les actionnaires étaient surchauffés depuis un mois par une campagne à la baisse. Ils demandèrent le scrutin public, pour finalement approuver par 1 427 voix contre 222, ces « conventions scélérates », qui devaient cependant résister à l'épreuve du temps, jusqu'au grand bouleversement de la guerre.

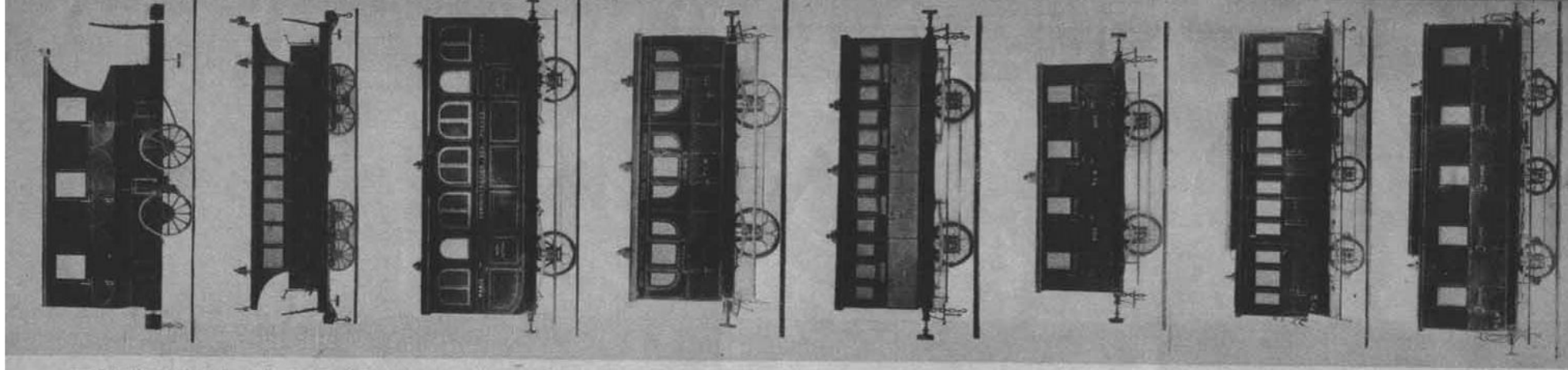
## Quelques ancêtres de notre matériel d'aujourd'hui !

Voici, de haut en bas, quelles sont les locomotives ci-contre : deux locomotives du Lyon-Saint-Etienne (1842-1843) ; La Pierrôt et La Tarasque (1846) mentionnées d'autre part sur la nomenclature de la page 47 ; locomotive du Dauphiné (1857) ; La Crampton, remarquable courseuse qui, en 1855, pouvait ramener l'Empereur Napoléon III de Marseille à Paris à la vitesse moyenne de 100 km/h (mais avec 14 t de charge seulement) ; locomotive à deux essieux accouplés (1868) ; locomotive 220 assurant les rapides avant 1900.

(Pour l'évolution de la locomotive à vapeur, les lecteurs pourront se reporter aux articles déjà parus dans le Bulletin P.L.M., notamment dans les numéros de novembre 1931, mai et septembre 1932.)

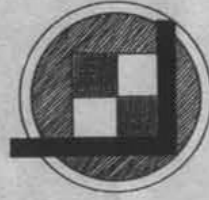
A droite, de haut en bas : deux voitures du Lyon-Saint-Etienne (1840) ; les bogies essayés sur la deuxième furent par la suite abandonnés ; ils ne devaient donner lieu à des applications pratiques que vers 1880, lorsqu'ils nous furent ramené par Georges Nagelmackers, le fondateur (en 1876) de la Compagnie Internationale des Wagons-Lits.

Au-dessous : ancien wagon-poste du Paris-Lyon ; voitures P.L.M. des trois classes en service en 1857 et voitures de 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> classes de 1882. Que de changements depuis, si l'on considère que le poids mort par place offerte atteint aujourd'hui 1 t en 1<sup>re</sup> classe et 650 kg en 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> classes, alors qu'il n'était autrefois que de 380 kg en 1<sup>re</sup> classe, 232 kg en 2<sup>e</sup> classe et 171 kg en 3<sup>e</sup> classe !





## Le Cinquantenaire et la période précédant la Guerre



Le 19 juin 1907, la Compagnie fêtait le cinquantenaire du décret impérial qui lui avait donné naissance.

La même année, à soixante-quinze ans, après trente-huit ans de brillants services, M. Noblemaire prenait sa retraite avec le titre de Directeur Général honoraire. « Habile manieur d'hommes, il avait imprimé, sans secousse, au puissant organisme de la Compagnie l'impulsion directrice. Infatigable au travail, sans cesse en quête d'action et de progrès, il s'assimilait avec promptitude et jetait sur toutes questions sa merveilleuse clarté; il excellait dans l'art de bien dire et il charmait toujours pour mieux convaincre. »

Qu'était devenu le Réseau P.L.M. sous sa direction ? Il avait su faire face avec succès à une lourde tâche : la construction de la plupart des lignes des conventions de 1883, la mise en service d'installations et de matériel roulant plus modernes et plus puissants, tout cela en même temps que la réalisation des sévères économies d'exploitation qu'avait imposées, pendant plusieurs années, la baisse persistante des recettes du trafic.

Entre 1883 et 1910, la longueur moyenne exploitée du Réseau P.L.M. s'est accrue de 3.000 km environ — dont



— C'est si commode l'auto, pour aller de Paris à Nice.  
— Faisiez mieux le Côte d'Azur plutôt... on y est instantanément.



— Comme c'est agréable d'être la femme d'un homme qui ne peut pas seulement vous emmener passer le jour au Côte d'Azur, alors qu'il y a des trains de plaisir si bon marché!

Quatre dessins publicitaires de Henriot, parus dans l'Agenda P.L.M. de 1912



AUTREFOIS ET AUJOURD'HUI

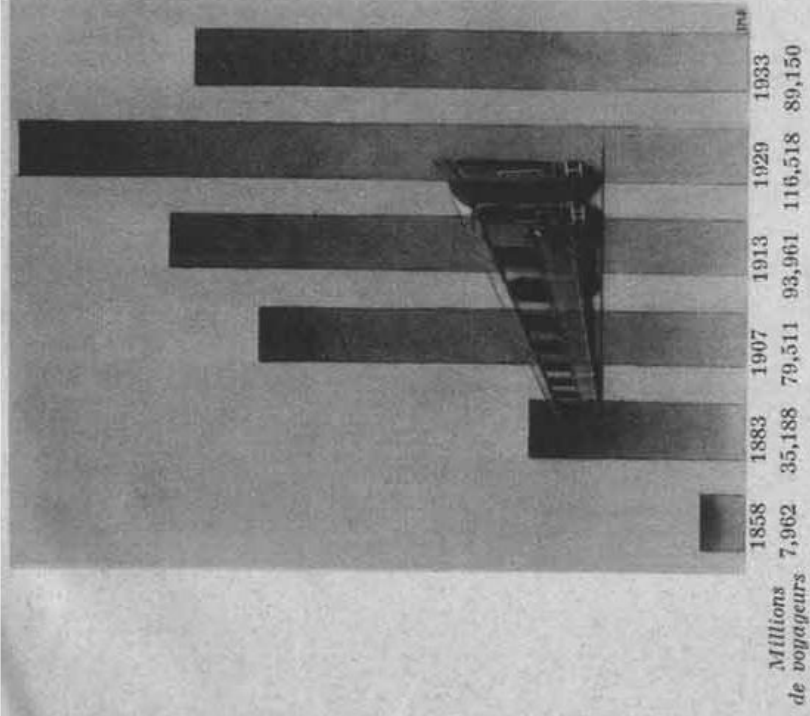
HOTEL DES DILIGENCES



AU TEMPS DES MESSAGERIES ROTALES

— Vous n'avez plus besoin de vous presser messieurs et dames; la diligence a la route de derrière cassée et ne reparaitra que demain matin.

DANS LE WAGON-RESTAURANT  
— Ma foi, on dine si bien que je comprends pourquoi plusieurs de mes amis font le voyage de Paris à Marseille quand ils veulent manger de l'excellente cuisine.



Millions de voyageurs

beaucoup représentaient, même pour l'époque, des lignes improductives. Quant aux résultats d'exploitation, ils n'ont pas toujours été brillants et pendant la période de 1883 à 1896 la progression des recettes s'est ressentie d'une longue crise économique.

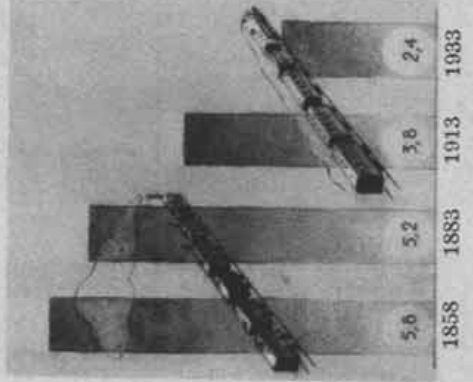
Pendant cette période défavorable, on constate que la Compagnie fait les plus louables efforts afin d'atténuer les diminutions de ses recettes et de maintenir, d'abaisser même progressivement, son coefficient d'exploitation. Elle doit néanmoins faire appel, presque constamment jusqu'en 1896, à la garantie de l'Etat, comme les autres Compagnies d'ailleurs.

Puis les exercices suivants, plus favorables, lui permettent d'être la première à se libérer de sa dette.

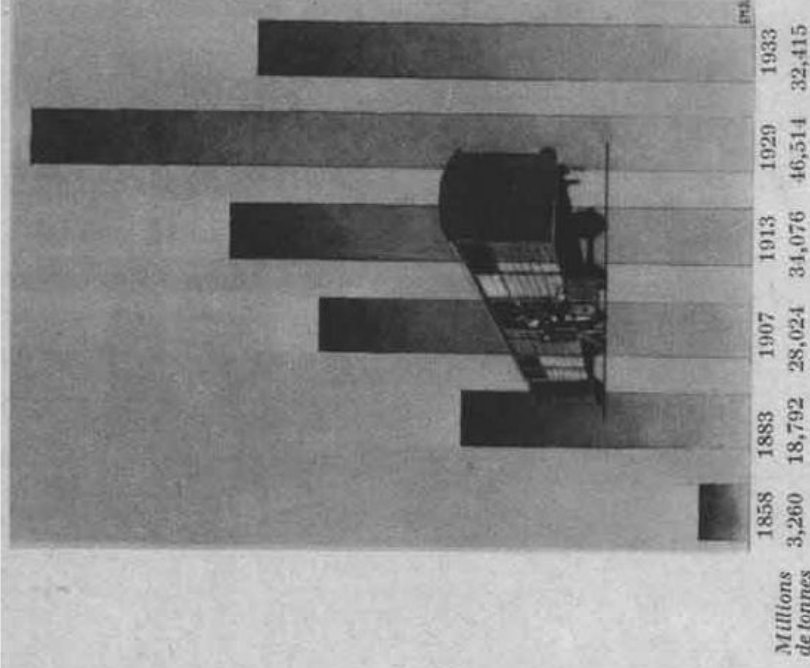
Quant aux travaux d'équipement et de modernisation du Réseau, pendant la période qui va de 1883 aux années d'avant-guerre, on pourrait en enregistrer une liste impressionnante : c'est pendant cette période que fut réalisée la transformation de notre gare de Paris, dont la belle façade actuelle date de 1900. Mais il faut mentionner aussi d'autres travaux qui, sans frapper autant l'attention, constituent à eux seuls une œuvre considérable.

D'abord, de 1883 à 1896, ce sont les remaniements que la Compagnie dut apporter aux installations de toutes les gares anciennes qui allaient devenir le terminus d'une ligne nouvelle, puis l'agrandissement et l'amélioration de beaucoup d'autres gares, ateliers ou dépôts.

Enfin, de 1897 à 1908, l'augmentation continue du



Tarifs moyens, en centimes-or, du voyageur-kilomètre et de la tonne-kilométrique.



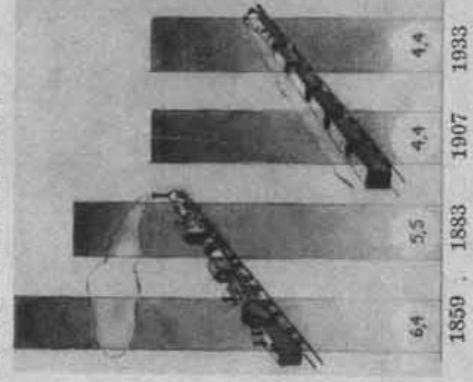
Millions de tonnes

Nombre de voyageurs et tonnes de marchandises transportés par le P.L.M.

trafic amène la Compagnie à développer encore un programme de travaux neufs déjà chargé : remaniements et, bien souvent, reconstructions de gares importantes ; établissement de passages souterrains pour les voyageurs ; réfection de tunnels ; mise à double voie de nombreuses lignes ; renforcement des voies principales parcourues par les trains les plus rapides ; substitution progressive du rail d'acier au rail de fer ; rectifications, en divers points, du tracé des voies principales ; quadruplements des voies dans la banlieue de Paris ainsi qu'entre Saint-Germain-au-Mont-d'Or et Collonges ; suppression de plusieurs passages à niveau ; allongements ou création de plus de 100 voies d'évitement afin d'assurer le garage d'un train entier ; multiplication des appareils à cloche électriques (sur les trois quarts des lignes à voie unique) ; accroissement du nombre des aiguilles enclenchées (passé de 1 785 en 1885 à 7 132 en 1905).

En ce qui concerne le matériel roulant, le nombre de ses unités, toujours plus puissantes, augmentait sensiblement, avec la longueur du Réseau et l'intensité du trafic : contre environ 2 000 machines, 4 000 voitures et 80 000 wagons autour de 1883, on pouvait compter en 1909 plus de 3 000 locomotives, plus de 6 600 voitures et 96 775 wagons.

A la veille de la grande guerre, le Réseau P.L.M., dont M. Mauris, successeur de M. Noblemaire, assumait la direction générale, apparaissait dans un état stable d'équilibre et l'équipement des lignes répondait pleinement aux besoins du trafic.

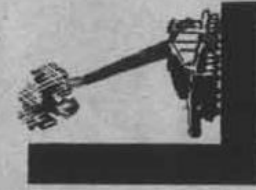


1859 . 1883 . 1907 . 1933

# De la Guerre de 1914 à nos jours



Prise d'une  
batterie  
allemande.  
(Agenda P.L.M.,  
1915/1916.)



E 31 juillet 1914, le Réseau recevait l'ordre d'acheminer les troupes de couverture et, dans la nuit, faisait partir les premiers trains à travers ceux du service ordinaire. Le lendemain, avec l'ordre de mobilisation fixant au 2 août le jour initial des opérations, tout le Réseau passait sous l'autorité du Ministre de la Guerre.

La mobilisation proprement dite fut terminée le quatrième jour. Elle avait nécessité un service spécial de 3.000 trains. La concentration qui suivit exigea 4.000 trains et ces opérations se firent dans le plus grand ordre. Suivant les paroles du Commissaire militaire « tout avait fonctionné pendant 20 jours avec la régularité d'une horloge, conformément au plan fixé ». Le Ministre de la Guerre rendait d'ailleurs immédiatement un premier hommage « à l'admirable dévouement au personnel des chemins de fer... », « adressant aux agents de tout rang, au nom de l'armée dont ils ont modestement et méthodiquement préparé la tâche victorieuse, ses remerciements les plus chaleureux ».

Alors commencent les transports de ravitaillement des armées en vivres et en munitions, les approvisionnementnements.

des magasins, des usines d'obus, les évacuations de blessés et malades.

Puis c'est la ruée ennemie sur Paris... D'innombrables convois de civils évacués sont dirigés sur le Réseau, cependant que nous ramenons une dizaine de divisions, en toute hâte, sur l'aile gauche de notre armée, afin de couvrir la capitale.

Le Gouvernement est parti à Bordeaux... Nos Services centraux sont allés s'installer à Lyon. Comme en 1870, dans les locaux désertés du siège de la Compagnie, rue Saint-Lazare, le Conseil d'Administration a créé un hôpital militaire auxiliaire qui rendra les plus grands services. Dans les ateliers P.L.M. de Paris, d'Oullins, d'Arles, s'improvise, à la demande de la Guerre qui manque de munitions, la fabrication d'obus, de bombes, de pelles, pioches, etc...

Après la victoire de la Marne, de nouveaux efforts sont demandés aux chemins de fer, lorsque les Allemands en retraite foncent sur Calais. Dans cette « course à la mer », le rail contribue puissamment à constituer rapidement la barrière humaine qui sauve Calais.

En 1915, l'augmentation des effectifs sous les drapeaux, les besoins nouveaux découlant du caractère même de la guerre, — guerre de position et d'ouillage —, devaient accroître les transports militaires, avec les pointes qu'occasionna, en mai et en septembre, la préparation des

L'inauguration du Monument élevé, en gare de Paris, à la mémoire des 1.077 agents P.L.M. morts pour la France. « Puissent-ils être et demeurer, en même temps qu'un exemple, un trait d'union dans notre grande famille... »



...pour que persistent les traditions de devoir et de fidélité qui constitueront à être la force de notre Compagnie, dans l'avenir comme dans le passé. » (Allocution de M. Margot à l'inauguration le 25 avril 1925.)



température. Le printemps va heureusement apporter une légère détente, de courte durée.

Et c'est enfin la dernière carte allemande qui se joue : attaques sur Amiens et sur le Chemin des Dames, empêchant l'utilisation des artères vitales Paris-Amiens et Paris-Nancy. Notre rail Paris-Dijon-Belfort va de nouveau jouer un rôle de première importance et tout le Réseau va faire face à des courants d'une intensité exceptionnelle.

Aux besoins déjà constatés jusqu'ici, s'ajoutent d'ailleurs les premiers transports des renforts américains qui ont commencé de débarquer au début de l'année, à raison de 50 000 hommes par mois, puis à raison de 100 000, 200 000, et 300 000 en juillet. Le ravitaillement de ces nouvelles troupes augmente parallèlement : 40 000 t par jour à la fin de l'été.

A aucun moment de son histoire, le Réseau n'a donné un tel exemple de vitalité ; jamais il n'a assuré dans des conditions aussi difficiles un trafic aussi considérable.

Mais il faut dire que durant le cours des trois mois d'été, tandis que nos soldats frappaient l'ennemi sans relâche et le forçaient à se replier, l'espérance de la victoire prochaine galvanisait tous les cœurs...

Cette victoire enfin obtenue, le Réseau put se dire qu'il en avait été l'un des artisans, mais, après une telle dépense d'énergie, il restait profondément atteint dans ses œuvres vives... La restitution de son autonomie, en février 1919, ne lui redonnait pas la santé : « Il nous revenait, a pu dire le Président Dervillé, comme un glorieux mutilé, grièvement atteint dans tous ses organes ! »

Quant aux événements P.L.M. d'après-guerre, ils se rattachent plutôt à l'histoire du « rail d'aujourd'hui » et d'autres numéros du *Bulletin* ont eu ou pourront avoir tout loisir d'y consacrer des développements.

Il convient cependant, en terminant, de résumer ici cette histoire de l'après-guerre qui comporte essentiellement deux phases :

— d'abord une période de rééquipement technique continu, allant de 1920 à 1930 environ, c'est-à-dire jusqu'au moment où la crise économique s'est abattue sur notre pays ;

— ensuite la période de coordination des transports et d'action commerciale, celle que nous connaissons actuellement.

Le nom de M. Maurice Margot restera attaché à la première de ces périodes. C'est lui, en effet, qui, sous l'égide successive des Présidents Dervillé et Cordier, a redonné au Réseau une armature modernisée et plus puissante qu'en 1914. Cette tâche d'envergure, M. Muguiniot, actuellement Directeur Général de la Compagnie, l'a évoquée dans le *Bulletin P.L.M.* de mars 1933, dans les termes suivants : « Quant aux efforts d'intelligence et de réalisation dépensés par M. Margot pour l'équipement du Réseau, du jour — 5 mai 1919 — où il a été nommé Directeur général, il convient pour s'en pénétrer de se reporter à cette époque, alors que la « crise des transports », conséquence de l'usure intensive due à la guerre, battait son plein.

« Pendant près de cinq ans, les voies et le matériel avaient été soumis à la plus rude épreuve ; leur entretien avait été à peu près complètement négligé ; les hommes mêmes, après la tourmente, aspiraient au repos. Mais le pays avait à reconstituer ses stocks pour recommencer à travailler normalement et une véritable fièvre de déplacements s'était emparée du public. Le trafic reprenait soudainement un essor prodigieux et l'application de la journée de huit heures imposait d'urgence la création de nouvelles installations.

« Ce fut alors, de toutes parts à la fois, une période d'activité intense, pendant laquelle notre Directeur Général donna toute sa mesure, provoquant les initiatives

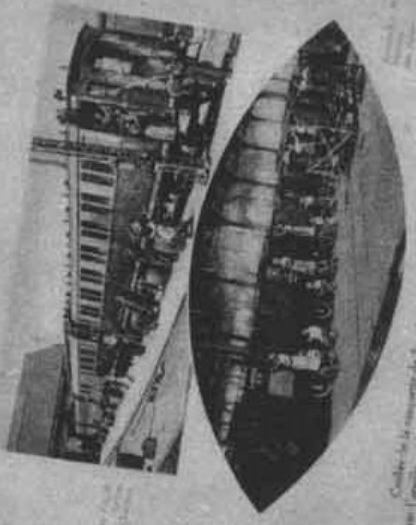


## L'HOPITAL AUXILIAIRE 158

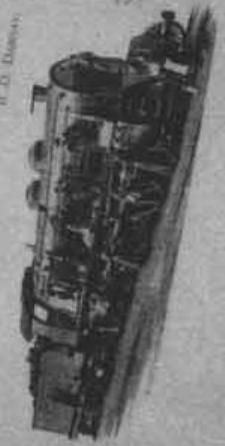
Paris, 28, rue Saint-Lazare, le *Service Social de la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée* se tient prêt à recevoir sur la voie de la gare, les malades qui sont amenés par suite de l'incident, ainsi qu'il est prévu dans le règlement de la Compagnie. Les soins infirmiers et médicaux sont assurés par le Service Social de la Compagnie.



Le Service Social de la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée a été créé en 1914, sous l'impulsion de son Directeur, M. D. Dervillé, pour assurer les soins médicaux et infirmiers aux malades qui sont amenés par suite de l'incident, ainsi qu'il est prévu dans le règlement de la Compagnie.



C'est à la suite de la guerre que le Service Social de la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée a été créé. Son but est de recevoir sur la voie de la gare, les malades qui sont amenés par suite de l'incident, ainsi qu'il est prévu dans le règlement de la Compagnie. Les soins infirmiers et médicaux sont assurés par le Service Social de la Compagnie.



Reproduction de la page 29 de l'Agenda P.L.M. 1915-1916, montrant la grande salle des titres de la Compagnie, transformée en hôpital militaire ; au-dessous, la page 28 de l'Agenda P.L.M. 1918, rendant hommage aux femmes des combattants.





*Adolphe Vitry*  
(1871-1878)



*Charles Mallet*  
(1878-1891)



*Eugène Gallaire*  
(1891-1896)



*Louis Timan*  
(1896-1899)



*Benoist d'Azy*  
(1870-1871)



*Stéphane Derollet*  
(1899-1925)



*Pierre-Sébastien Dumont*  
(1852-1876)



*Gabriel Corbiller*  
(1925-1942)



*Auguste Dassier*  
(1852-1862)



*André Lebon*  
(1932)

## LES PRÉSIDENTS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DU P. L. M.

ou les inspirant, décidant des projets, les mettant au point et en poussant la réalisation, voulant, au plus vite, doter le Réseau de l'armement moderne qui lui permettrait de faire face à l'évolution des circonstances économiques. Installation de nouveaux dépôts et modernisation des anciens, agrandissement de nombreuses gares et création de nouveaux chantiers de triage, renouvellements et renforcements de voies, mise à deux ou quatre voies de certaines lignes, suppression de cisaillements, installation de raccourcements, acquisition de puissantes locomotives, de voitures et fourgons à bogies, métallisation des voitures et des wagons, développement généralisé du dispatching-system, etc., telle est, en bref résumé, l'œuvre de M. Margot, au cours de ses années de direction. »

Quant à la période de coordination des transports et d'action commerciale, dont le début a coïncidé vers 1930 avec l'apparition de la dépression économique, elle est, sous une forme directe ou indirecte, la conséquence du développement pris par l'automobile dans le domaine des transports.

Progrès technique remarquable dont les répercussions pourraient, à certains égards, être comparées à celles qu'ont eues les premières voies ferrées et qu'évoquent les premières pages de ce numéro !

Qu'en résultera-t-il pour le chemin de fer ?

Pour les petits courants de trafic, le rail pourra céder la place à l'autocar ou au camion, mieux adaptés que lui à ces courants pour lesquels la souplesse importe plus que la puissance. Il sera ainsi libéré de beaucoup de petites lignes, improductives depuis leur naissance, qu'il avait dû accepter de construire, dans l'intérêt général, en un temps où n'existait aucun autre instrument de transport satisfaisant.

Mais prolongé jusqu'au moindre village, grâce à des engins souples, le rail pourra drainer sur ses grandes artères — dont les qualités économiques sans rivales seront développées par une technique de jour en jour perfectionnée — de nouveaux éléments de trafic.

Nous allons à une plus grande spécialisation, et c'est tant mieux. « A chacun son métier... » : cette devise, vraie pour les hommes, l'est aussi pour les moyens de transports.

C'est une évolution considérable qui s'amorce aujourd'hui sous nos yeux et qui, dans quelques lustres, — si l'on décide de remettre à jour la présente documentation — constituera sans nul doute un nouveau et très important chapitre de l'histoire de notre Réseau.

## LES DIRECTEURS GÉNÉRAUX DU P. L. M.



*Paulin Talabot*  
(1862-1882)



*Gustave Noblematre*  
(1882-1907)



*Léon Mauris*  
(1907-1919)



*Maurice Margot*  
(1919-1933)



*Eugène Mugniot*  
(1833)

# 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

**BUSIGNY (Nord)**

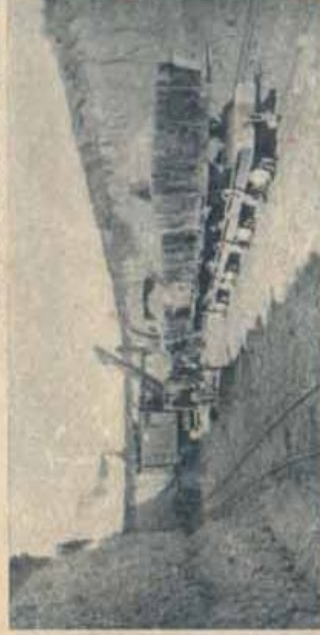
Téléphone : 17 et 44

# A. DEHÉ & C<sup>IE</sup>

**TRAVAUX PUBLICS ET PARTICULIERS**

**PARIS, 90, B<sup>e</sup> de Magenta**

Téléphone : Nord 68-87



**SPÉCIALITÉ DE RÉFÉCTION MÉCANIQUE DES VOIES FERRÉES**



Dégarinage de voie — Machine à dégraisser, brevet "Schouchzer"  
Train de charpente automatique des déblais, brevet "Debié-Suzzoni"



Poser de voie  
Application du brevet "Collet-Loiseau"

**PLUS DE 1000 KILOMÈTRES DE VOIES RÉFÉCTIONNÉES**

# ÉCOLE BREGUET

Reconnue par l'État (Décret du 3-1-22)  
81 à 89, rue Falguière - PARIS-XV<sup>e</sup>  
ÉLECTRICITÉ et MÉCANIQUE

# CRAYONS CONTÉ PARIS

## PRINCIPAUX ORDRES DE SERVICE, INSTRUCTIONS ET CIRCULAIRES PARUS du 15 Décembre 1934 au 15 Février 1935

### DOCUMENTS ÉMANANT DE LA DIRECTION

- 1<sup>er</sup> janvier 1935 { Ordre de Service n° 1 (1935). }  
10 janvier 1935 { Ordre de Service n° 2 (1935). }  
Lignes ou sections de lignes qui doivent être considérées comme « complètement équipées » pour la répétition sur les machines des signaux en position de fermeture. — Disques rouges situés sur une ligne non équipée et protégeant une bifurcation, qui sont munis de crocodiles et franchis uniquement par des machines équipées pour la répétition des signaux en position de fermeture.

### DOCUMENTS COMMUNS A PLUSIEURS SERVICES

- 12 décemb. 1934 { Bul. rect. n° 9 à l'O. S. }  
15 décemb. 1934 { 1<sup>re</sup> Annexe à l'O. S. }  
20 décemb. 1934 { Ordre de Service n° 1532 du Mat. et Tract. Circulaire n° 3 (1934) de l'Expl. (Gares et Trains). }  
27 décemb. 1934 { Annexe au Tableau des circulations de machines. }  
15 janvier 1935 { 6<sup>e</sup> Annexe à l'O. S. }  
28 janvier 1935 { 4<sup>e</sup> Annexe à l'Inst. n° 489 (nouvelle série) du Mat. et Tract. }  
28 janvier 1935 { 9<sup>e</sup> Annexe à la Circulaire n° 3 (1931) de l'Expl. 2<sup>e</sup> Division (Gares et Trains). }  
Limitation spéciale de vitesse.  
Accompagnement des trains sur la ligne de Saint-Gervais-les-Bains-Le Fayet à Vallorcine.  
Modifications apportées à certains documents par suite de la publication d'une 10<sup>e</sup> Annexe au Règlement Général d'Exploitation.  
Lignes sur lesquelles les machines des autres Réseaux français peuvent circuler en service normal et en détournement, au 1<sup>er</sup> janvier 1935.  
« Tableaux du tonnage à freiner pour l'arrêt dans le sens de la marche ».  
Utilisation des véhicules munis du frein spécial à air comprimé pour trains de marchandises.  
Emploi du frein continu automatique système Westinghouse, du frein continu modérable et de l'intercommunication pneumatique.

### DOCUMENTS ÉMANANT DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

- 8 novemb. 1934 { 9<sup>e</sup> Annexe au Recueil de documents à l'usage des agents des trains. }  
1<sup>er</sup> décemb. 1934 { Circulaire n° 12 (1899 - Gares et Trains). }  
7 décemb. 1934 { 1<sup>re</sup> Annexe à la Circulaire n° 3 (1934 - Comptabilité des gares). }  
11 décemb. 1934 { Note-Circulaire n° 5. }  
19 décemb. 1934 { Ordre de Service n° 39 (1934). }  
19 décemb. 1934 { 1<sup>re</sup> Annexe à la Circulaire n° 14 (1899 - Gares et Trains - éd. de 1933). }  
20 décemb. 1934 { Circulaire n° 9 (1934 - Comptabilité des gares). }  
15 janvier 1935 { 1<sup>re</sup> Annexe à la Note-Circulaire n° 37 du 31 décembre 1932. }  
15 janvier 1935 { 2<sup>e</sup> Annexe à la Circulaire n° 4 (1899 - Gares et trains) (éd. de 1932). }  
Introduction dans le Recueil de documents à l'usage des agents des trains (1934 - Exploitation) relatif à la mise en vigueur de la nouvelle signalisation.  
Instructions relatives aux transports de petite vitesse.  
Remboursements.  
Instruction fixant l'outillage, les appareils de mesure et les objets mobiliers dont doivent être munis les agents d'exécution et d'inspection de l'entretien du Service Electrique.  
Modifications à la marche des trains et des autobus de la T.P.L.M.  
Instructions relatives au service intérieur des gares.  
Colis express.  
Logement du personnel.  
Modifications tenant compte de la nouvelle rédaction de l'art. 160 du Règlement Général d'Exploitation.

### DOCUMENT ÉMANANT DU SERVICE DU MATÉRIEL ET DE LA TRACTION

- 20 décemb. 1934 { Ordre de Service n° 1533 }  
Frais généraux de la Division des Magasins.

### DOCUMENTS ÉMANANT DU SERVICE DE LA VOIE

- 4 décemb. 1934 { 1<sup>re</sup> Annexe à la Note n° 3371 du Tableau chronologique. }  
12 décemb. 1934 { N° 3389 du T.C. }  
24 décemb. 1934 { N° 2223 (éd. 1935). }  
Règles à appliquer pour la transmission et le règlement de tous les avisements adressés au Service de la Voie par l'Administration des Contributions directes pour taxes diverses et impôts proprement dits.  
Exécution de fonctions diverses par des auxiliaires.  
Mesures d'application des prescriptions de l'Ordre Général n° 14.

# Le Fusil Téa

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



Concessionnaire exclusif pour la vente en France:

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

CONTRE : TOUX, CATARRHES  
BRONCHITES CHRONIQUES

**GOUTTES LIVONIENNES**  
TROUETTE-BERRET  
15, rue des Imprimeurs, LUTHERICH, PARIS

## MÉDAILLE D'HONNEUR DES CHEMINS DE FER

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

**RHÔNE** (Suite). — LINOSSIER Hippolyte, Surv. pr. à Lyon;  
MABILON Camille, S.-ch. bur. g. à Lyon; MAROUBY Guillaume, M.  
r. à Vénissieux; MARTIN Jean, M. r. à Lyon; MERLE Martial, Ouv.  
à Lyon; MIRABEL Victor, Surv. de trav. à Lyon; MIRIOT Pierre, Aig.  
à Lyon-Vaise; M QUARD Joseph, M. sp. à Grigny; MOLLARET Joseph,  
Ai.-ouv. à Sainte-Foy-les-Lyon; MORAIN Jean, Ouv. à Oullins;  
MUNE Jean, M. sp. à Oullins; NOIROT François, M. r. à Lyon;  
PACCALIN Joseph, S.-ch. manut. à Lyon; PALANQUE Eugène, Gard.  
conc. à Lyon; PASTION Clovis, Ch. c. pr. à Lyon; PAYET-DESCOMBES  
Jean, Cond. à Lyon; PEILLON Fernand, S.-ch. bur. à Lyon; PÉNO  
Léonce, S.-ch. br. ouv. à Lyon; PERRIN Joseph, S.-ch. br. manouv.  
à Lyon; PETTY Claude, Ouv. à Oullins; PLANCHE Joseph, Ch. t. à  
Lyon; QUEUZIN Antoine, Cond. à Lyon; RANDIER Jean, Ch. bur. g.  
à Lyon; RÉMY Célestin, Cant. g. cité à Saint-Germain-au-Mont-  
d'Or; REVERDY Jean, Cis. à Lyon; REVILLARD Alexis, Aig. à  
Villefranche-sur-Saône; REY Amédée, Cont. à Lyon; ROLLET  
Amédée, Br. manut. à Lyon; ROUSSET Emile, M. r. à Tarare; ROUX  
Ernest, Ch. dis. pr. à Lyon; ROYER Henry, M. r. à Lyon; SERMET  
Victor, Cond. à Lyon; TESSIER Marcel, Ing. de tr. à Lyon; THOMAS  
Jean, Ai.-ouv. à Oullins; VENIN Charles, Ai.-ouv. à Saint-Genis-  
Laval; VIAL Charles, S.-ch. c. à Givors; VIENNOIS Mathieu, S.-ch.  
manut. à Lyon; VIGNAC Joseph, Ch. manut. à Tassin-la-demi-Lune;  
VITOUX Jean, Ai.-ouv. à Oullins; VOISIN Pierre, Cont. adj. à Oullins;  
VUILLEMIN Charles, Ouv. à Lyon; LAGRANGE Jean, Ex.-ch. t. à Lanciaé.

**SAÔNE-ET-LOIRE**. — AULARD Fernand, M. r. à Chalon-sur-  
Saône; BERGER Gilbert, S.-ch. vis. à Saint-Rémy; BERT Jean, Cant.  
pr. à Devrouze; BILLETOD Jules, Ch. t. à Chalon-sur-Saône; BILLIET  
Anthelme, S.-ch. manut. à Mâcon; BUTET Philippe, S.-ch. manut.  
à Chalon-sur-Saône; CARLOT Adolphe, Ch. g. à Demigny; CARNET  
Eugène, Cant. à Courlans; CHANUSSOT Claude, Ch. c. à Montret;

COUTURIER Victor, M. m. à Chagny; CULAUD François, Ch. bur. g.  
à Chalon-sur-Saône; DUBUIS Jean, Ch. st. à Vitry-sur-Loire; GAYOT  
Henri, M. à Mâcon; GRENIER Henri, M. r. à Chalon-sur-Saône; GUE-  
RITÉ Jacques, S.-ch. br. manouv. à Chagny; JALLET Jean, Br.  
manouv. à Châtenoy-le-National; LACOMBRE Jean, Cant. pr. à Baugy;  
MARCEAU Jean, Ch. g. à Marmagne; PRÉVOST Claude, Ch. t. à Chagny;  
PROST Philibert, H. é. à Charolles; RECNAUD Claude, M. r. à Mont-  
chamin; RÉCNIER Jean, Br. ch. à Epinac; SABOURDY Auguste, S.-ch.  
dép. à Chagny; SARRAZIN Claudius, S.-ch. manut. à Chalon-sur-  
Saône; TÊTE Claude, Cis. à Mâcon; TURBET Anselme, Ch. t. à Paray-  
le-Monial; VERNUSSE Benoit, M. r. à Chalon-sur-Saône; JEANNIN  
Jean, Ex.-g.-sig. à Verdun-sur-le-Doubs.

**SAVOIE**. — BERLIOZ Claudius, M. r. à Chambéry; BERRUX Jean,  
M. r. à Chambéry; BONAZ Lucien, S.-ch. manut. à Cognin-Pont-  
d'Hyères; BOROT Jules, Cis. aux Fourneaux; BOUVIER Jean, Ch. t.  
à Chambéry; CAILLÉ Julien, Aig. à Chambéry; CARRAZ Jean, Ch. t.  
à Chambéry; CARRON Joseph, Ch. bur. à Chambéry; CHARVOZ  
Augusta, Cond. à Modane; COLLÉTAZ Jean, M. r. à Chambéry;  
DEVILLE Francisque, Ch. manut. aux Fourneaux; DOMENGET Fran-  
çois, Cis. à Jacob-Bellecombette; DONNARD Louis, M. r. à Chambéry;  
DUMOULIN Eugène, M. r. à Pont-d'Hyères; EARD Casimir, S.-ch. c. à  
Modane; GINET Jean, M. r. à Chambéry; Mme veuve JACQUET  
Isidore, G.-bar. à Crésy-sur-Aix; JACQUET Lucien, Cond. à Cham-  
béry; LATHOUD Alphonse, Ch. t. à Modane-Ville; MARCON Marius,  
M. r. à Chambéry; MERMOSZ Pierre, M. m. à Chambéry; NÉMOZ  
François, M. sp. à Chambéry; PELLOUX Noël, Cond. à Chambéry;  
PERRET Edouard, S.-ch. manouv. à Albertville; PERRIER Laurent,  
Ch. t. à Chambéry; PERROT Marius, M. m. à Beauvoir; PILLET  
Jules, Ch. t. à Chambéry; POLLET Jean, S.-ch. manouv. à Saint-  
Jean-de-Maurienne; RIGAUD Jean, S.-ch. manut. à Chambéry;  
ROSSET Michel, G.-sig. à Saint-Innocent; TEPPAZ François, M. sp.  
à Chambéry; TURREL Jean, Ch. st. à Chindrieux; VEUILLET Fran-  
çois, S.-ch. manouv. à Chambéry; DAMÉ Félicien, Ex.-ch. t. aux  
Fourneaux.

## FORMULE DE SOUSCRIPTION D'ABONNEMENT AU BULLETIN P.L.M.

La formule ci-dessous est à détacher et à retourner complétée, à l'appui du mandat-poste,  
sous enveloppe portant très exactement l'adresse suivante :

Direction de la Compagnie P.L.M. Service du Bulletin, 88, rue Saint-Lazare, Paris (9<sup>e</sup>)

Veillez servir un abonnement d'un an au Bulletin P.L.M. à

M ..... qualité .....  
(Pour les retraités PLM, indiquer également le numéro de pension.)  
demeurant rue ..... n° .....

à ..... par ..... Dépt .....  
Ci-joint à cet effet un mandat-poste de douze francs (12 francs).

Pour les abonnés résidant à l'étranger, cette somme est à majorer de 2 f (Union postale) ou de 4 f (autres pays).

Signature.....

**SEINE.** — ALLIROT Jean, Ag. tech. à Paris; BABLIN Eugène, S.-ch. manut. à Paris; BAFoux Eugène, El. m. à Paris; BOÛET Joseph, F. vil. à Paris; BONNET Alfred, Cais. à Paris; BORDERIE Joseph, Empl. pr. à Paris; BOURCIER Alexandre, Cis. à Paris; BOURLIER Louis, Contrôl. tech. pr. à Paris; BOUVIER Jean-Baptiste, Contrôl. g. à Paris; BOYÉ Paulin, S.-insp. à Paris; BROSSARD Alexandre, Insp. à Paris; CALCAT Paul, S.-ch. manut. à Paris; CARDINAL Marius, Empl. pr. à Paris; CARON Maurice, Car. bur. à Alfortville; CARROYER Joseph, Ag. tech. à Courbevoie; CHALVIDAN Hypolite, Ch. t. à Paris; CHAMBON Jean, Coc. à Paris; CHANTEPERDRIX Félix, Ch. t. à Paris; CHATEAU Germain, Com. pr. à Paris; CHATILLON Joseph, Ch. g. à Paris; CLAUDE Pierre, Ing. à Paris; COUARD René, Com. à Paris; DAMOTTE Louis, Ch. aig. à Paris; DELHOMME Paul, Ch. ét. pr. à Paris; DOVERGNE Emile, Cis. à Paris; DRUJON Eugène, M. sp. à Alfortville; DUCHANGE Théodore, Vis. à Paris; DUJON Léonard, S.-f. à Paris; ETIENNE Emile, Ch. gr. à Alfortville; EVE Georges, Br. manut. à Paris; GAUDIN Marius, S.-insp. à Maisons-Alfort; GENT Paul, Ch. étu. pr. à Paris; GIRARD Maxime, Ch. t. à Paris; GROS Faustin, S.-ch. manouv. à Paris; GUÉRIN Albert, Gard. à Paris; GUILLEMOT Vulcan, Ai.-ouv. à Paris; GUILLO Alexis, Br. manut. à Paris; HERVÉ Auguste, Ch. t. à Paris; JEUNINGCK Albert, S.-ch. bur. à Paris; JOLY Jules, Ch. bur. pr. à Paris; LAFON Pierre, S.-ag. tech. à Paris; LAURENT Edmond, Ch. gr. à Paris; LANDEVIS Francisque, M. m. à Paris; LARÉAL Victor, S.-ch. bur. à Paris; Mlle LAROSE Anne, Ch. gr. à Maisons-Alfort; LAUVERJON François, S.-ch. bur. g. à Paris; LÈBRE Marié, Emp. pr. à Paris; LE CORRE Pierre, Coc. à Paris; LÉRONDEAU Marcel, Des. pr. à Paris; MAIROT Gaston, Ch. bur. à Paris; MARCHI Philippe, Empl. pr. à Paris; MAUGEY Hector, Cis. à Paris; MELOT Pierre, M. r. à Paris; MICHEL Pierre, Ch. aig. à Paris; MONTAT-GENEVIER Charles, Ex-m. contrôl. tr. à Paris; NADIN Elie, M. r. à Paris; PARISSOT Jules, Cont.-adj. à Paris; PASDELoup Emile, Br. garç. bur. à Maisons-Alfort; PELLERIN Joseph, Surv. à Paris; PELLISARD Jean, S.-ch. manut. à Paris; PELLOUARD Gaston, S.-ch. bur. à Paris; PELOU Cyprien, M. m. à Paris; PERRUCHOT Henri, Contrôl.

g. à Paris; PIEUCHOT Georges, S.-ch. bur. à Paris; QUENCEZ Gabriel, Ch. gr. à Paris; RAMBIER Jean, H. é. à Paris; RATTE René, Empl. pr. à Paris; RAYMOND Marc, Garç. bur. à Paris; RENARD Ferdinand, S.-ch. g. à Paris; RENDU Paul, Ch. manouv. à Maisons-Alfort; REURE François, Ing. à Paris; RICARD Jean, Ch. c. à Paris; ROCH Guillaume, Vis. à Paris; ROGER Léopold, Empl. à Paris; RONNA Pierre, Coc. à Paris; ROUMEAU Joseph, F. a. é. à Maisons-Alfort; SALOMON Auguste, Cis. pr. à Paris; SCHMOKER Charles, Ag. tech. à Paris; TACHET Pierre, H. é. à Paris; THÉRIAUD Jean, Contrôl. r. adj. à Paris; THIERRY Ernest, Ch. bur. g. pr. à Charenton; TOUDOIRE Pierre, Empl. pr. à Paris; VALLANTIN René, Ing. en chef du mat. et de la trac. à Paris; VERRIEST Henri, S.-ch. br. ouv. à Paris; VEURIOT Aimé, Ch. gr. au Parc-Saint-Maur; VILLARD Jules, S.-ch. br. ouv. à Paris; VILLEPLÉ Joseph, Cis. à Paris; PERRUCHOT François, Ex-cis. à Paris.

**SEINE-ET-MARNE.** — BARLIER Jules, Ch. manouv. pr. à Samois-sur-Seine; BOÛCHU Léon, Ch. aig. à Melun; BOURDERON Eugène, M. sp. à Moissy-Gramayel; COUQUIAT Clotaire, Ch. c. à Dammarié-les-Lys; DUMAS Antoine, Ch. bur. g. à Montereau; GRANDVILLIERS, Ch. g. à Fontainebleau-Avon; GREEFFE Alfred, Empl. à Cesson; LACHAMBRE Marcel, Cant. pr. à Varenne-sur-Seine; MICHAUT Georges, Ch. tr. à Montereau; MICHOU Jules, Ch. st. à Vosges; PERSON Jean, Vis. à Melun; THÉPÉNIER François, S.-ch. c. à Montereau; VABLY Hippolyte, S.-ch. c. à Sernaise; VERNIN Claude, Ch. contrôl. g. à Combs-la-Ville; CARILLOV Antoine, Ex-g.-sig. à Bois-le-Roi.

**SEINE-ET-OISE.** — ASTRIÉ Jules, Ajus. à Villeneuve-Saint-Georges; BARTHÉLÉMY Louis, S.-ch. br. ouv. à Essonnes; BLANCHARD Abel, Ch. manouv. à Villeneuve-Saint-Georges; BOUDARD Léon, S.-ch. br. ouv. à Villeneuve-Saint-Georges; BOUET Paul, Br. manut. à Brunoy; BOUVIER Georges, Insp. divis. à Corbeil; CHAMBON Palmyr, Surv. voie à Corbeil; CHAPEAU Jules, Empl. à

**RÉSEAU DU MONT BLANC & DE LA CÔTE D'AZUR**

**STATIONS THERMALES**

VICHY  
POUGUES  
CHATEL-GUYON  
ROYAT  
SI NECTAIRE  
AIX EN PROVENCE  
VALS  
CHALLES ETC...

SEJOURS D'ETE EN  
SAVOIE  
DAUPHINE  
JURA  
BOURGOGNE-MORVAN  
AUVERGNE  
CÉVENNES

EVIAN  
AIX-LES-BAINS  
SAINT-GERVAIS  
BRIDES  
URIAGE  
ALLEVARD  
CHALLES ETC...

AVIGNON  
ARLES  
MARSEILLE

TOULON  
HYÈRES  
S'YRINE  
S'ADRAEL  
CANNES  
JUAN-PIENS  
NICE  
MONTÉCARLO  
MENTON

LE MAROC  
L'ALGÈRIE  
L'ESPAGNE  
L'ORIENT & L'EXTRÊME-ORIENT  
LE LEVANT

LA CORSE

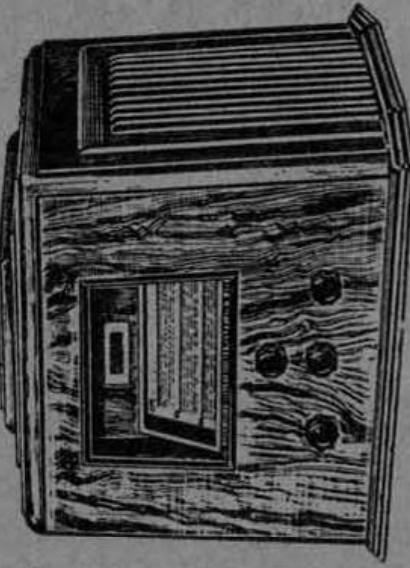
LA TUNISIE

GARE DE LYON  
(Face au Départ)

Couvercle-écran du son (breveté)

**RADIO P.L.M.**

52, Rue de Chalon — PARIS-12<sup>e</sup>



Fabrique les Postes "RONOR" le grand succès des  
Foires de Paris, Dijon et Amiens

Médaille d'Or et GRAND PRIX de l'Exposition du Commerce et de l'Industrie,  
PARIS 1934

**RONOR-5** — Octo-Super, 5 lampes nouvelles américaines,  
80 stations, très sélectif et musical, anti-fading, 110 à 250 volts,  
alter ou universel. . . . . **1.500 fr.**

**Pour les Agents.** . . . . . **950 Fr. net.**

**RONOR-6** — Poste de grande classe, toutes ondes, postes  
coloniaux, Moscou et plus de 20 stations étrangères en plein jour,  
nouvelles lampes heptodes américaines, 150 stations, musicalité  
incomparable, anti-fading 100/100. Deux présentations très  
luxueuses. . . . . **2.500 fr.**

**Pour les Agents.** . . . . . **1.500 Fr. net**

Boîte dynacoustique spéciale, noyer massif  
finement verni au tampon, réglage visuel  
et silencieux. Garanti un an.

Demandez les notices spéciales —  
Catalogue général — Facilités de paiement  
— **Ouvert dimanches et fêtes** —

**TOUTES LES GRANDES  
MARQUES AVEC LES  
PLUS FORTES REMISES**

**TOUT POUR LA  
PHOTOGRAPHIE**

Nombreuses attestations d'Agents P.L.M.  
à la disposition des acheteurs

Villeneuve-Triage; DEBLARD Léonard, Ouv. à Villeneuve-Saint-Georges; DÉRONZIER Jean, M. r. à Villeneuve-Saint-Georges; DES-  
POIS Gustave, Ch. manut. à Corbeil; DEVILLE Aguste, Empl. à  
Villeneuve-Saint-Georges; DUCUET Isidore, Ch. g. à Boigneville;  
ENJOLRAS Henri, Empl. pr. à Villeneuve-Saint-Georges; FAUXINSTER  
Albert, Ch. manœuv. à Villeneuve-Saint-Georges; FEUILLU Emile,  
S.-ch. c. à Boutigny; GABORIT Barthélemy, Ouv. à Montgeron;  
Mme GRARE Jeanne, Empl. à Villeneuve-Saint-Georges; GIUENEUP  
Emile, Ch. manut. à Villeneuve-Saint-Georges; GUILLEY Alexandre,  
Cond. à Villeneuve-Saint-Georges; HESSE Albert, Insp. div. à Ville-  
neuve-Saint-Georges; LÉGER Henri, Ch. t. à Villeneuve-Saint-  
Georges; LE GUYADER Jean-Baptiste, M. m. à Villeneuve-Saint-  
Georges; MARIOTTE Emile, M. m. au Val-Pompadour; MEILLAND  
Claude, S.-ch. g. à Villeneuve-Triage; MOREAU Joseph, S.-ch. br.  
ouv. à Villeneuve-Saint-Georges; OLLIER Baptiste, Ch. aig. à Ville-  
neuve-Saint-Georges; PALFRÖY Louis, Ouv. à Villeneuve-Saint-  
Georges; PHILIPPEAU Henri, Ouv. à Villeneuve-Saint-Georges;  
PISSON Louis, Empl. pr. à Viroflay; PRÉVOTAT Charles, Ouv. à Ville-  
neuve-Saint-Georges; RENARD Louis, Empl. pr. à Brunoy; ROUS-  
SELET Alexandre, Cis. à Villeneuve-Saint-Georges; SIMON Abel,  
Ouv. à Villeneuve-Saint-Georges; SOURD Joseph, Ai.-ouv. à Ville-  
neuve-Triage; TAILLANDIER Jean, S.-br. garç. bur. à Villeneuve-  
Triage; VIDAL François, S.-ch. manœuv. à Villeneuve-Saint-Georges;  
VIDAL Urbain, Ch. aig. à Villeneuve-Saint-Georges; BIGEARGEAL  
Léonard, Ex-ouv. à Villeneuve-Saint-Georges; GARNIER Gaston,  
Ex-ouv. à Valenton.

**VAR.** — ALLIEY Louis, Cis. pr. à Toulon; ARNOUX Léon, Cond.  
à Toulon; BREUIL Edouard, M. r. à Toulon; CASTELLAN Félix, Ch.  
ét. à Draguignan; CHAMBRON Ferdinand, Ch. dép. à Carnoules;  
CHIEUSE Edmond, M. r. aux Arcs; CROZAT Louis, Ch. g. à Besse;  
FRANCHI dit ROBERT Marie, Ch. bur. à Draguignan; GAILLARD  
Pierre, M. r. à Carnoules; GALLINATTO Marius, M. r. à Toulon;  
HONNORAT Pierre, S.-ch. ét. à Draguignan; JAUBERT Jules, S.-ch.  
manœuv. à Toulon; PASSERIN François, Ch. c. à Vidauban; TANGUY  
Emile, Chauff. manœuv. à Toulon; VASSEROT Joseph, H. ét. à Saint-  
Raphaël; BONDUÉL Emile, Ex-contrôl. tech. pr. à Toulon; ROUSTAN  
François, Ex-s.-ch. manœuv. à la Seyne-Tamaris-sur-Mer; MAINERI  
Jean-Baptiste, Ex-g.-sig. à Toulon; ALLIAUD Léon, Ex-s.-ch. manut.  
à Puget-sur-Argens.

**VAUCLUSE.** — AUBERGER Armand, Cant. pr. à Avignon;  
BASTIDE Félix, M. r. à Pertuis; CHARRIER Paul, Cis. à Avignon; CHAN-  
GEAT Washington, Cant. pr. à Orange; CLARIOT Victor, Ch. g. à  
Montfavet; CORREARD Sylvain, M. r. à Avignon; DOZE Louis, F.-m.  
à Lumières; FOUQUET Pierre, M. r. à Avignon; GENDRIER Jean, Ch.  
g. à Cavailhon; GIRAUD Vincent, Gard. à Avignon; MONIER Eugène,  
Ch. t. à Avignon; NICOLAS Clément, Ch. c. à Villelaure; NURY  
Germain, Ch. t. à Avignon; REYMONET Joseph, Ch. c. à Cheval-  
Blanc; SABATIER Félicien, M. sp. à Orange; TAILLEUX Charles, Ch.  
rés. à Orange; TEISSIER Alfred, M. r. à Avignon; THIBON Auguste,  
Cond. à Avignon; TRAMIER Henri, Br. manut. à Orange; VIAU Félix,  
Cis. pr. à Avignon; VINSON Auguste, Aig. à Avignon; VIVET Marius,  
Ch. t. à Avignon; REYNE Léon, Ex-méc. r. à Avignon; BÉRAUD  
Louis, Ex-ch. t. à la Palud; LÉBRUN Jean, Ex-ch. t. à Avignon;  
MICHEL Auguste, Ex-contrôl. à Courthézon.

**YONNE.** — BAILLY Marcel, H. ét. à Avallon; BAJARD Gilbert,  
Ch. g. à Saint-Julien-du-Sault; COUGNOT Lucien, M. r. à Migennes;  
DÉPONT Louis, Ch. g. à Saully; FAILLY Samuel, M. r. à Migennes;  
FRÉCUN Antoine, Ch. g. à Saint-Sauveur; GALLER Jules, F. enr.  
à Cravant; GOUDOUX Henri, Aj. à Cheu; GOUDROT Ernest, F. enr.  
à Rebruseaux; JOLLOIS Louis, Ch. c. à Joigny; MARCHAND Gabriel,  
Aig. à Cravant; MILLOT Georges, Ch. g. à Pont-sur-Yonne; MOREAU  
Emile, Ch. c. à Arcy-sur-Cure; PETIT René, Ch. g. à Coulanges-sur-  
Yonne; PALOUX Jean-Baptiste, Ch. g. à Avallon; RAPIN Justin, Ch.  
c. à Digos; VÉZARD Alfred, Ch. c. à Villeneuve-la-Donnadre; MÉR-  
NIER Jules, Ex-ch. t. à Bussy-en-Othe; VALLANSANT Pierre, Ex-ch.  
g. à Athie; PONS Jean-Baptiste, Cis. à Briennon; GUYARD Alphonse,  
Ex-m. à Sens.

**ALGER.** — Mime BALEN Yvonne, Téléph. à Alger; BENOUCER  
Mohamed, Cant. à Rouine; BENSEDGA Sahrroui, Cant. à Barrage;  
Mlle BONNE Louise, Cise. à Alger; BOYER François, Cis. à Agnia;  
BRICHER Norbert, S.-ch. g. à Affreville; HANGHÉ Paul, Insp. à Alger  
HARB Mohamed, H. ét. à Blida; JAUVERT Léonce, Ai.-ouv. à Blida;  
LABROD Rémy, S.-ch. bur. à Alger; MEHDAOUI Abdelkader, Cant.  
à Merdja; MECHERBI Abdelkader, Cant. à Orléansville; MOLLISSON  
Paul, S.-ch. bur. à Alger; NOVACK Alphonse, S.-ch. g. à Agha.

**ORAN.** — ALEZAIS Lucien, M. r. à Sidi-Bel-Abbès; BEN HAMOU  
Yahia, Cis. pr. à Sidi-Bel-Abbès; BLASCO Joseph, Cond. à Oran;

GAGNET Henri, Ouv. à Sidi-Bel-Abbès; Mme JAUBERT Henriette, F. à é. à Oran-Marine; MIRA Antonio, M. r. à Oran; PORTÈS Jacques, Surv. r. à Oran; ZEMALACHE Meguenni, Cant. à Mare-d'Eau.

SUISSE. — DONZÉ Henri, Cis. à Porrentruy; FUMEY Paul, Vis. à V. -be.

PRINCIPALITÉ DE MONACO. — MAUGER Paul, Ch. g. à Monte-Carlo.

ITALIE. — BERNARD Félix, Ch. vis. à Vintimille; BLANC Joseph, Ch. bur. g. à Rome.

AFRIQUE. — LOBIOT Henri, insp. div. détaché à la compagnie du chemin de fer de Dakar au Niger.

Par Arrêté du 16 Janvier 1935, la Médaille d'Honneur, en vermeil, des Chemins de fer a été décernée aux Agents dont les noms suivent :

RHÔNE. — CINQUIN P. Ex-g.-sig. à Millery; LEFRANC C. Ch. bur. pr. à Lyon.

SEINE. — BELON P. S.-ing. à Vincennes.

Par Arrêté du 16 Janvier 1935, la Médaille d'Honneur, en argent, des Chemins de fer, a été décernée aux Agents dont les noms suivent :

AIN. — ALLOMBERT J. Ch. Aig. à Bourg; AULAZ F. Br. manut. à la Neuve-Viriat; BERNARD A. Aig. à Arlod; BERTHIER J. Ch. g. à Meximieux-Pérouges; BLAZER L. Brig. à Pont-d'Ain; BOURGEOIS P. Ch. g. à Oyonnax; BRACHET A. M. r. à Bettant; DOUMENC C. Ouv. ex-m. à Ambérieu; DUPRAZ C. M. r. à Péronnas; FAVRE L. Contrôl. de g. à Bourg; GENIEZ T. Ouv. ex-m. à Ambérieu; LÉGLISE L. Ch. t. à Péronnas; LOUIS L. M. r. à Bourg; MÉTRAL F. S.-ch. manut. à Bourg; MUTIN J. Aig. à Saint-Denis-les-Bourg; PAGET F. Ch. c. à Brégnier-Cordon; PASQUET M. Ch. t. à Bourg; PAULME J. Cis. à Bellegarde; RAVIER P. Ch. t. à Ambérieu; ROUX M. Cant. pr. à Crépieux-la-Pape; TAILLANDIER C. M. m. à Ambérieu; VALENCIN A. Ch. g. à Montrevel; VAREMBIER L. M. r. à Ambérieu.

ALLIER. — DUFRÈNE H. Contrôl. adj. t. à Moulins; DUMAS A. S.-ch. vis. à Gannat; LESBRE P. S.-ch. manœuv. à Saint-Germain-des-Fossés; MAISONNEUVE J. Ch. g. à Saint-Pourçain-sur-Sioule; MARTIN L. S.-ch. manœuv. à Saint-Germain-des-Fossés; MATHET L. Ch. t. à Saint-Germain-des-Fossés; POISSON J. Cant. à Saint-Germain-des-Fossés; REDON B. S.-ch. manut. à Bellevue; R. y G. S.-ch. de c. à Creuzier-le-Vieux; SIMON J. Cis à Saint-Germain-des-Fossés; TANTOT G. S.-ch. manut. à Gannat; CHEVALLIER F. Ex-aig. à Moulins.

ALPES-MARITIMES. — ANFRÉVILLE G. M. r. à Nice; ARNOUX E. Br. à Antibes; BÉNAT P. Contr. adj. à Nice; BROQUIER A. M. r. à Nice; COURBIS L. M. r. à Nice; COURT E. Ch. g. à Grasse; DAGRON T. S.-ch. g. à Nice-Saint-Roch; FARAUT L. M. r. à Nice; FRISON P. Cis à Cannes; GONNET A. Ch. g. à Cannes; LAYET P. Ch. st à Nice-Riquier; LEON E. S.-ch. br. ouv. à Cannes-la-Bocca; MINIER L. S.-insp. à Nice; MOZZICONACCI F. F. enr. à Nice; PAROD H. Cant. pr. à Menton; PASTORINO J. Ch. c. à Beaulieu-sur-Mer; PHILIT B. M. r.

à Nice; PRAMAYON H. Ch. g. à Nice-Saint-Roch; SIMIAN A. Ch. st. à Toust-de-l'Escarène; TIXIER H. M. r. à Nice; BOVET J. F. h. c. à Grasse.

ARDÈCHE. — AVON A. Ch. dist. pr. à Tournon; AYMARD L. Br.-ch. à Aubenas; AVROULET J. Ai.-ouv. au Teil; BOUTIER E. Br.-ch. à Bourg-Saint-Andéol; BRITTON J. Insp. div. au Teil; BUVAL F. Ch. g. à Tournon; CHARRIER E. Ch. t. à la Voulte-su-Rhône; CHEYRON L. Ch. tr. au Teil; CRÉGUT A. Cant. pr. à Saint-Paul-le-Jeune; DEBARD J. M. sp. au Teil; DUPONT E. Ch. g. à Viviers; LAPORTE A. M. r. au Teil; MATHON H. M. r. au Teil; PARIS A. S.-ch. g. au Teil; ROUSSILLON B. Cis au Teil; ROYER L. M. au Teil; ROYER M. S.-ch. br. au Teil; VALLIER A. Ch. g. à Chomérac; TRENCHAT C. Ex-vis. à la Voulte-sur-Rhône.

ALPES (BASSES). — BERMOND J. Cant. pr. à Digne; BLANC A. Ch. c. à Lancel; BOURGUE A. Ch. c. à Peyruis.

BOUCHES-DU-RHÔNE. — ARMIEU C. Cis pr. à Salon; ARNAUD C. M. r. à Marseille; ARSAC F. Cis à Marseille; AUBERT C. Ch. t. à Marseille; AUGIER L. Ch. rés. à Arles; AURUOLLE H. Ch. m. à Mar-seille; AVON F. Cond. mac.-out. à Arles; BARILLON V. Contrôl. tech. pr. à Marseille; BATAILLER H. S.-ch. manut. à Marseille; BÉALLET B. Ch. d'ét. à Marseille; BÉCARUD R. Rédac. pr. à Marseille; BÉCHET A. Ch. m. à Marseille; BÉCARD A. S.-ch. manut. à Marseille; BÉRAUD E. Ch. g. à Lambesc; M<sup>lre</sup> BEYSSEN E. Cise à Salon; BIDET P. S.-ch. at.-l. à Arles; BOSCH P. Cis à Marseille; DE BOURY A. S.-ch. bur. g. à Mar-seille; BOUVETIER M. Ch. g. à Saint-Antoine; BRET J. Contr. à Mar-seille; CADET L. Emp. pr. à Marseille; CARBONE T. Ch. aig. pr. à Miramas; CARBONEL V. Ai.-ouv. à Marseille; CAUVIN E. Br. manut. à Marseille; CAVARD J. Ch. g. à Marseille; CHANCEL D. M. r. à Mar-seille; CHAVE C. Aig. à Saint-Victoret; CHAZE J. S.-ch. br. ouv. à Marseille; CHICHIGNOUD J. Vis. à Marseille; CLAUZEL C. M. r. à Miramas; COSTE A. M. r. à Marseille; CROUZET L. Ouv. à Arles; DALBÉRA F. Br. manut. à Marseille; DÉLÉRIEU F. Ch. bur. pr. à Mar-seille; DELEUIL L. S.-ch. manut. à Marseille; DELEUIL M. M. r. à Aubagne; DELHOMME E. S.-ch. g. pr. à Miramas; DURAND P. Br. manut. à Marseille; DURY A. vag. à Aix-en-Provence; ETIENNE R. Ch. tr. à Marseille; FÉNIS F. M. r. à Marseille; FÉRAUD L. S.-ch. g. à Marseille; GAUDE C. S.-ch. manut. à Marseille; GRILLET C. Cant. à Tarascon; GROS F. Ch. tr. à Marseille; GUIGOU J. S.-ch. manut. à Marseille; GUISE J. S.-ch. br. ouv. à Arles; HONNORÉ L. Emp. pr. à Arles; JOLY L. S.-ch. manut. à Arles; LAUGIER H. Ch. st. à Niolon; LEBLANC V. S.-ch. manut. à Marseille; LEJAULT F. Vis. à Miramas; LEVILLAIN L. S.-ch. manut. à Marseille; LUCENTI E. S.-ch. manut. à Marseille; MAILHAN J. Br. manut. à Marseille; MANENTI M. S.-ch. bur. g. à Marseille; MARRO J. Cis à Marseille; MARTIN E. Ch. gr. à Marseille; MASSABO N. Ch. br. manœuv. à Marseille; M<sup>lre</sup> MAU-BERT E. Cise à Marseille; MICHEL D. Br. manut. à Marseille; MOU-NIER E. Ch. tr. à Marseille; MOUSSELIN J. Contr. adj. manœuv. à Marseille; NAL L. Ch. manut. pr. à Marseille; PADOVANI C. S.-ch. g. à Marseille-Saint-Charles; PASCAL L. Cond. à Marseille; PAYAN M. Br. manut. à Marseille; PONS G. Cond. à Aubagne; REYBERT J. Emp. pr. à Arles; REYNAUD L. H. é. à Virolles; REYNAUD M. Ch. aig. pr. à Miramas; RICARD T. Ch. tr. à Marseille; RIPIET E. Cis à Arles; ROBERT J. Ouv. à Arles; ROBERT J. Br. manut. à Marseille; ROUBIEU J. Aig. à Marseille; ROUX P. S.-ch. bur. g. à Sainte-Marthe; SAUVA-GEON V. S.-ch. manœuv. à Marseille; SIMON F. Br. manut. à Mar-



"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 395 fr  
avec  
dynamique

EXQUIS DÉJEUNER

PHOSCAO

PUISSANT RECONSTITUANT

A. DARDANNE et FILS

Docteurs en Pharmacie

1, Rue François-Ier, PARIS (8<sup>e</sup>)

seille; TAXY H, Ch. dép. à Marseille; TRUC F, Rec. à Marseille; VAL-  
LON P, Cis à Marseille; VIALLE H, Contr. adj. à Marseille; VOLPE A,  
M. r. à Miramas; BERTRAND E, Ex-ouv. à Arles; DELUY L, Ex-prép.  
manut. à Marseille; MAIGNÉ D, Ex-ch. bur. à Marseille; POUJOL J,  
Ex-ouv. à Arles; ROCHETTE G, Ex-ch. sig. à Mollégès; ROURE M,  
Ex-H. é. à Cassis-sur-Mer; ROMAN L, Ex-ch. cant. à Saint-Chamas,  
CHER. — DUCROUX F, H. é. à Cuffy.

**CÔTE-D'OR.** — AUBERTIN F, Br. aux Laumes; AUDRY C, Br. à  
Nuits-Saint-Georges; AUSSÉL L, Visit. à Dijon; BARBAT E, Contrôl.  
adj. tr. à Dijon; BASSARD C, S.-ch. br. ouv. à Dijon; BAUDRY M, Ch. g.  
à Gémeaux; BESANÇON F, P. à Saulon; M<sup>me</sup> veuve BESANÇON E, G.-  
bar. à Dijon; BIGEON M, Ch. g. à Pont-de-Pany; BOISSON J, Ch. g.  
à Plombières; BONNET R, Aig. à Seurre; BORLOT A, Br. manut. à  
Saint-Jean-de-Losne; BORNIER A, Ch. manut. à Dijon; BULIOT F,  
Br. manut. à Dijon; CAMUS H, Ch. g. à Pouilly-en-Auxois; CAUZARD G,  
S.-ch. g. aux Laumes; CHAMOREAU P, M. r. à Dijon; CHENEVARD L,  
Ch. cant. à Losne; CLAIRE P, Cis à Chaugey; COLLARD A, M. r.  
à Dijon; COTTIN G, Ch. g. à Arnay-le-Duc; COUPAT H, Ch. br.  
ouv. à Dijon; DALOZ G, Cant. pr. à Maxilly; DOREY F, S.-ch. br. ouv.  
à Dijon; DUCROUX A, Ch. tr. à Dijon; DUMAS J, Empl. à Dijon;  
GAILLARD A, Ch. st. à Ruffey; GEVREY J, M. r. à Dijon; GOUTHERET F,  
Cis à Dijon; GUENEAU A, M. r. à Dijon; GUCHARD C, Ch. tr. à Dijon;  
HERBOULET J, Ch. cant. à Courcelles-sous-Grignon; JACQUIN M,  
Cis à Dijon; JAVEL P, M. r. à Dijon; JAVELLE S, Ch. m. aux Laumes;  
JEANDOT M, Aig. aux Laumes; M<sup>me</sup> KUN J, Contr. pr. à Dijon; MAR-  
TIN L, M. r. au Laumes; MONAT L, ouv. à Dijon; MOSER A, Cond.  
mach.-out. à Dijon; MOUGAUD M, Br.-ch. à Dijon; MOURGEON U,  
M. r. à Dijon; NICOLAS T, C.-sign. à Nuits-Saint-Georges; ORMAUX  
F, Aig. à Dijon; PACES M, Ch. tr. à Dijon; PALLENOT J, M. r. aux  
Laumes; POLLET E, M. r. à Dijon; POUSSOT C, Ch. tr. à Dijon;  
PUGET J, Br.-ch. à Dijon; REGNIER M, Ch. tr. à Dijon; ROBERT E,  
Cis à Crapaud; SAUNIER L, Cant. à Pagny-le-Château; TABOREAU F,  
Ch. tr. à Dijon; TALLON P, Ch. g. à Epoisses; TASSONE H, M. m. aux  
Laumes; TROMPETTE M, M. r. à Dijon; VAUTEY A, Ch. aig. à  
Dijon; VÉROU V, Surv. dép. à Dijon; DUBOIS P, Ex-mécan. r. à Dijon;  
GAUDRIOT P, Ex-manœuv. sp. à Dijon.

**DOUBS.** — BADEY J, S.-ch. manœuv. à Besançon; BARÇON A,  
Ch. tr. à Besançon; BEZ L, Ch. g. à Saint-Hippolyte; BOUCHET L,  
S.-ch. manœuv. à Besançon; CAR - GRANDJEAN C, Cis à Pontarlier;  
CLAVIER C, Contrôl. rés. à Besançon; COLLETTE F, Ch. tr. à Besan-  
çon; FIDON J, H. é. à Besançon; GENOT C, Surv. pr. à Besançon;  
GRANDROUCHE J, Surv. pr. à Montbéliard; JEANNENEY L, Ch. distr.  
pr. à Besançon; LAMBERT L, S.-ch. manut. à Pontarlier; M<sup>me</sup> LAUDE  
M, F. a. é. à Audincourt; NARDIN E, Cis à Besançon; NÉRET G, Ch. tr.  
à Besançon; PETTE L, Cant. pr. à Frasne; PIERRE A, M. r. à Besan-  
çon; POLY V, Cond. à Besançon; RAMAGE J, M. manœuv. à Besançon;  
ROLLIER L, S.-ch. manut. à Besançon; ROUILLER G, Ch. tr. à Pontar-  
lier; VUILLEMINOT P, Cond. à Besançon; GIVORD C, Ex-s.-ch. br.  
manœuv. à Besançon;

**DRÔME.** — AUCLAIR C, Ch. g. à Crest; BERT E, H. é. à Valence;  
BUFFIÈRE E, Ch. tr. à Valence; CHAUNEL E, Cond. à Montélimar;  
COINDET A, Cis à Saint-Rambert-d'Albon; DÉPÊCHE A, M. r. à  
Portes-les-Valence; EXBRAYAT L, Ch. br. manut. à Valence; FAYARD  
H, Cis à Livron; FRAISSE C, M. r. à Portes-les-Valence; FRAISSE L,  
M. r. à Portes-les-Valence; LÉZARME A, Cant. pr. à Donzère; MA-  
THON E, Ch. gr. à Valence; MEUNIER E, Cis à Valence; MOURIER P,  
Aig. à Portes-les-Valence; PASCALIN M, Ch. tr. à Valence; PIN B,  
C.-sig. à la Croix-des-Mailles; PUJOLAS J, M. r. à Pierrelatte; RIS-  
SOUAN V, S.-ch. manut. à Portes-les-Valence; ROGIER J, S.-ch. manut.  
à Pierrelatte; ROGNON D, Ch. cant. à Nyons; SALARD L, S.-ch. bur.  
à Valence; TEYSSIER A, Ch. tr. à Valence; VACHER J, Ch. tr. à Va-  
lence; VIALLET E, Ex-M. r. à Portes-les-Valence.

**GARD.** — ALLAMEL L, M. r. à Alès; ALLÈGRE A, G. à Alès;  
ASTRUC P, S.-ch. manut. à Nîmes; AUGER E, M. r. à Nîmes; BARBUT E,  
Ch. g. à Calvisson; BASTIDE L, M. r. à Nîmes; BLAUD J, Ch. g. à  
Manduel-Redessan; BOISSIER F, Br. manut. à Nîmes; BOURLES F,  
S.-ch. bur. à Nîmes; BRÈS F, Br. à Bagnols; CLAUZEL P, Ch. cant. à  
Rousson; COURT-S R, M. r. à Nîmes; COUANT L, Ch. gr. à Alès;  
FAUVEAU H, ouv. à Nîmes; GERMAIN A, M. r. à Nîmes; GINOUX P,  
Ch. manut. à Alès; LACROIX C, F. a. é. à Nîmes; LAMAT P, Cond. à  
Nîmes; LAUTON M, Br. manut. à Nîmes; MARAYAL J, M. r. à Alès;  
MAURIN A, M. r. à Nîmes; MAURIN A, Ouv. à Nîmes; MÉJEAN M,  
M. r. à Nîmes; MICHEL P, Ouv. à Nîmes; MONCHAUD F, M. r. à  
Alès; POLCE E, Ch. manœuv. à Nîmes; PUECH A, M. r. à Alès; REY F,

# GAINES 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'embonpoint  
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) dont les organes doivent être soutenus.

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



N <sup>os</sup>	FAÇON	Hauteur	PRIX
101	Non réglable . . . . .	20 %	69
102	Réglable . . . . .	20 %	89
103	Non réglable . . . . .	24 %	109
104	Réglable . . . . .	24 %	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.

**BELLARD - M - THILLIEZ**  
SPECIALISTES  
**22, F<sup>g</sup> MONTMARTRE - PARIS (9<sup>e</sup>)**  
(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<sup>e</sup>)**



**ENCRE D'IMPRIMERIE****Ch. Lorilleux et C<sup>ie</sup>**16, Rue Suger, 16  
PARIS (VI<sup>e</sup>)**PAPERIES DE CLAIREFONTAINE**  
à ÉTIVAL-CLAIREFONTAINE (Vosges)PAPIERS A ECRIRE, PAPIERS  
D'ÉDITIONS, PAPIERS REGISTRE, ETC.  
ENVELOPPES DE  
LETTRES,  
PAPIERS FAÇONNÉS,  
CAHIERS D'ÉCOLIERS,  
Etc. — — —  
6 MACHINES 1<sup>re</sup> 10 A 2=30 —Maison à Paris  
3, rue Séguier  
Tél. : Danton 52-30**PEINTURES**  
**LE POULPE**  
ÉTABLISSEMENTS  
**FRANÇOIS BRUNNER**  
VILLEURBANNE (Rhône)**MACHINES A COUDRE**  
**"UNIC"**Les plus pratiques  
Magasin d'exposition et vente  
67, Boulevard Beaumarchais — PARIS (3<sup>e</sup>)

Catalogue franco - Expéditions Province

Facilités — Conditions avantageuses aux AGENTS P. L. M.

**Homme. . . . . 165 fr**  
**Enfant. . . . . 125 fr.**  
Fusil à partir de 220. Machine à coudre 625.  
Garantis 5 ans — Catalogue franco.**Manufr des Cycles BALLIS**12, rue du Onze-Novembre  
**SAINT-ETIENNE**

SUCCURSALE A PARIS : 9 bis, boulevard des Filles-du-Calvaire

Cis à Nîmes; ROBERT J. Rédact. pr. à Nîmes; ROBERT O. Ch. manœuv. à Nîmes; ROUX F. Empl. pr. à Nîmes; SABATIER A. Ouv. à Alès; SAINTPIERRE P. F. a. é. à Beucaire; SALANSON J. Ouv. à Nîmes; SOUCHE R. Cond. à Alès; VETSCH L. L.-np. à Nîmes; VIDAL F. Ch. aig. à Nîmes; M<sup>me</sup> CHABRIER P. ex-G.-bar. à Uzès; DUPONT D. ex-Pos. à Orthoux; GRANDCHAMP J. ex-Cond. mach.-out. à Fourges; FARRE J. ex-Aig. à Nîmes; FAURE J. ex-Ch. br. ouv. à Nîmes; BÉALET E. ex-Ouv. à Nîmes; CHARBONNEYRE C. ex-M. r. à Alès; COMPAN J. ex-M. r. à Nîmes; DIVOL J. ex-Cond. à Barjac.

**ALPES (HAUTES).** — ACUILLON M. Ch. tr. à Veynes; DEBON E. Aig. à Veynes; FÉRAUD E. M. r. à Veynes; GÉRARD L. M. r. à Veynes; LOMBARD P. Vagon. à Veynes; MARTIN L. Surv. pr. à Gap; MARTIN L. MARTIN L. Ch. bur. à Gap; OLLAGNIER J. Cant. à Villard-Saint-Patrice; REYNARD A. Ch. dessin. à Gap; ROMAN L. M. r. à Veynes; ROMAND C. S.-ch. visit. à Veynes; VERVILLE A. Piq. à Chorges.

**LOIRE (HAUTE).** — BONNET L. Ch. tr. au Puy; GUILLOR L. Ch. rés. ex-M. à Sembaded; POULARD J. Ch. g. à Pont-de-Lignon; TOURRETTE A. M. r. à Brioude.

**SAÔNE (HAUTE).** — BRÉGAND L. Ch. st. à Magny-Vernois; LÉFONG J. Ch. tr. à Arc-les-Grays; NOÏROT F. Ch. cant. à Magny-Vernois.

**SAVOIE (HAUTE).** — BERGOËN L. M. r. à Ville-la-Grand; BONDAT F. Cant. pr. à Meillerie; DUPENLOUP A. Ch. cant. à Evires; GANTELET J. Cant. pr. à Doussard; LACOMBE A. Ch. g. à Perrignier; LAPRAZ C. Surv. dép. à Ville-la-Grand; LAPRAZ J. M. m. à Ville-la-Grand; MOLLARET J. M. r. à Annecy; GRENÉE A. ex-Ch. g. à Annecy.

**HÉRAULT.** — AUDIBERT A. Cis à Montpellier; BÉRAUD R. Br. manut. à Montpellier; BONNEFOI J. S.-ing. ch. sect. à Montpellier; BRUNEL G. H. é. à Montpellier; CARRAT C. Br. manut. à Montpellier; DAUMAS P. L. ap. à Montpellier; FAUQUE L. S.-ch. manut. à Sète; GRÉGOIRE C. Ch. L. à Montpellier; HERMABESSIÈRE J.-B. Ch. tr. à Lunel; JUSLY M. Br. manut. à Montpellier; LAUTON P. Ch. cant. à Lunel; MANCY A. Ch. bur. g. pr. à Sète; MARCON C. Ch. manut. pr. à Montpellier; MERCADIÉ A. ex-Gard. à Lodève; PINEL L. S.-ch. manut. à Sète; SCHMITT A. F. a. é. à Montpellier; THOMAS A. Ch. g. à Villeneuve-les-Maguelonne; TRAHINE G. S.-ch. manut. à Montpellier.

**ISÈRE.** — ALLERMOZ E. M. r. à Grenoble; ALLIBERT D. Cant. à Grenoble; BARY J. Ch. cant. à Saint-Egrève; BENEDETTO J. M. r. à Grenoble; BERNARD-BRUNET V. Ch. tr. à Grenoble; BLANCHIN C.

Ouv. ex-M. à Grenoble; BONNET C. Ch. g. à Heyrieux; BROCHER A. Br. à Bourgoin; BURRIAND P. gard. cant. à Saint-Marcellin; CROTTY M. Ai.-ouv. à Grenoble; DAUTRUCHE A. Contrôl.-adj. S.-E. à Chasse; DAVID A. Cond. à Grenoble; DOULAT A. Cant. pr. à Grenoble; GUILNET J. Ch. tr. à Grenoble; LAMBERT M. S.-ch. manœuv. à Jarric; LAUGIER G. Ch. tr. à Grenoble; M<sup>lle</sup> LENFANT L. Cise à Grenoble; MABILON E. Ch. manut. pr. à Chasse; MANCHON A. Aig. à Moirans; MAURICE F. Br. manut. à Grenoble; MERLE J. H. é. à Vienne; MOYNE J. Ch. tr. à Chanas; MURE F. Aig. à Grenoble; NICOLAS C. H. é. à Vienne; PARRAT J. Ch. dist. à Clelles; PATUREL P. Empl. dép. à Grenoble; PERRIER J. Ch. g. à Saint-Marcellin; M<sup>me</sup> veuve POULAT G. G.-bar. à Champ; RICHARD A. Cis à Grenoble; RIVOIRE J. Cis à Grenoble; SIMOND M. Rec. à Fontaine; TATIN S. G. à Grenoble; VALLIN J. H. é. à Pont-de-Beauvoisin; VEISON H. Aig. à Feyzin; VERGNE F. Surv. v. à Feyzin; VIBOUD J. G. à Fontaine; MÉFRET S. ex-Ouv. au Content-Beaufort; BRUYÈRE A. ex-M. sp. à Grenoble.

**JURA.** — BARRAUD C. M. r. à Dôle; BOILEAU A. Ch. tr. à Dôle; BONNEROT O. M. r. à Dôle; BRULET G. M. m. à Dôle; CHAIBLOT E. E.-méc. à Dôle; CHATEAU C. Ch. tr. à Dôle; COLIN F. M. r. à Dôle; CORNE E. E.-méc. à Dôle; DOREY S. Vag. à Dôle; FERNOUX L. M. r. à Dôle; GAGNEPAIN M. Cond. à Pagnoz; GENCE L. M. r. à Dôle; GRAND L. Ch. cant. pr. à Dôle; GRAND M. Ch. g. à Domblians-Voiteur; MICHAUD H. Cant. à Sautans; MOUILLARD A. M. r. à Lons-le-Saunier; MURIN C. Ch. g. à Montain-Lavigny; SANCEY S. Ch. tr. à Mouchard; THEVENIN L. Cant. pr. à Vers-en-Montagne; THOMAS G. Cond. à Lons-le-Saunier; VINDRIÉ J. M. à Lons-le-Saunier; M<sup>me</sup> JAY A. ex-G.-bar. à Rans.

**LOIRE.** — ABOUGIT E. Cant. pr. à Raonne; AZÉMARD P. Ch. tr. à Firminy; BADIOU A. Cant. à Saint-Etienne; BAJEOT P. Contr.-adj. à Roanne; BERNARDIN F. M. r. à Riorges; BRENIER J. Ch. g. à Saint-Pierre-de-Bœuf; BRUN J. a.-ouv. à Saint-Etienne; BRUN M. Distr. à Saint-Etienne; Bussière B. Br. manut. à Saint-Priest-la-Roche; CHAVANNE P. Ouv. ex-M. à Saint-Etienne; DAUMUR P. Ch. g. à l'Hôpital-sur-Rochefort; DAVID L. Insp. div. à Roanne; DELORME L. M. r. à Saint-Etienne; DESCOURS A. Ouv. ex-m. à Saint-Etienne; DUBESSEY J. H. é. à Saint-Etienne; DULAC J. Ch. tr. à Saint-Etienne; FARGE M. F. a. é. à Roanne; FAURE A. Manœuv. à Saint-Etienne; FORAISON E. S.-ing. Ch. s. à Saint-Etienne; FORESTIER L. M. r. à Firminy; GAILLARD G. Ch. g. à Bourg-Argental; GENEST J. Ch. tr. à Saint-Etienne; M<sup>me</sup> veuve GENEST, née ROBERT M. E. pr. à Saint-Etienne; GONTARD J. Ch. tr. à Saint-Etienne; GUILLAUME E. Ouv. ex-M. à Saint-Etienne; HUGUETTO J. Ch. M. à Saint-Etienne; JULIEN J. G. à Roanne; M<sup>me</sup> MATRICON M. Cise à Roanne; MAURIN C. Ai.-ouv.

**HUILES - CAFÉS - SAVONS** COLIS POSTAUX  
DEMANDEZ TARIF**ÉTS J.-E. BLANC & L. DELERY**

BRULERIE DE L'HERMITAGE

— 50-52, RUE SAINTE, 50-52 —

— MARSEILLE —

**TORRILHON**  
Clermont-Ferrand  
Vêtements industrie  
chaussures, tuyaux  
éponges, tapis  
**TORRILHON**DIRECTION  
et  
BUREAUX :

PARIS

3, Rue

Arsène-Houssaye



**V**ous êtes décidé, cette année-ci, à détruire vos mauvaises herbes à l'aide du chlorate de soude en solution dans l'eau. Voilà une idée excellente. Mais n'attendez pas, pour vous en débarrasser, que ces herbes aient atteint tout leur développement. Traitez dès que le sol commence à verdier et à la dose de 20 grammes au m<sup>2</sup>. Vous aurez des résultats surprenants et serez tranquille pour un an.

CLERC P. Cis à Caluire; COMBIER P. S.-ch. br. ouv. à Oullins; CROUZET C. Contr. à Oullins; CUISIARD D. Ouv. à Oullins; DAGUSTIN J. Ouv. ex-M. à Lyon; DANTON J. S.-ch. manoeuv. à Lyon; GROS J. S.-ch. bur. à Lyon; GUÉTAT C. Cis à Lyon; GUILLOT F. Manœuv. à Lyon; GRENTLEBACH G. S.-ch. bur. à Lyon; HORSIN E. Contr. à Oullins; HUREAU L. Ch. g. à Tassin-le-Demi-Lune; IMBERTÉCHE J. Ch. tr. à Lyon; JACON P. S.-ch. manut. à Lyon; JACQUET J. A.-ouv. à Lyon; JANIN J. Ch. tr. à Lyon; JOINARD A. Ouv. à Oullins; JOURDAN F. Cond. à Lyon; LACHAL V. F. entr. à l'Arbresle; LAGUETTE C. Aig. à Lyon; LAISSUS C. Br. manut. à Lyon; LAMARIE L. Cond. m.-out. à Oullins; LÉRISSE P. S.-ch. manut. à Ecully; LESNE E. Ch. tr. à Grigny; LINSOLAS F. Ch. tr. à Lyon; LIQUE F. Ouv. à Oullins; LOUCHE L. Ch. g. à Lyon; LUCAS F. Ch. aig. à Fontaine-sur-Saône; MAGNAT J. S.-ch. manut. à Lyon; MAIRE A. F. a. é. à Lyon; MAITRE M. M. r. à Villeurbanne; MARCHAND J. Br. manut. à Lyon; MARÉCHAL J. Ch. c. pr. à Lyon; MARGOTTON C. Ch. g. aux Chères; MARTIN L. Ch. manoeuv. à Givors; MATHÉLY L. Ouv. à Oullins; MAYOUD P. M. r. à Lyon; MÉZIAT-BURDIN A. Cis à Lyon; MICHEL A. S.-ch. manut. à Lyon; MICHEL A. Cis à Lyon; MOREL S. Distr. à Lyon; MORIN F. A.-ouv. à Oullins; NESMOZ J. manoeuv. sp. à Lyon; OUPET J. Ouv. à Oullins; PAQUIN J. Cis à Saint-Germain-au-Mont-d'Or; PAQUIEN L. f. à Lyon; PATEV H. Ch. aig. à Grigny; PEILLON P. Ch. tr. à l'Arbresle; PERRIER A. Br.-ch. à Lyon; PERRIER B. M. r. à Lyon; PERROT J. S.-ch. br. manoeuv. à Grigny; PERROT B. Ouv. à Oullins; PETIT A. Ajust. à Irigny; PEYLAGRIGNY P. Ouv. à Oullins; PEYRATOUT J. S.-ch. bur. g. à Lyon; PICO O. Ouv. à Oullins; PRIOT A. Ouv. à Oullins; PLAGNARD J. Ch. tr. à l'Arbresle; POUZOL F. Cond. m.-out. à Oullins; PREYSSAT P. S.-ch. c. à Lyon; PRUDON E. Cond. à Lyon; RIBIER P. S.-ch. br. ai.-ouv. à Lyon-Monchat; RICHARDET L. Surv. d. l. v. à Vénissieux; RICOU L. Ouv. à Oullins; ROUVERE J. M. r. à Grigny; ROULE J. Ch. tr. à Givors; ROUSSON A. Ouv. à Lyon; RUY J. Contrôl. adj. d. tr. à Lyon; SALAUD P. Cond. à Lyon; SCHWOB A. Ch. tr. à Bron; DECHÈNE-COTILLON A. Ouv. à Lyon; DELHOMME L. Ch. c. à Lancié; DELHORME J. S.-ch. manoeuv. à Saint-Germain-au-Mont-d'Or; DENIS F. Br. manut. à Lyon; DERVIEUX J. Ch. c. à Givors; DERVIEUX M. Cant. à Givors; M<sup>lle</sup> DESBOIS J. Recev. a. b



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

LES PRODUITS  
**L O R Y**

(Précédent Ch. Lanilleux & C<sup>ie</sup>)

ÉTABLISSEMENTS L. C. H. PARIS

Madame, Monsieur,

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

Agent Général : 5, Rue Lafont — LYON

Fournisseur autorisé de la C<sup>ie</sup> P. L. M.

pour  
**Butagaz**  
Gaz Butane  
voyez Vivier...



Spécialiste toujours premier!

En réclame: Réchaud 2 feux, émailité 70 Fr.  
A four, depuis ..... 275. Fr.

Livraison à domicile dans les 24 heures,  
charge de 13 kg. de gaz. ....

Facilités de paiement 12 Rue de Charonne PARIS

Présentation et démonstration — CATALOGUE GRATUIT

REMISE DE 10% AUX AGENTS P.L.M.

à Lyon; DESCHAMPS G. M. manoeuv. à Lyon; DOUBLIER E. M. sp. à Villeurbanne; DRAGOLE P. Ai.-ouv. à Oullins; DUBUIS J. Ch. tr. à Lyon; DUFFY C. S.-ch. manut. à Lyon; DUMONTEY C. Aig. à Lyon; DUPERON L. Ai.-ouv. à Oullins; DUPLATRE A. S.-ch. br. manoeuv. à Oullins; DUTROUX L. S.-ch. manut. à Lyon; EXTÉRIC E. Distr. à Lyon; ESTIENNE C. Ai.-ouv. à Oullins; FANJOUX C. Ch. tr. à Lyon; FAVÉRON L. Contr.-adj. Oullins; FORCHERON P. Cond. m.-out. Oullins; FORISSIER J. Ch. br. ouv. à Oullins; FRANCESCHI J. S.-ch. manut. à Lyon; GAUTHIER A. Ch. gr. à Lyon; GÉRARD F. S.-ch. g. à Lyon; GIGNON V. Ch. tr. à Lyon; GINET J. Ch. tr. à Vernaison; GIROUDON A. Ouv. à Lyon; GLAS G. Ai.-ouv. à Oullins; GONON J. Ouv. à Oullins; GONON L. Ch. manut. à Lyon; TEMPOREL M. S.-ch. manut. à Villeurbanne; TERRASSON V. S.-ch. br. ai.-ouv. à Pierre-Bénite; THÉVENIN C. Ch. g. à la Tour-de-Salvagny; TRONCHET J. Ouv. à Oullins; VERCHÈRE J. Ai.-ouv. à Chaponost; VERNAND E. S.-ch. br. ouv. à Lyon; VIDON-BUTHON L. M. r. à Grigny; VILLARD J. S.-ch. manut. à Lyon; VILLARD J. Ch. tr. à Lyon; VILLOUT F. Br.-ch. à Lyon; VINCENT A. Ch.-Aig. à Saint-Germain-au-Mont-d'Or; GENOD E. ex-M. m. à Lyon; MILON L. ex-S.-ch. manut. à Vénissieux; PASQUION J. ex-Ai.-ouv. à Pruzilly.

**SAÔNE-ET-LOIRE.** — AMIOT M. Cis à Chagny; ANDRÉ F. H. é. à Chagny; BALLEYDIER F. Ch. g. à Autun; BALVAY J. Cant. à Mâcon; BARDAY E. Surv. pr. à Mâcon; BARRAUD C. Ch. tr. à Mâcon; BERNARD C. S.-ch. bur. à Mâcon; BOISSIER J. Ch. aig. à Paray-le-Monial; BONY E. Ch. tr. à Saint-Jean-des-Vignes; BRUGNOT J. M. r. à Autun; CANILLOT B. Ch. c. à Cluny; CHOTARD H. Ch. tr. à Montceau-les-Mines; COLIN E. Br. manut. à Louhans; DELANZUN C. Ch. g. à Crèches-Saône; DELETTRE F. Ch. c. à Verdun-sur-le-Doubs; DEMORTIÈRE J. S.-ch. g. à Chalon-sur-Saône; DESSAUGES J. Cant. pr. à Beaubery; GELIN B. Ch. tr. à Chalon-sur-Saône; GOUJON C. Ch. visit. à Montchanin; GUÉRIN J.-B. Aig. à Chagny; JACQUOT A. S.-ch. manoeuv. à Chagny; JACQUOT L. M. r. à Saint-Rémy; KAISERSMERTZ L. Cond. à Montchanin; LAULT L. M. r. à Montchanin; LESOUR L. Ch. st. à Broyé; LOGER E. Cond. à Etang; MARTOIRE F. Ch. tr. à (Voir la suite page xxxv.)

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

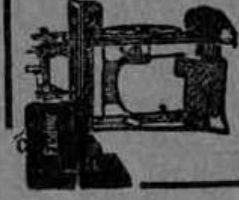
**VELOS DE PRÉCISION**



■ GARANTIS 5 ANS  
■ RIGOREUSEMENT depuis  
Catalogue Gratuit

Accessoires et Pneus aux Prix les plus bas

■ REMISE AU PERSONNEL DU P. L. M. ■



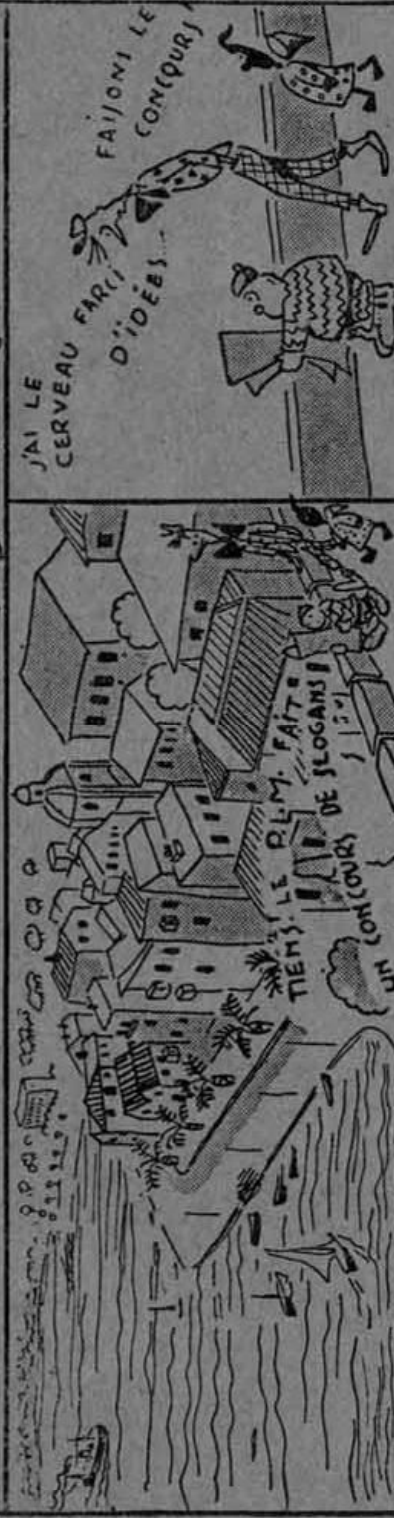
MACHINES A COUDRE « EXCELSIOR »  
Les plus appréciées. — Prix très avantageux  
Jolis meubles fermés, moteurs électriques  
Liste de nos agents et catalogue franco

Écrivez : **Magasin d'Exposition**

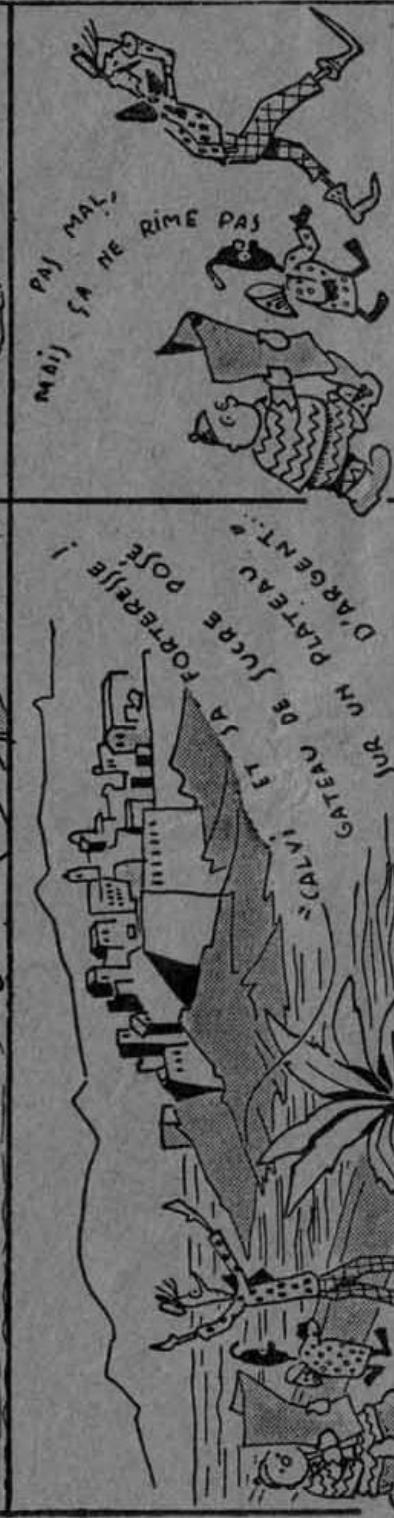
**101, Bd Sébastopol — PARIS**

Conditions spéciales au personnel du FLM

# LES MÉMORABLES VOYAGES DE BOGY ET TAMPON



J'AI LE CERVEAU FARCI D'IDÉES... FAJONI LE CONQUERAI



MAIJ SA NE RIME PAS



"CORJE, BOUQUET SUR L'EAU. TON BEAU VIJAGE. TON DOUX RIVAGE. TON NAQUIS SAVAGE." " JE T'AIME EUH... EUH... ZUT! J'TROUVE PLUS LA RIME



"CORJE, LE DEGAUTE DEPART TOI JE RESTE " EPATE " MOI, PROPOSE " (ORJE, Y A BON " OUI, MAIS JUR CE N'EST PAS JUR LE P.L.N. DEMANDE LA PEINE DE SE FATIGUER EM PIGNAL

**ENCRE " PRIM "**  
La meilleure encre pour **STYLOGRAPHES**  
— Production des Encres **MIETTE & PLATEAU** —

Agents P. L. M., pour tous vos **ACHATS, BIJOUX**  
**REPARATIONS, TRANSFORMATIONS** de  
**GÉO QUENTIN** Fabricant-Joaillier  
Métro : 55, Rue de Turbigo Téléphone : Archives 31-06  
Arts-et-Métiers  
**Vous offre des CONDITIONS SPÉCIALES**

Vêtements en Peau  
Articles de Chasse  
Sacs en tous genres  
**Henri LAMBLIN**  
15, Rue Tiquetonne, 15  
PARIS (2<sup>e</sup>)  
Fournisseur de la C<sup>ie</sup> P. L. M.

# Résultats du Concours des Récréations de 1934

- 1<sup>er</sup> Prix : Mlle PRENEZ Jeannette (fille d'agent), à Montgeron.  
 2<sup>e</sup> — M. CLERMONT, Chef de rayon au Magasin Général de Villeneuve-Prairie.  
 3<sup>e</sup> — M. GIRAUD, Commis de 1<sup>re</sup> classe à Saint-Etienne-Châteaureux.  
 4<sup>e</sup> — Mme METAYER, Expéditionnaire à Paris.  
 5<sup>e</sup> — Mme CECALDI, Expéditionnaire à Paris.  
 6<sup>e</sup> — M. PONELLE (fils d'agent), à Dijon.  
 7<sup>e</sup> — M. BOURGEOIS, Dessinateur-projeteur à Paray-le-Monial.  
 8<sup>e</sup> — Mlle GERALD Simone (fille d'agent), à Menton.  
 9<sup>e</sup> — Mlle RODIER, Employée à Paris.  
 10<sup>es</sup> ex-æquo : Mlle GOUDARD, Commise de 1<sup>re</sup> classe à Chalon-sur-Saône;  
 Mme MORAND, à Vénissieux; M. MAUSSERVEY, Facteur aux écritures à Montbéliard; M. SIBILLE Robert (fils d'agent), à Chalon-sur-Saône; M. BAURAND Pierre, (fils d'agent), à Autun.

La Rédaction du Bulletin P.L.M. procédera incessamment à l'envoi des récompenses à chacun des lauréats ci-dessus.

Elle remercie vivement les Maisons ci-après qui ont bien voulu mettre à sa disposition certains prix : **Crozatier-Meubles**, 47, Bd Diderot, Paris; « **Elixir Bon Secours** », **Ch. Revel**, à Lyon; **Hutchinson**, 124, Av. des Champs-Élysées, à Paris; **Le Chocolat Lanvin**, à Dijon.

Le Bulletin P.L.M. rappelle qu'il reçoit toujours avec plaisir — en dehors des solutions des problèmes posés dans la page des récréations — toutes communications tendant à donner plus d'attrait à cette page.

Les problèmes proposés par nos lecteurs doivent être accompagnés de leurs solution et démonstration. Un certain nombre de ceux qui ont été soumis au Bulletin, depuis un an, seront cette année présentés — suivis du nom de leur auteur — à nos fidèles et toujours plus nombreux chercheurs.

A titre de renseignement, notons ici que le problème qui a été trouvé le plus facilement, dans chacune des 6 séries du concours, est le suivant :

En mars 1934 . les mots croisés. En juillet 1934. . . la charade. En novembre 1934. . la charade.  
 En mai 1934. . le rébus. En septembre 1934. la dépêche. En janvier 1935 . l'énigraphe.

En présence de l'intérêt toujours plus grand que les lecteurs du Bulletin P.L.M. ont pris au cours des récréations de 1934, la Rédaction a décidé d'ouvrir un nouveau concours, dont le règlement paraîtra dans le prochain numéro de mai 1935.

## RÉCRÉATIONS (suite)

### SOLUTIONS DU NUMÉRO PRÉCÉDENT

Des solutions exactes ont été adressées par : M. BELLIN, à Arles; M<sup>me</sup> BONAVE, T. (femme d'agent), à Chambéry; M<sup>me</sup> CAILLET (filles d'agent) au Teil; M<sup>me</sup> CECALDI, à Paris; M. CLERMONT, à Villeneuve-Prairie; Mlle GOUDARD, à Chalon-sur-Saône; M. MASSOT, à Montargis; M<sup>me</sup> METAYER, à Paris; M<sup>me</sup> PIQUET (femme d'agent), à Paris; M. PONELLE (fils d'agent), à Dijon; Mlle PRENEZ (fille d'agent), à Montgeron; M<sup>me</sup> RODIER, à Paris.

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

### (Suite des Médailles d'Honneur)

Chagny; MICHELET A. Ch. g. à Saint-Germain-du-Bois-Devrouze; PARIS C. M. r. à Chagny; PERRIER J. Ch. c. à Saint-Maurice-les-Châteaufort; PÉTEUIL J. Visit. à Chagny; PRÉTRE A. Ch. g. à Sainte-Croix; ROBERT G. S.-ch. bur. à Autun; ROUDIER A. Ch. tr. à Montceau-les-



50 % sur papiers peints  
 15 % Tissus d'ameub.  
 aux Agents du P. L. M.

**C'EST LES PAPIERS PEINTS**  
 69, Boulevard Sébastopol — PARIS (2<sup>e</sup>)

UNE DÉCORATION  
 LUXUEUSE

réalisée à peu de  
 frais avec les

PAPIERS PEINTS  
 "HELIO REGINA 35"

les plus beaux coloris  
 le plus grand choix  
 Envoi franco d'albun

Mines; ROUCETTE G. Ch. st. à Chaudenay; SABRE F. Ch. tr. à Chalon-sur-Saône; SOULLIER J. Br. manut. à Paray-le-Monial; SURUGUES A. Cis au Creusot; TAMIZON L. Ch. c. à Vézizet; VIENNOT D. Ch. tr. à Chalon-sur-Saône; PÉROUSSET J. ex-M. r. à Clunay.

**SAVOIE.** — AUCEY H. S.-ch. bur. à Saint-Jean-de-Maurienne; BEAUD L. Ch. tr. aux Fourneaux; BORNE S. S.-ch. g. à Chambéry; BOSSANNE G. Ch. gr. à Chambéry; CALIGARIS B. Ouv. à Chambéry; COUDURIER B. Ag. tech. à Chambéry; DRIVET G. Ch. tr. à Chambéry; DURÉT H. M. m. à Saint-Jean-de-Maurienne; FEJCE D. Visit. à Bourg-Saint-Maurice; FERRIER P. Ch. tr. à Chambéry; FITY L. Ch. bur. à Chambéry; M<sup>me</sup> veuve GERVAISON J. G.-bar. à Gilly; GRILLÈRE G. M. r. à Chambéry; LANTERNIER L. Ch. g. à Aime; MATHIEU J. S.-ch. manut. à Chambéry; MÉTRAL C. Br.-ch. à Saint-Pierre-d'Albigny; PERRISSOUD J. M. manoeuv. à Chambéry; PICHOUX J.-B. Ch. br. ouv. à Chambéry; SIGOT J. M. r. à Chambéry; SIMON J. Surv. dép. à Chambéry; SOLEYMIEUX P. P. à Chambéry; VARINO J. Empl. pr. à Chambéry; VIGNON F. M. r. à Chambéry.

CYCLES  
 MOTOS — VÉLOMOTEURS

## RAVAT & WONDER

Demandez aux Établissements RAVAT, les spécialistes du Cycle, ou à l'un de leurs **4.000 Agents**: « Comment se fabrique la plus belle bicyclette française » et « Ce qu'est un tandem moderne ».

ÉTABLISSEMENTS RAVAT - ST-ETIENNE

**SEINE.** — ABEILLE F, Insp. pr. adj. à Boulogne-sur-Seine; ANTRAS F, S.-ch. manut. à Paris; AUGER L, Cocher à Paris; BARON C, Ouv. à Paris; BESSIERE J, H. é. à Paris; BIGET H, Aig. à Paris; BILLAUT L, Ai.-ouv. à Paris; BLACHE A, Ch. tr. à Paris; BLANDIN J, Insp. divis. à Paris; BLONDET T, Ch. br. ouv. à Paris; BONNEVILLE M, Br.-ch. à Maisons-Alfort; BONNEVILLE P, H. é. à Paris; BOTTE F, Br. manut. à Paris; BOUHOUDIN D, Insp. divis. à Charenton; BOZONNET C, Ai.-ouv. à Paris; BRAZILLIER E, Cocher à Paris; BRIAND E, Cond. m.-out. à Paris; BRIZARD L, Surv. à Charenton; CANTOU A, Ch. gr. à Paris; CHACHIGNON E, Ouv. à Paris; CHANCEL-DUSSÈRE M, Empl. pr. à Paris; CHOCAT E, Empl. pr. à Paris; COCHET E, Ai.-ouv. à Paris; COLLET M, L. ap. à Nogent-sur-Marne; COLOMBAT J, S.-ch. manut. à Paris; COMBALOT J, Contrôl. serv. cent. à Paris; CREVEAU L, S.-ch. manut. à Alfortville; DAMPHOFFER A, Ch. bur. à Paris; DANGER R, Cis à Paris; DEBÈS E, S.-ch. bur. à Levallois-Perret; DELACHE M, Ch. distr. pr. à Saint-Maurice; DÉGÈ H, Ai.-surv. tech. à Paris; DHALLENE F, Contrôl. tech. à Paris; DOURS H, Ch. manœuv. à Paris; DUBOIS A, Ai.-ouv. à Saint-Mandé; DUBRION C, Ch. gr. à Paris; EVANGELISTA J, Empl. pr. à Paris; FICHTO A, Ch. bur. à Paris; GALLEBERT J, Empl. pr. à Saint-Maur-des-Fossés; GATHÉLIER J, Ch. gr. à Paris; GAUBERT M, Insp. divis. à Paris; GAULT H, Ch. tr. à Paris; GIROUARD A, Contrôl. tech. pr. à Paris; GORGE C, F. d. v. à Paris; GOZIN F, Ai.-ouv. à Choisy-le-Roi; GRILLOT R, S.-ch. manut. à Paris; M<sup>me</sup> JAURAND C, Empl. à Paris; JOURDAN J, Br. manut. à Alfortville; JULIAN B, Ch. tr. à Paris; KOEBEL G, Ouv. à Paris; LAIR P, S.-ch. br. ai.-ouv. à Choisy-le-Roi; LASSAY A, S.-ch. ét. à Paris; LAUNAY C, Cis à Alfortville; LAVALETTE P, Garç. bur. à Paris; LEBERT L, Cis pr. à Paris; LÉCUYER M, Ouv. à Paris; LEFORT J, S.-ch. manut. à Paris; LELU M, S.-ch. manut. à Paris; LORAND T, Contrôl. r. adj. à Paris; MARCELIN N, Ai.-ouv. à Paris; MARIE F, Insp. divis. à Paris; MARQUET L, Ch. tr. à Paris; MESNIER L, Ch.-l. pr. à Alfortville; MIGNOT C, Ch. manœuv. à Paris; MOREAU H, Cond. m.-out. à Paris; MUTER P, Empl. pr. à Alfortville; PAGÈS L, Cont. pr. à Paris; PAPERLARD J, manœuv. à Paris; PAUBEY C, S.-ch. bur. à Paris; PAUCHARD J, Cond. m.-out. à Paris; PÉLISSIER J, Insp. à Alfortville; PÉVOST O, Cis ch. manut. à Paris; POINTE J, Ag. tech. à Alfortville; PRÉVOST O, Cis pr. à Paris; QUIMPE P, S.-ch. bur. à Noisy-le-Sec; QUIOT G, Ch. gr. à Paris; RAT G, Ouv. à Paris; ROBERDEAU H, Empl. à Montreuil-sous-Bois; ROCHE B, Cocher à Paris; ROCHE L, Ch. tr. à Paris; ROUSSEAU G, Ch. manœuv. pr. à Paris; ROUX J, Ch. bur. pr. à Maisons-Alfort; ROY L, Surv. à Charenton; SAILLARD J, Contrôl. r. adj. à Paris; THÉBAULT P, Cocher à Paris; THOMAS G, Empl. pr. à Paris; TURLIER G, Cis à Paris; VALENTIN L, S.-ch. manut. à Paris; VEDEL L, Ouv. à Paris; VILDÉ G, M. r. à Paris; VITTO G, F. v. à Paris; BUISSON L, ex-S.-ch. br. ouv. à Paris.

**SEINE-ET-MARNE.** — BRENOT E, Ch. g. à Chartrettes; BRETTE G, Aig. à Melun; CAUTHIER A, Ch. g. à Souppes-sur-Loing.

**SEINE-ET-OISE.** — BATTINI J.-B, M. r. à Villeneuve-Triège; BAZIN L, Empl. pr. à Villeneuve-Saint-Georges; BELET A, Ch. dép. à Villeneuve-Saint-Georges; BERGER L, Aig. à Villeneuve-Saint-Georges; BERNARD C, Ai.-ouv. à Villeneuve-Saint-Georges; BERNARD C, Empl. pr. à Montgeron; BILLEBAULT P, Ouv. à Villeneuve-Saint-Georges; BISCARRAT L, Ch. mag. atel. à Villeneuve-Saint-Georges; BONNEFOI M, Br. manut. à Vigneux-sur-Seine; BREUGNOT L, Ai.-ouv. à Villeneuve-Saint-Georges; CHESNEY J, M. m. à Villeneuve-Saint-Georges; CHOULET J, M. r. à Villeneuve-Saint-Georges; CLAISSE J, Contr. pr. à Villeneuve-Saint-Georges; CLAUZADE G, Ch. gr. à Villeneuve-Saint-Georges; CLÉMENT M, Ag. tech. à Villeneuve-Saint-Georges; COMBE L, M. r. à Villeneuve-Saint-Georges; COULBOIS G, Ch. bur. à Brunoy; COUTEAU A, S.-ch. br. ouv. à Villeneuve-Saint-Georges; EYRARD A, S.-ch. bur. à Meudon; FAYOLLE L, Ch. manœuv. pr. à Villeneuve-Saint-Georges; FULGRAND C, Ch. gr. à Montgeron; GAUTHIEREAU V, Ouv. à Villeneuve-Saint-Georges; JOLLY J, Empl. pr. à Boissy-Saint-Léger; LAFONT J, H. é. à Montgeron; LAGORSSE J, Contrôl. g. à Valenton; MARCHAL R, Gard. à Villeneuve-Saint-Georges; MERCIER J, S.-ch. manœuv. à Villeneuve-Saint-Georges; MOUZA A, Ch. gr. à Villeneuve-Saint-Georges; PASSEY A, Ouv. à Montgeron; PERLAND P, Ai.-ouv. à Villeneuve-Saint-Georges; PERNIN L, Ai.-ouv. à Villeneuve-Saint-Georges; PÉROT A, Cant. à Pressoir-Prompt; PIAT P, Ch. gr. à Essonnes; PUTOT P, S.-ch. br. ouv. à Villeneuve-Saint-Georges; QUÉRÉ Y, Ag. tech. à Montgeron; RACOUET L, Empl. pr. à Villeneuve-Saint-Georges; RENAULT A, Ch. g. à Villeneuve-Saint-Georges; REV C, Ch. tr. à Villeneuve-Saint-Georges; ROBIN L, Surv. pr. trav. à Villeneuve-le-Roi; ROISNEAU P, Ch. c. à Vigneux; ROUSSEL J, Ch. aig. à Villeneuve-Saint-Georges; SOUILLA J, Caiss. à Villeneuve-Saint-

Georges; THIVEND A, Ch. g. à Villeneuve-Saint-Georges; TRONCHÈRE L, Ouv. ex-m. à Villeneuve-Saint-Georges; VEILLAT C, Ch. aig. à Villeneuve-Saint-Georges; VERDUBON J, S.-br. garç. bur. à Quincy-sous-Sénart; VÉNAUD L, ex-Ouv. à Crosne.

**TARN.** — RATH H, ex-F. a. é. à Carmaux.

**TERRITOIRE DE BELFORT.** — BONY G, S.-ch. g. à Delle; GOFFINET F, Aig. à Jonchery; LOISEAU F, S.-ch. manut. à Delle; PÉGEOT A, H. é. à Delle.

**VAR.** — ABBELLINI F, Ch. c. à Ollioules; AUDIBERT M, Cis à Toulon; CLERC J, S.-ch. g. aux Arcs; COULLET M, H. é. à Toulon; GUIN-TRAND A, Cis à Saint-Raphaël; MALLET J, Ch. c. à Saint-Cyr-sur-Mer; PEIRIER C, M. r. à Carnoules; PIN A, S.-ch. manut. aux Arcs; RANCE V, Ch. c. à Agay; ROUSSE Z, Rec. a. b. à Toulon; SOULIER E, Ch. rés. ex-M. à Carnoules; SILVE J.-B, ex-Ch. tr. à Lorgues; FANTON-D'ANDON F, ex-Intér. à Pourcieux

**VAUCLUSE.** — ARNAUD J.-B, M. r. à Avignon; BARRIOL J, Cond. à Avignon; BAYLE A, Ch. g. à Grillon; BEGOT M, Ch. aig. pr. à Avignon; BENOIT F, M. r. à Avignon; BOUDIN E, Cis à l'Isle-Fontaine-de-Vauchuse; BOUSQUINAUD F, Ch. manut. à Orange; BRUYÈRE L, Surv. pr. à Orange; CANAUD P, Ch. aig. à Avignon; CHAMPION E, Ch. tr. à Avignon; DAMIAN E, Cant. pr. à Avignon; DELORME J.-B, S.-ch. bur. à Avignon; DELORME P, S.-ch. manut. au Pontet-Vauchuse; DÉMOLY L, S.-ch. mag. à Avignon; GUÉRIMAND P, M. r. à Avignon; JEAN C, Ch. c. à Grillon; LAURENT L, Contrôl. r. adj. à Avignon; PARIS F, Br. à Pertuis; PASCAL J, Ch. g. à Bonnieux-Vauchuse; ROUSSET F, Aig. à Avignon; SARRASIN P, M. r. à Avignon; SORBIERS J, F. a. é. à Valréas; TONNELLE J, Cant. au Pontet; RAOUX P, ex-Manœuv. sp. à Avignon; DELAYE A, ex-Surv. d. l. v. à Cavailhon; LAURENT F, ex-Ch. d. dép. à Apt.

**YONNE.** — ACHILLE L, Manœuv. sp. à Migennes; ADENIN V, H. é. à Sens; BENOIT L, Ch. r. à Migennes; CARRON J, Ch. c. à Jaulges; DUBOIS C, M. m. à Migennes; ÈRÈVE R, M. r. à Nuits-sous-Ravières; FLAMAND C, Ch. tr. à Auxerre; FOURRIER P, Surv. pr. à Avallon; LANGLOIS E, Ch. c. à Châtel-Censoy; MARLOT C, Ch. r. ex-m. à Auxerre; MARTIN A, Ch. gr. à Cheny; MARTIN J, M. r. à Migennes; MÉRIGOT F, Br. à Epineuil; MILLEREAU E, M. r. à Auxerre; MUZARD M, M. r. à Migennes; NIDIOT A, Br.-ch. à Auxerre; NORMAND J, Ch. g. à Bonnard-Bassou; PISSIS E, Ch. c. à Éligny; REURE A, Ch. tr. à Migennes; RODOY G, M. m. à Migennes; ROLLIN A, Ch. tr. à Cheny; ROUÏF A, Ch. tr. à Sens; SAUVAGÈRE A, M. r. à Cheny; SIGNOL L, Aig. à Tonnerre; SIMONNET E, M. r. à Migennes; TAVERNIER E, Cis à Auxerre; MAZOUYER J, ex-Manœuv. à Migennes.

**ALGER.** — AZZOUSA H, Cant. à Kherba; BALLESTER J, Surv. dép. à Affreville; BELLOT E, Empl. à Alger; BENAYACHI M, Cant. à Blida; DELPLA E, Ch. r. à Orléansville; FRIDI A, Cant. à Braza; GIBERT A, S.-ch. g. à Boufarik; GUIBERT L, Cant. à Loverdo; MAESTRE J, S.-ch. g. à El Afroun; NOUAS N, Cant. à Djelfa; PÉRIOLE A, Ch. tr. à Blida; M<sup>me</sup> PUY J, née RENAUX N, G.-bar. à Boufarik; SALAH M, Cant. à Mouzaia-les-Mines.

## DISTINCTIONS HONORIFIQUES DIVERSES

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

**PALMES ACADÉMIQUES.** — A été promu *Officier de l'Instruction Publique* : M. SENEZE Jean, Contremaître-adjoint au dépôt de Saint-Etienne. Ont été nommés *Officiers d'Académie* : MM. HILAIRE Félix, Employé au dépôt de Saint-Etienne; MANDROU Robert, Employé principal au dépôt de Saint-Etienne; MONTMÉAT Alphonse, Facteur à Saint-Etienne-Pont-de-l'An; PEYROT Marius, Sous-Chef de manutention à Saint-Etienne-Châteaucreux.

**MÉRITE AGRICOLE.** — Ont été nommés *Chevaliers* : MM. PITRAS Paul, Chef de gare à Tarascon; SAUVAJOL Jean, Chef de division à Paris.

**PRÉVOYANCE SOCIALE.** — A reçu une *Médaille de bronze* : M. VALLEIX Antoine, Classeur au Secrétariat de la Compagnie.

**ORDRE DU OUISSAM-ALAOUIE.** — A été élevé à la dignité de *Grand Officier* : M. PHILIPPE Léon, Ingénieur en chef attaché au Service Central de la Voie, détaché comme Directeur de la Construction aux Chemins de fer du Maroc.



Sur toutes les tables



**ELIXIR DE BON-SECOURS**  
CORDIAL \* TONIQUE \* DIGESTIF  
indispensable aux familles  
*se consomme pu*  
sur du sucre ou dans une infusion  
pharmacies  
Le flacon : 7 fr. 50 } épicerias fines

**FROMAGE EXQUIS**

Fabriqué à

**DOLE (Jura)**



TOUJOURS APPÉTISSANT  
TOUJOURS FRAIS  
TOUJOURS BON

PRIMES DE LUXE  
A TOUS CONSOMMATEURS

**SAUCISSON  
MIREILLE**

Par décision du Conseil d'Administration en date du 21 décembre 1934, a été nommée :

**SERVICE MÉDICAL**

Surintendante : Mlle *Bouvet Denise*.

Par décision du Conseil d'Administration en date du 25 janvier 1935, ont été nommés au promus :

**EXPLOITATION**

**Service Central.** — Chef de bureau principal de 2<sup>e</sup> classe : M. *Dégornet L.*  
Chef de bureau de 2<sup>e</sup> classe : M. *Allary L.*  
Sous-Chef de bureau de 1<sup>re</sup> classe : M. *Rullier P.*  
Contrôleur du Service Central de l'Exploitation : MM. *Lassaigne J., Auroy R., Guiguet A., Tuvaillon P.*  
Attaché (contrôleur du Service Central de l'Exploitation) : MM. *Grellier A., Tousseint H.*  
Sous-Chef de bureau de 2<sup>e</sup> classe : MM. *Clayette J., Knittel G., Afric F.* (actuellement détaché à la Compagnie Franco-Espagnole du Chemin de fer de Tanger à Fez).

(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.

**AVANCEMENTS EN GRADE (1)**

Contrôleur technique principal : MM. *Chériot E., Déjean G.*  
Contrôleur principal des trains : à Marseille, M. *Sarméo F.* (Valence).  
Chef de groupe : MM. *Boyer J., Simonin J.-B., Falconetti T., Noël J., Planche P.*  
Rédacteur principal : M. *Brandi R.* (Bercy).  
Contrôleur technique : MM. *Barrillot A., Cast L., Roux J., Rolland C.*; à Lyon, M. *Maunier J.*; à Marseille, M. *de Boury A.* (Marseille-Joliette-Arenc).  
Dessinateur-projeteur de 2<sup>e</sup> classe : M. *Fossati L.*  
Contrôleur des trains : M. *Bouchet G.* (Grenoble).  
Employé principal : MM. *Cottet R., Saussine B., Aubert J.-B., Roussel L., Compin R., Pellet R., Laurent G., Rude R., Rodier G., Grapin A., Perret F.*  
Employée principale : Mlles *Pillon L., Larmée M., Belfort G.*  
Contrôleur-adjoint du Service Electrique : M. *Courtois O.* (Tassin).  
Employé : MM. *Jolivet H., Conge L., Giannorsi A.* (Aix-en-Provence); *Dolladille R., Hébard A.* (Langeac); *Gayonnet G., Caillot L., Coudert A.*  
Chef-ouvrier de 2<sup>e</sup> classe : à Bercy, M. *Mayerly H.* (Marseille-Joliette-Arenc).  
Chef-classeur : M. *Morenne L.*  
Contrôleur de route : à Laroche-Migennes, M. *Debraz-Depland E.* (Paris).  
Expéditionnaire : M. *Lagarde H.* (Sète).

Classeur principal : M. *Ignace P.*  
Contrôleur de route adjoint : à Bellegarde (Ain), M. *Albertin P.* (Grenoble); à Laroche-Migennes, M. *Pons F.* (Paris); MM. *Martin L., Brot E.*; à Besançon, M. *Cassin H.* (Avignon); à Mâcon, M. *Gauvent J.* (Le Puy).  
**Services régionaux.** — Chef de gare de 1<sup>re</sup> classe (adjoint) : à Lyon-Perrache, M. *Duteil M.* (Melun).  
Sous-Inspecteur : à Lyon (Service Commercial), M. *Becquetort R.* (Paris).  
Chef de gare de 2<sup>e</sup> classe : à Melun, M. *Berger G.* (Paris); à Montbeliard, M. *Lavigne E.* (Etang).  
Contrôleur de l'Exploitation : à Paris, M. *Legrand L.*  
Sous-Chef de gare principal : à Paris, MM. *Planchet J., Simon J.*  
Chef de gare de 3<sup>e</sup> classe : à Malesherbes, M. *Laurent H.* (Dijon-Ville).  
Rédacteur principal : à Paris-Centre, M. *Faucon H.*; à Grenoble-Centre, M. *Lafontaine L.*  
Contrôleur technique : à Nevers-Centre, M. *Déséchalliers L.* (Joigny).  
Chef de bureau de gare de 1<sup>re</sup> classe : à Paris, M. *Charmoille P.*  
Sous-Chef de gare de 1<sup>re</sup> classe : à Paris, MM. *Marault G., Guillaume A., Thomas A.*; à Dijon-Ville, M. *Gauderet H.*; à Lyon-Perrache, M. *Michel H.*



## SAINTE RAPHAËL

Caisier de 2<sup>e</sup> classe : à Saint-Etienne-Châteaureux, M. Verdier J.  
 Sous-Chef de gare de 2<sup>e</sup> classe : à Montargis, M. Riotière M. (Miramas) ; à Dijon-Ville, MM. Jeannenot M. (Besançon-Viotte), Lafouge A. ; à Lyon-Perrache, MM. Perrier L. (Grenoble), Pellegrin R. (Marseille-Saint-Charles).  
 Chef de gare de 4<sup>e</sup> classe : à Gilly-sur-Loire, M. Roy G. (Nuits-sous-Ravières).  
 Employé principal : à Paris-Centre, M. Perraudin C. ; à Lyon-Centre, MM. Soumille L., Pascal R. ; à Valence-Centre, M. Lombard P. ; à Chambéry-Centre, M. Roch V.  
 Employée principale : à Dijon-Centre, Mlle Saugnet J. ; à Valence-Centre, Mme Vve Deville H.  
 Sous-Chef de bureau de gare : à Bercy, M. Bellugeon G. ; à Paris, M. Duthéil A. ; à Saint-Etienne-Châteaureux, M. Blanc G. (Portes-Triage).  
 Sous-Chef le gare de 3<sup>e</sup> classe : à Besançon-Viotte, M. Germain A. (Montmélan) ; à Miramas, M. Martin J. (Montpellier).  
 Employé : à Nevers-Centre, M. Rousseau G. ; à Dijon-Centre, M. Pellier J. ; à Lyon-Centre, M. Milon L. ; à Clermont-Ferrand-Centre, MM. Courtines L., Dumas C., Itier A. ; à Saint-Etienne-Centre, M. Thiériot M.  
 Employée : à Lyon-Centre, Mlle Albert L. ; à Nîmes-Centre, Mme Vve Delon A.  
 Facteur-Chef : à Paris, M. Colas P. ; à Bourg, M. Dubourget P. (Ambronay-Praty).  
 Commis principal : à Monaco, M. Babret J. (Nice-Ville).  
 Chef de gare de 5<sup>e</sup> classe : à Saint-Léger-Sully, M. Dameron G. (Brion-Laizy) ; à Darsac, M. Bayle P. (Saint-Etienne-Châteaureux) ; à Sarrians-Montmirail, M. Chatrouse-Ditler M.  
 Sous-Chef de gare de 4<sup>e</sup> classe : à Nuits-sous-Ravières, M. Paris A. (Semur-en-Auxois) ; à Rognac, M. Siron E. (Les Milles) ; à Montpellier, M. Rauzier A. (Marsillargues).

Chef-Aiguilleur principal : à Lyon-Guillotière, M. Carré L.  
 Chef de gare de 6<sup>e</sup> classe : à Brion-Laizy, M. Marlot L. (Cercy-la-Tour) ; à Massigny, M. Guigue C. (Saint-Priest) ; à Barberier-Brout-Vernet, M. Deroussy J. ; aux Milles, M. Maurin E. (Port-de-Bouc).  
 Intermédiaire de 2<sup>e</sup> classe : à Cercy-la-Tour, M. Prévost H. (Bonny) ; à Saint-Etienne-Châteaureux, M. Massardier J. (Saint-Etienne-Bellevue).  
 Commis de 1<sup>re</sup> classe : à Pontarlier, M. Parreaux A. ; à Dijon-Ville, M. Clunet J. ; à Avignon, M. Labrosse J. ; à Montelimar, M. Vallier F. (Montfavet) ; à Marseille-Saint-Charles, M. Joudiau P.  
 Expéditionnaire : à Clermont-Ferrand-Centre, M. Decault A.  
 Calqueur : à Marseille-Centre, M. Roumestan F. (Montereau).  
 Agent technique : à Dijon-Centre, M. Breton R.



## COTE D'AZUR

DELIVRÉS OU 15 DÉC 1934 AU 30 AVRIL 1935  
 PAR LES GARES DES GRANDS RÉSEAUX FRANÇAIS  
 POUR HYÈRES & LA PLUPART DES GARES  
 DE FREJUS A MENTON  
 FACILITÉ DE RETOUR A PARTIR DE 15<sup>ME</sup> JOUR  
 PARCOURS D'AU MOINS 1500<sup>ME</sup> RETOUR COMPRIS

Chef de manutention : à Badan-Triage, M. Grandjean J. (Vienna) ; à Lyon-Perrache, MM. Meunier A. (Lyon-Guillotière), Rolland L. (Lyon-Guillotière) ; à Saint-Etienne-Châteaureux, M. Duceux J. ; à Rognac, M. Paulian A. (Salon) ; à Marseille-Saint-Charles, M. Moreau J.  
 Chef de manœuvres : à Montargis, M. Oudot E. ; à Montchanin, M. Derain J.-M. ; à Lyon-Guillotière, M. Terry M. ; à Saint-Germain-au-Mont-d'Or, M. Guérin J. (Mâcon) ; à Miramas, M. Baridon J. (Avignon).  
 Chef-aiguilleur : à Lyon-Vaise, M. Joly J. ; à Saint-Germain-au-Mont-d'Or, M. Boucaud J. (Mâcon) ; à Clermont-Ferrand, M. Jothy C.  
 Commise de 2<sup>e</sup> classe : à Avignon, Mme Cassin M. ; à l'Agence de la rue de Lausanne à Genève, Mme Vve Payrou M. (Genève-Cornavin).

Commis de 2<sup>e</sup> classe : à l'Arbresle, M. Bondurand H. (Tarare) ; à Mâcon, M. Bullieau A. (Chasse) ; à Langeac, M. Debeaux C.  
 Facteur-enregistreur : à Bonny, M. Lucotte R. (Epinac-les-Mines) ; à Vandenesse M. Guidot C. (Vincelles) ; à Montchanin M. Fialin F. ; à Semur-en-Auxois, M. Maltrot J. (Laussey) ; à Verrey, M. Savoye A. (Morvillars) ; à Véissieux M. Morand R. (Chalon-sur-Saône) ; à Moulins, M. Gras A. ; à Lorette, M. Duranton J. (Villars-Loire) ; à Port-de-Bouc, M. Deyrieux E. (Golfe-Juan-Valauris) ; à Marsillargues, M. Durand A. (Uzès) ; à Saint-Michel-de-Maurienne M. Pierregrosse J. (Ugine).  
 Chef de train : à Montereau, M. Charreyre M. (Laroche-Migennes) ; à Cercy-la-Tour, M. Perrot L. (Auxerre-Saint-Gervais) ; à Chagny, M. Charlot P. ; à Nevers, M. Sebire M. ; à Lons-le-Saunier, M. Jancy M. ; à Montbéliard, M. Ferrat C. ; à Champagnole, M. Poux J. (Besançon) ; à Lyon-Guillotière, MM. André J.-M. (Lyon-Perrache), Platret H. (Lyon-Brotteaux) ; à Lyon-Vaise, M. Jacquemot E. (Tarare) ; à Mâcon, M. Laron J. ; à Montbrison, M. Baudoux C. ; à Miramas, MM. Clousseau R., Michel L. ; à Alès, M. Lhayraud L., Coste L. ; à Grenoble, M. Poitroux F. ; à Veynes, MM. Barthélémy E., Garagnon L.

**MATÉRIEL ET TRACTION**  
 Service Central. — Contrôleur technique : M. Saumade J.  
 Employé principal : M. Charpenel C. ; à Laroche, M. Guiblain G.  
 Employé : M. Gunther R. ; à Oullins, M. Drouillot C. ; à Marseille, MM. Breuil P., Boiron V.  
**MATÉRIEL**  
 Services régionaux. — Contremaître principal : à Oullins, M. Droin G. (Ville-neuve-Saint-Georges).



# CANNES

ÉTÉ  
HIVER



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

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

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

© MATÉRIEL MODERNE D'ÉCLAIRAGE ©

**L'ÉCLAIRAGE TECHNIQUE**

15 RUE CLAUDET - NANCY. (M&M).  
Projecteurs - Lanternes - Hubots.

Sous-Chef d'entretien : à Courbessac, M.  
*Bellion H.*  
Contremaître 1<sup>re</sup> catégorie : à Villeneuve-  
Saint-Georges, M. *Vialle H.* (Marseille);  
à Arles, M. *Moinas J.*; à Oullins, MM.  
*Contassot J., Renoue A.*  
Contremaître-adjoint : à Marseille, M.  
*Peyrard E.* (Oullins); à Oullins, MM.  
*Durand J., Gironde C.* (l'Horme), *Gar-*  
*nier J., Martin B., Guiraud M.* (Nevers),  
*Fouquet R.* (Paris); à Arles, M. *Richard L.*  
Agent technique : à Oullins, M. *Tanasse F.*

#### TRACTION

**Services régionaux.** — Chef de bureau  
de 2<sup>e</sup> classe : à Paris, M. *Chevroleton E.*  
Sous-Chef de dépôt de 1<sup>re</sup> catégorie : à  
Villeneuve, M. *Desraisses J.*; à Badan,  
M. *Védrines M.*; à Nîmes, M. *Lacour J.*  
Sous-Chef de bureau de 2<sup>e</sup> classe : à Nîmes,  
M. *Raineri A.*  
Sous-Chef de dépôt de 2<sup>e</sup> catégorie : à  
Saint-Cervais - les-Bains - le Fayet,  
M. *Treuilhon J.*  
Chef-mécanicien : à Paris, M. *Chaffardon*  
A.; à Venissteux, M. *Soulier E.* (Car-  
noules); à Nîmes, M. *Bernard A.* (Lyon-  
Mouche).  
Chef de groupe : à Marseille, M. *Dureau E.*  
Chef de réserve : à Nuits-sous-Ravières,  
M. *Pascal F.* (Cavaillon).

Mécanicien de route : à Villeneuve, M.  
*Sudrot C.*; à Paris, MM. *Louis A.,*  
*Laurent A.*; à Besançon, M. *Demilière*  
C.; aux Laumes, M. *Renard G.*; à  
Dijon-Perrigny, MM. *Monot J., Raquin*  
J., *Couchot F.* (Besançon), *Dubief C.*  
(Besançon); à Dôle, MM. *Marmet G.,*

*Mercier L., Goyet M.* (Lons-le-Saunier);  
à Lyon-Vaise, M. *Auguste J.-B.*; à Cha-  
lon, M. *Mellet G.*; à Nevers, M. *Cailloux*  
J. (Roanne); à Chambéry, M. *Lacroix*  
L.; à Annemasse, M. *Martinet C.*  
(Grenoble); à Bourg, M. *Fenouil G.*  
(Ambérieu); à Langeac, M. *Queyron F.*; à  
Alès, MM. *Augel E., Bernard A.,*  
*Ducros S.* (Montpellier); à Nice, MM.  
*Thomel M., Baldocchi C., Bartheire A.*  
(Avignon); à Avignon, MM. *Théolas P.,*  
*Martinet A.* (La Blancarde); à Marseille,  
MM. *Sciallano D., Perrot P., Raison A.,*  
*Bezer J., Hochart P., Fesquet W.*

Éleve-mécanicien : à Lons-le-Saunier, M.  
*Richard R.*; à Chalon, MM. *Lemonnier*  
R., *Forest C.*; à Saint-André-le-Gaz,  
M. *Meiolla P.*; à Lyon-Vaise, M. *Cuzin*  
A.; à Nîmes, M. *Boyer E.*; à Langeac,  
MM. *Avouac C., Marmesse M.*; à  
Tarascon, M. *Dumas A.*; à Avignon,  
M. *Peyron J.* (La Bocca).

Mécanicien de manœuvres : à Dijon-Perrig-  
ny, M. *Bailly L.*; à Chalon, M. *Noblet*  
N.; à Portes, M. *Fraisse R.*; à Belle-  
garde, M. *Hainaud J.*; à Nîmes, MM.  
*Soulier L., Dumas C.*; au Teil, MM.  
*Rey A., Pailhès V.*; à Arenc, M. *Andrieux*  
E.

#### VOIE

**Service Central.** — Ingénieur-adjoint :  
M. *Teillas E.*  
Chef de bureau principal de 2<sup>e</sup> classe :  
M. *Allignon P.* (Valence).  
Inspecteur divisionnaire de 2<sup>e</sup> classe : à  
Lyon, M. *Hutinel A.*

TOUT L'ÉCLAIRAGE  
DES CHEMINS DE FER

**ÉPERVIER - GILLET & C<sup>IE</sup>**  
32, Boulevard Henri IV  
PARIS

Ferrures pour le Bâtiment

**PAQUET FRÈRES**  
Constructeurs  
**GRENOBLE**  
— Catalogues Franco —

Géomètre-expert : à Lyon, M. *Plat E.*  
Chef de groupe : M. *Delancray E.*  
Dessinateur-projeteur de 1<sup>re</sup> classe : M.  
*Prouveau R.*

Dessinateur-projeteur de 2<sup>e</sup> classe : M.  
*Blazy P.*  
Employé principal : M. *Farneault J.*  
Contrôleur technique adjoint : M. *Vincent*  
M.; à Lyon, MM. *Moreau C., Fontaine G.*  
Aide-contrôleur technique : à Toulon, M.  
*Bernard F.*  
Attaché (Échelle 7) : M. *Amouroux G.*  
Surveillant technique : à Clermont-Fer-  
rand, M. *Renoyer R.*

Expéditionnaire : MM. *Sajot P., Berthozat*  
R., *Roussel F., Moreau A.*; à Saalon,  
MM. *Litaudon R., Sapin R.*

**Services régionaux.** — Chef de bureau  
de 2<sup>e</sup> classe : à Valence, M. *Amorté E.*  
Chef de district principal : à Aix-les-Bains,  
M. *Bouvalet M.* (Remoulins).

Sous-Chef de bureau de 1<sup>re</sup> classe : à  
Valence, M. *Cotte A.* (Le Teil).

Chef-dessinateur : à Dijon, M. *Chamy C.*  
Chef de district de 1<sup>re</sup> classe : à Remoulins,  
M. *Gaudin E.* (Brioude).

Sous-Chef de bureau de 2<sup>e</sup> classe : au Teil,  
M. *Avon A.* (Valence); à Valence, M.  
*Grése P.*

Dessinateur principal : à Valence, M.  
*Marcel L.*

Chef de groupe : à Dijon, M. *Lety A.*  
(Valence); à Valence, MM. *Vacher L.,*  
*Bravats E.* (Lyon).

Attaché (Échelle 8) : à Lyon, M. *Folliet*  
R.; à Grenoble, M. *Bonourrier P.*  
Dessinateur-calqueur : à Besançon, M.  
*Delille M.*

AVANT QUE LES POMPIERS N'ARRIVENT

“VOLCAN” AURA ÉTEINT TOUS LES FEUX  
DE CHEMINÉE CHEZ VOUS

Aucun incendie ne cause plus de tracasseries et de dérangements qu'un feu de cheminée.

Évitez-les pour que la valeur de votre propriété ne soit pas diminuée.

“PYRENE” — Notice Franco. PRIX : 48 frs —

31, Rue de la Vannée, MONTROUGE (Seine)

FURNISSEURS DE LA COMPAGNIE

“MARSEILLE-PARIS”

Maison Fondée en 1836

HABILLEMENT ET ÉQUIPEMENT  
pour Administrations

**Hubert de Vautier & Fils**

Fournisseurs de la C<sup>ie</sup> P. L. M.

COMPAGNIE FRANÇAISE

DE

**Matériel de Chemins de Fer**

AU CAPITAL DE 35.000.000 DE FRANCS

SIÈGE SOCIAL

25, Rue de Madrid, 25 — PARIS (8<sup>e</sup>)

Usines du Tilleul à Maubeuge (Nord)

VOITURES A VOYAGEURS POUR CHEMINS DE FER  
ET TRAMWAYS - AUTOMOTRICES - WAGONS DE TOUS  
TYPES - TENDERS - LOCOTRACTEURS - PONTS  
CHARPENTES

TRAVAUX PUBLICS  
BATIMENTS

ENTREPRISE **POULETTY**  
DIJON

PIERRE RECONSTITUÉE  
GUÉRITES A SIGNAUX

**BOSSY & GENOUD**

ENTREPRISE GÉNÉRALE  
Fournisseurs de la Compagnie P. L. M.

44, Rue La Boétie, 44 — PARIS

PLOMBERIE-ZINGUERIE  
CHAUFFAGE CENTRAL  
SANITAIRES

**CAILHOX et DUPUIS**

1, Rue de la Loge — LYON  
Téléphone : F 36-92

**ACIÉRIES DU NORD (S<sup>te</sup> A<sup>me</sup>) MATÉRIEL DE  
TRANSPORT**

Sept immatriculation : 5<sup>es</sup> Européennes n° 1 le Transport des Combustibles Liquides et Carburants  
Société Anonyme, 223, Rue Saint-Honoré, Paris-1<sup>er</sup>.  
La Société exploite un parc d'environ 850 Wagons-  
Réservoirs du dernier modèle, destinés à la location pour le  
transport d'ESSECE, ALCOHOL, ÉPOURON, MÉLASSE, ACIDE SULFURIQUE, etc.  
**Achat et vente — Exploitation de tout matériel roulant**

Surveillant principal de la voie : à Ton-  
nerre, M. *Gras P.* (Saint-Julien-du-  
Sault) ; à Pontarlier, M. *Poulet A.* (Che-  
nôve) ; aux Laumes, M. *Vadot M.* (Saint-  
Florentin).

Expéditionnaire : à Paris, M. *Millot A.* ; à  
Tonnerre, M. *Champion D.* ; aux Laumes-  
Alésia, MM. *Legast A., Beaujard M.* ;  
à Mâcon, M. *Bavoze J.* ; à Chambéry,  
M. *Chabert A.* ; à Bourg, M. *Bayret L.* ;  
à Saint-Jean-de-Maurienne, M. *Huis-  
saud R.* ; à Saint-Etienne-Châteaureux,  
M. *Bonnefoi E.* ; à Nîmes, M. *Jouillé P.*  
(Valence).

Chef de canton principal : à Lieusaint, M.  
*Touzeau L.* (Fontaine-le-Port) ; à Saint-  
Florentin, M. *Vallerot E.* (Tonnerre) ;  
à Saint-Julien-du-Sault, M. *Moréau A.* ;  
(Puisseaux) ; à Chenôve, M. *Marin L.*  
(Saint-Usage) ; à Roanne, M. *Jousse-  
rand V.*

### RÉSEAU ALGÉRIEN

#### SERVICES GÉNÉRAUX

**Direction.** — Chef de bureau principal  
de 1<sup>re</sup> classe : à Alger, M. *Brunet G.*  
Employé principal : à Alger, M. *Brossard H.*  
Employé : à Alger, M. *Padrines P.*  
Employée : à Alger, Mlle *Dubief A.*  
**Comptabilité.** — Chef de groupe : à  
Alger, M. *Grange-Guermann A.*  
Employé : à Alger, MM. *Gasquez E.,*  
*Imbert E.*

**Service Médical.** — Employée princi-  
pale : à Alger, Mme *Arnould L.*  
**Contentieux.** — Chef de bureau de 2<sup>e</sup>  
classe : à Alger, M. *Cassaigne G.*

#### EXPLOITATION

**Services centraux.** — Chef de bureau  
de 1<sup>re</sup> classe : à Alger, M. *Guignonnet P.*  
Sous-Chef de bureau de 1<sup>re</sup> classe : à  
Alger, M. *Bayle C.*  
Sous-Chef de bureau de 2<sup>e</sup> classe : à Alger,  
M. *Leccia B.*

Employé principal : à Alger, MM. *Buffard*  
*F., Therminot E.*  
Employé : à Alger, MM. *Pinelli D., Vix*  
*L., Santacru F., Beck M.*  
Employée : à Alger, Mme *Germain O.*

**Services régionaux.** — Chef de gare de  
1<sup>re</sup> classe : à Agha, M. *Porte F.* (Alger).  
Contrôleur de l'Exploitation : à Alger, M.  
*Jamet R.* (Oran-Marine).

Chef de gare de 3<sup>e</sup> classe : à Oran-Marine,  
M. *Morrell J.* (Alger).  
Contrôleur principal des trains : à Alger,  
M. *Vicente J.* (Agha).

Sous-Chef de gare de 1<sup>re</sup> classe : à Alger,  
M. *Brichet N.* (Affreville).  
Chef de bureau de gare de 1<sup>re</sup> classe : à  
Agha, M. *Merle E.* ; à Oran, M. *Hugon F.*  
Contrôleur technique : à Oran, M. *Esca-  
poulade A.*

Chef de bureau de gare de 2<sup>e</sup> classe : à  
Agha, M. *Villard J.* (Alger) ; à Oran,  
M. *Olivarès A.*  
Sous-Chef de gare de 3<sup>e</sup> classe : à Agha,  
M. *Charvet E.* (Orléansville).

Sous-Chef de bureau de gare : à Agha,  
M. *Jover L.*  
Employé : à Alger, MM. *Laytou L., Dard G.*  
Employée : à Alger, Mme *Laytou E.*  
Commis principal : à Agha, MM. *Martinez*  
*J.* (Oran-Marine), *Santamarina C.*

Contrôleur-adjoint des trains : à Sidi-Bel-  
Abbès, M. *Lambert F.* (Orléansville).  
Commis de 1<sup>re</sup> classe : à Alger, M. *Buform*  
*J.-B.* ; à Blida, M. *Deschaux G.* (Orléans-  
ville) ; à Oran, M. *Hauwen A.* (Maroc) ;  
à Oujda, M. *Reculard G.* (Maroc).  
Chef de station : à Hennaya, M. *Quevedo*  
*F.* (Sidi-Bel-Abbès) ; à Guelt-es-Stel.  
M. *Fernandez A.* (Oued-Imbert).

Facteur-enregistreur : à Oued-Riou (Inker-  
mann), M. *Pujol J.* (Tlemcen).  
Chef de train : à Orléansville, M. *Henri*  
*A.* ; à Oran, M. *Etienne M.*

#### MATÉRIEL ET TRACTION

**Services centraux.** — Sous-Chef de  
bureau de 2<sup>e</sup> classe : à Alger,  
M. *Rabuel G.*

Chef de groupe : à Alger, M. *Roque G.*  
Contrôleur technique adjoint : à Alger,  
M. *Canonge R.*  
Employé principal : à Alger, M. *Zenati B.*  
Employé : à Alger, MM. *Vaillant F., Bel*  
*nihoub R., Giacomelli L.*  
Employée : à Alger, Mme *Saltes P.*

**Services régionaux.** — Inspecteur division-  
naire de 2<sup>e</sup> classe : à Oran, M. *Garnier E.*  
Sous-Chef des ateliers : à Alger, M.  
*Hamed L.*

Chef de dépôt de 1<sup>re</sup> classe : à Alger, M.  
*Richard E.*  
Contrôleur du Matériel : à Alger, M.  
*Bagur B.*

Sous-Chef de bureau de 2<sup>e</sup> classe : à Sidi-  
Bel-Abbès, M. *Carayon E.*  
Sous-Chef de dépôt de 2<sup>e</sup> catégorie : à  
Blida, M. *Befan A.*

TRAVAUX PUBLICS

Entreprise **HORY**

4 bis, Rue du Docteur-Maret  
à DIJON

30, Bd de Vaugirard, PARIS

Entreprise **JAYET**

BLAISY-BAS

TRAVAUX PUBLICS

GRANIT

ENTREPRISE

**LUCAS & GENDROT**

11, Rue du Bois, ASNIÈRES

TERRASSEMENTS  
TRAVAUX DE VOIE  
ET BALLASTAGE

**Ch. RANGEARD et ses Fils**

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

11, Rue de Madrid — PARIS (8<sup>e</sup>)

TRAVAUX PUBLICS ET PARTICULIERS

Travaux Publics

Constructions Industrielles

**A. POMMEROL et Fils**

Saint-Fons (Rhône)

TERRASSEMENTS - MAÇONNERIES

POSE DE VOIES

BÉTON ARMÉ - BATTAGE DE PIEUX

SOCIÉTÉ LYONNAISE DES  
EMBRANCHEMENTS  
INDUSTRIELS

283, rue de Créqui — LYON

Entrepreneurs de la C<sup>ie</sup> P.L.M.  
FOURNITURE et POSE  
de tout le matériel de voie

ENTREPRISE

**RHODANIENNE**

de Terrassements et Puits

18, Rue Claude-Veyron, 18

LYON

TERRASSEMENTS - PUITS

SONDAGES

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

cadmium-fer-nickel  
**S.A.F.T.**

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 Folie), ROMAINVILLE (Seine)

Chef-mécanicien : à Blida, M. Lepori A.

Chef de groupe : à Sidi-Bel-Abbès, M.

Gottiniaux V.; à Oran, M. Couzes M.; à

Alger, M. Anglade E.

Chef de réserve : à Blida, M. Sainton R.

(Alger).

Contremaître-adjoint : à Alger, M. Lepage

G.

Employé principal : à Alger, M. Mazoutau R.

Employé : à Alger, MM. Michels L.,

Salas H.; à Blida, M. Fons A.; à Oran,

M. Colin H.

Chef-distributeur : à Alger, M. Stora E.

Mécanicien de route : à Oran, M. Beddok

A.; à Affreville, M. Royet M. (Blida);

à Tlemcen, M. Espinasse J. (Sidi-Bel-

Abbès); à Alger, MM. Gramond F.,

Andry A.; à Affreville, MM. Pons J.

(Blida), Defis L. (Oran); à Orléansville,

M. Melia R.; à Blida, M. Bresson M.;

à Boghari, MM. Pierre E. (Oran),

Durand C. (Oran); à Tlemcen, M. Quart

F.

Elève-mécanicien : à Alger, MIM. Lagier

A., Cassar C., Barile L., Marchica J.;

à Affreville, M. Guillard A.; à Orléans-

ville, MM. Faliex H. (Oran); Longhi G.

(Oran); à Boghari, M. Gaget G. (Blida);

à Oran, MM. Taurisson H., Boggio A.,

Monzo J., Sauvé L.; à Tlemcen, M.

Segura J.

**VOIE**

**Services centraux.** — Inspecteur de 1<sup>re</sup>

classe : à Alger, M. Talon J. (Tlemcen).

Contrôleur des services centraux : à Alger,

MM. Tremège L., Wathier A.

**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

**WAGONS RÉSERVOIRS**

ET

**WAGONS SPÉCIAUX TOUS TYPES**

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

**Etablissements CADOUX**

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

Tél. : Taverny 75, Beauchamp 34

Dessinateur-projeteur de 1<sup>re</sup> classe : à

Alger, M. Reus.

Contrôleur technique : à Alger, M. Arlès A.

Chef de groupe : à Alger, Mlle Pisani R.

Dessinateur-projeteur de 2<sup>e</sup> classe : à Alger,

M. Crespo F.

Dessinateur-calqueur : à Alger, M. Petit A.

Employé : à Alger, MM. Dartigues L.,

Hernandez J.

Employés : à Alger, Mme Girod L.

**Services régionaux.** — Chef de section :

à Tlemcen, MM. Benoit J. (Alger); à

Sidi-Bel-Abbès, M. Campo E. (Oran).

Chef de district principal : à Blida, M.

Geoffroy E.; à Sidi-Bel-Abbès, M.

Bruelle P.

Chef de district de 1<sup>re</sup> classe : à Tlemcen,

M. Bussac C. (Perrégaux); à Chanzy,

M. Teule H.; à Lamoricière, M. Kohler

L.; à Djelfa, M. Darché P. (Maroc).

Chef de district de 2<sup>e</sup> classe : à Perrégaux,

M. Cazes G. (Marnia); à Berrouaghia,

M. Ryder J.; à Djelfa, M. Demasures C.

Dessinateur-projeteur de 2<sup>e</sup> classe : à Mar-

nia, M. Magnat M. (Oran).

Dessinateur-calqueur : à Orléansville, M.

Meziti M.

Employé : à Alger, M. Arguimbau R.

Surveillant principal de la Voie : à Tlemcen,

M. Lopez M. (Orléansville).

Chef de canton principal : à Orléansville,

M. Beltrand A. (La Sénia); à Salines,

M. Hitache A.; à Marnia, M. Benito M.

(Maroc).

Par décision du Conseil d'Administration  
en date du 22 février 1935, ont été nommés  
ou promus :

**EXPLOITATION**

**Service Central.** — Inspecteur principal :

M. Morard A.

Contrôleur technique principal : à Lyon,

M. Perrier M. (Paris).

Chef de groupe : M. Fabère L.

Rédacteur principal : M. Avet J.

Contrôleur technique : M. Dayre G.; à

Saint-Etienne, M. Garry A. (Besançon-

Viotte).

Employé principal : MM. Robert J.,

Giraud J., Benedetto A., Malméjean R.

Employé : MM. Martin F., Raouls A.

(Paris - Sainte - Anne); Zirigovitch A.

(Monte-Carlo).

Expéditionnaire : M. Portes H. (Valence).

**Services régionaux.** — Chef de gare de

1<sup>re</sup> classe : à Arles, M. Fournay E.

(Livron).

Chef de gare de 2<sup>e</sup> classe : à Livron,

M. Bouchet J. (Brioude).

Contrôleur de l'Exploitation : à Clermont-

Ferrand (Service des trains), M. Frizot

P. (Lyon-Perrache).

Sous-Chef de gare principal : à Paris,

M. Argoud M.

Chef de bureau de gare principal : à Paris,

M. Sangnier E. (Bureau de Ville de

Paris-Sainte-Anne); à Marseille-Joliette-

Arenc, M. Louisi P.

Chef de gare de 3<sup>e</sup> classe : à Brioude,

M. Sudre E. (Arlanc).

**POUR LA CONSTRUCTION ET L'ENTRETIEN**

■■■■■■■■■■ DES QUAIS ET COURS DE GARES ■■■■■■■■■■

**LES PRODUITS COLAS**

SOCIÉTÉ ROUTIÈRE COLAS

39, Rue du Colisée - PARIS (8<sup>e</sup>)

■■■■■■■■■■ FOURNISSEUR DES GRANDS RÉSEAUX ■■■■■■■■■■

**ASPHALTE, PAVAGE**

**Entreprise Roger MARTIN**

— 5, Rue Montmartre, 5 — DIJON —

**CARRIÈRES DES MALAVALX**  
CUSSET (Allier)

**A. DUPRÉ**

BALLAST - MACADAM - GRAVILLON - ENROCHEMENT

# 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<sup>e</sup>)  
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 C<sup>ie</sup>  
du P.L.M. munis de leur carte

**PLUS DE 700 SUCCURSALES, AGENCES  
BUREAUX EN FRANCE**

**FORGES & CHANTIERS**  
DE LA  
**MÉDITERRANÉE**  
SIÈGE SOCIAL : 25, BOULEVARD MALESHERBES - PARIS

**MARINE de GUERRE**  
**MARINE de COMMERCE**

A R A M I S  
COTE-D'AZUR  
COTE-D'ARGENT  
EL-MANSOUR  
EL-DJEZAÏR  
D J E N N E  
K O U T O U B I A  
C H E L L A H

M O N T G E E  
P R O T E E  
F O R B I N  
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

ÉTABLISSEMENTS A  
LA SEYNE-SI-MER  
MARSEILLE  
LE HAVRE

## A. PETOLAT-DIJON

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

Contrôleur principal des trains : à Lyon-  
Perrache, M. Vincent F. (Nevers).

Chef de bureau de gare de 1<sup>re</sup> classe : à  
Paris, M. Juge I.

Sous-Chef de gare de 1<sup>re</sup> classe : à Paris,  
MM. Buisson M. (Bellegarde-Ain), Fran-  
çois A. (Nîmes P.V.) ; à Roanne, M.  
Patriat M.

Chef de bureau de gare de 2<sup>e</sup> classe : à  
Lyon-Perrache, M. Perret C. ; à Mar-  
seille-Joliette-Arenc, M. Léonetti J.  
Sous-Chef de gare de 2<sup>e</sup> classe : à Roanne,  
M. Brugière L. ; à Bellegarde (Ain), M.  
Nicolas E. (Miramas).

Sous-Chef de gare de 2<sup>e</sup> classe (dispatcher) :  
à Lyon-Perrache, M. Chocheuras J.  
(St-Etienne-Châteaureux) ; à Valence ;  
M. Bon G. (Marseille-Saint-Charles) ; à  
Marseille-Saint-Charles, M. Carpe L.

Contrôleur des trains : à Nevers, M.  
Dumas J. (Auxerre-Saint-Gervais).

Employé principal : à Dijon-Centre, M.  
Rondonneau E. (Paris-Centre) ; à Nîmes-  
Centre, M. Peiridier M.

Contrôleur technique adjoint : à Laroche-  
Migennes, M. Penot J. (Corbeil-Esson-  
nes) ; à Melun, M. Paolini E. (Givors) ;  
à Besançon, M. Biau G. (Mouchard).

Caisier de 3<sup>e</sup> classe : à Roanne, M. Argot  
A. (Saint-Etienne-Châteaureux).

Receveur-Chef aux billets : à Dijon-Ville,  
M. Forcé F.

Contrôleur-adjoint du Service Electrique :  
à Bellegarde (Ain), M. Jacques A.  
(Moret-les-Sablons).

Sous-Chef de bureau de gare : à Paris,

MM. Perret A. (Chambéry-Challes-les-  
Eaux), Braud L. (Marseille-Saint-  
Charles), Colin F. ; à Villeneuve-Saint-  
Georges-Triage, M. Dupieux J. (Riom) ;  
à Moret, M. Curly G. (Dôle-Ville) ; à  
Saint-Victor-Thizy, M. Boudon J. (Saint-  
Etienne-Châteaureux) ; à Miramas, M.  
Corniau L. (Montpellier) ; à Marseille-  
Joliette-Arenc, MM. Peytavin J.-B.  
(Alès), Roume F. (Marseille-Centre) ; à  
Montpellier, M. Pigeyre J. (Nîmes G.V.).

Sous-Chef de gare de 3<sup>e</sup> classe : à Nevers,  
M. Forest P. (Saint-Chamond) ; à Roanne,  
M. Sawajon L. (St-Rambert-d'Albon) ;  
à Miramas, M. Gasquet F. (Langeac) ;  
à Culoz, M. Buffard F.

Sous-Chef de gare de 3<sup>e</sup> classe (dispatcher) :  
à Dijon-Ville, M. Meuleau C. (Cosne) ;  
à Marseille-Saint-Charles, M. Bourcier  
J. (Marseille-Blancarde).

Employé : à Paris-Centre, M. Robert J.  
(Marseille-Centre) ; à Nevers-Centre,  
MM. Martin C., Boivin E. (Saint-Jean-  
de-Loosne) ; à Marseille-Centre, M.  
Lechaux R. (Nevers-Centre) ; à Nîmes-

Centre, M. Coulomb H. (Nîmes G.V.) ;  
à Chambéry-Centre, M. Mottet L. (Lyon-  
Centre).

Employée : à Valence-Centre, Mme Vve  
Bessenay C., Mlle Roure M.

Facteur-Chef : à Tarare, M. Perret P.  
(Saint-Fons-Rhône) ; à Montmélian,  
M. Chevrier J. (Saint-Avre-la-Chambre).

Dessinateur-calqueur : à Paris-Centre,  
M. Bailly J.

Commis principal : à Paris, MM. Marschal  
A. (Bureau de Ville de Paris-Sainte-  
Anne), Blard B. (Agence de renseigne-  
ments de la rue Saint-Lazare) ; à Riom,  
M. Rousseau E. (Langogne) ; à Saint-  
Etienne-Châteaureux, MM. Roa G.,  
Aubénis A. (Saint-Etienne-Pont-de-  
l'Ane) ; à Portes-Triage, M. Galtier R.  
(Tarascon) ; à Alès, M. Barthélémy L. ;  
à Chambéry - Challes - les - Eaux,  
à M. Burdin J.

Sous-Chef de gare de 4<sup>e</sup> classe : à Langeac,  
M. Mazoyer F. (Arvant) ; à Givors, M.  
Boyer R. (Saint-just-sur-Loire) ; à Saint-  
Chamond, M. Ruel L. (Saint-Etienne-  
Châteaureux) ; à Marseille-Blancarde,  
M. Piche H. (Marseille-Saint-Charles) ;  
à Nîmes P.V., M. Bérard M. (Ganges) ;  
à Chambéry-Challes-les-Eaux, M. Boix  
G.

Chef de manœuvres principal : à Miramas,  
M. Gotrand D.

Chef-aiguilleur principal : à Marseille-  
Saint-Charles, M. Rouzaud R.

ENTREPRISE  
**CHARLES MILLIAT**  
GRENOBLE

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

Surveillant principal du Service Electrique : à Moret-les-Sablons, M. Farjol F. (Paris).

Chef de gare de 6<sup>e</sup> classe : à Largentières, M. Lord G. (Pierrelatte) ; à Luynes, M. Ferrand C. (Marseille-Joliette-Arenc).

Intérimaire de 2<sup>e</sup> classe : à Corbeil-Essonnes, M. Vanni E. (Mignères-Gondreville) ; à Mouchard, M. Laporte J. (Andelot-Jura) ; à Aix-en-Provence, MM. Coulange D. (La Couronne-Carro), Meilhan P. (Salon) — actuellement détaché à la Compagnie des Chemins de fer du Maroc — ; à Chambéry-Challes-les-Eaux, M. Creuset M. (Bourg-Saint-Maurice).

Commis de 1<sup>re</sup> classe : à l'Agence de renseignements de la rue Saint-Lazare, M. Falconnet R. ; à Paris, M. Quincé C. ; au Bureau de Ville de Paris-Sainte-Anne, M. Vincent A. ; à Lyon-Guillotière, MM. Besson A., Couderc V. (Ecully-la-Demi-Lune) ; à Lyon-Vaise, M. Maillot P. ; à Lagogne, M. Tuzet V. ; à Saint-Etienne-Châteaureux, M. Jonon L. ; à Charlieu, M. Martel M. ; à Tarascon, M. Bertheaud A. ; à Marseille-Prado, MM. Crousillat R., Guillaumet M. (Arles) ; à Alès, M. Boulze L.

Attaché (commis de 1<sup>re</sup> classe) : à Marseille-Saint-Charles, MM. Klotz J., Bauchet P.

Commise de 1<sup>re</sup> classe : à Paris, Mme Bibet M. ; à Lyon-Guillotière, Mme Ungemuth C., Mlle Michel C. (Lyon-Perrache).

Surveillant du Service Electrique : à Alès, M. Farenc L. (Gannat) ; à Robiac, M. Charmaison F. (Firminy).

Chef de manutention : à Bercy, M. Juhem E. ; à Saint-Etienne-Châteaureux, M. Dubuis J.

Chef de manœuvres : à Moulins, M. Pougner G. ; à Miramas, M. Moure E.

Chef-lampiste : à Besançon-Viotte, M. Tripier L. (Modane).

Chef-aiguilleur : à Lyon-Brotteaux, M. Guilloux J. (Chalon-sur-Saône) ; à Marseille-Saint-Charles, M. Rigaud A.

Chef-contrôleur de gare : à Paris, M. Bourgoin C.

Receveur de 2<sup>e</sup> classe aux billets : à Arles, M. Auda P. (Toulon).

Commis de 2<sup>e</sup> classe : au Bureau de Ville de Paris-Sainte-Anne, M. Bérioux F. (Paris) ; à Lyon-Guillotière, M. Simon M. (Lyon-Brotteaux) ; à Ecully-la-Demi-Lune, M. Arbez G. (Lyon-Gorge-de-Loup) ; à Tarascon, M. Berthouly A. ; à Grasse, M. Gilles F. (Port-Saint-Louis-du-Rhône) ; à Chambéry-Challes-les-Eaux, M. Verdun M.

Facteur-enregistreur : à Andelot (Jura), M. Métier L. (Saulon) ; à Sathonay-Rillieux, M. Safran-Loup J. (Chasse) ; à Langogne, M. Mas A. ; à Clermont-Ferrand, M. Arnoux L. ; à Saint-Etienne-Châteaureux, M. Fay E. (Terrenoire) ; à Charlieu, M. Chavartin L. ; à Nice-Ville, M. Dechame M. (Nice-Saint-

Augustin) ; à Marseille-Saint-Charles, M. Barral A. (Agay) ; à Montpellier, M. Valentin H. ; à Bourg-Saint-Maurice, M. Clément-Guy L. (Frontenex) ; à Nantua, M. Marchand C. (Bellegarde-Ain).

Chef de train : à Vesoul, M. Bas E. (Besançon) ; à Saint-Etienne-Châteaureux, M. Peyron J. (Firminy).

## MATÉRIEL ET TRACTION

**Service Central.** — Chef de groupe : à Paris, M. Gilbert C. (Dijon).

Employé principal : à Villeneuve-Saint-Georges, M. Tambutti C. (Paris) ; à Montargis, M. Prètesille P. (Paris) ; à Dijon, M. Simon R. (Comflans) ; à Clermont, M. Lapenne V. (Marseille).

Employé : M. Collet M. ; à Villeneuve-Saint-Georges, M. Chabrut J. ; à Oullins, M. Arquillière R. ; à Arles, M. Bérard P. ; à Marseille, M. Tréguier C.

Employée : à Paris, Mme Defaix G. ; à Nevers, Mlle Rignault L. Expéditionnaire : à Dijon, M. Ruelle A. (Badan).

## TRACTION

**Services régionaux.** — Sous-inspecteur des Services Actifs : à Badan, M. Riffard M. ; à Nice, M. Grenier L.

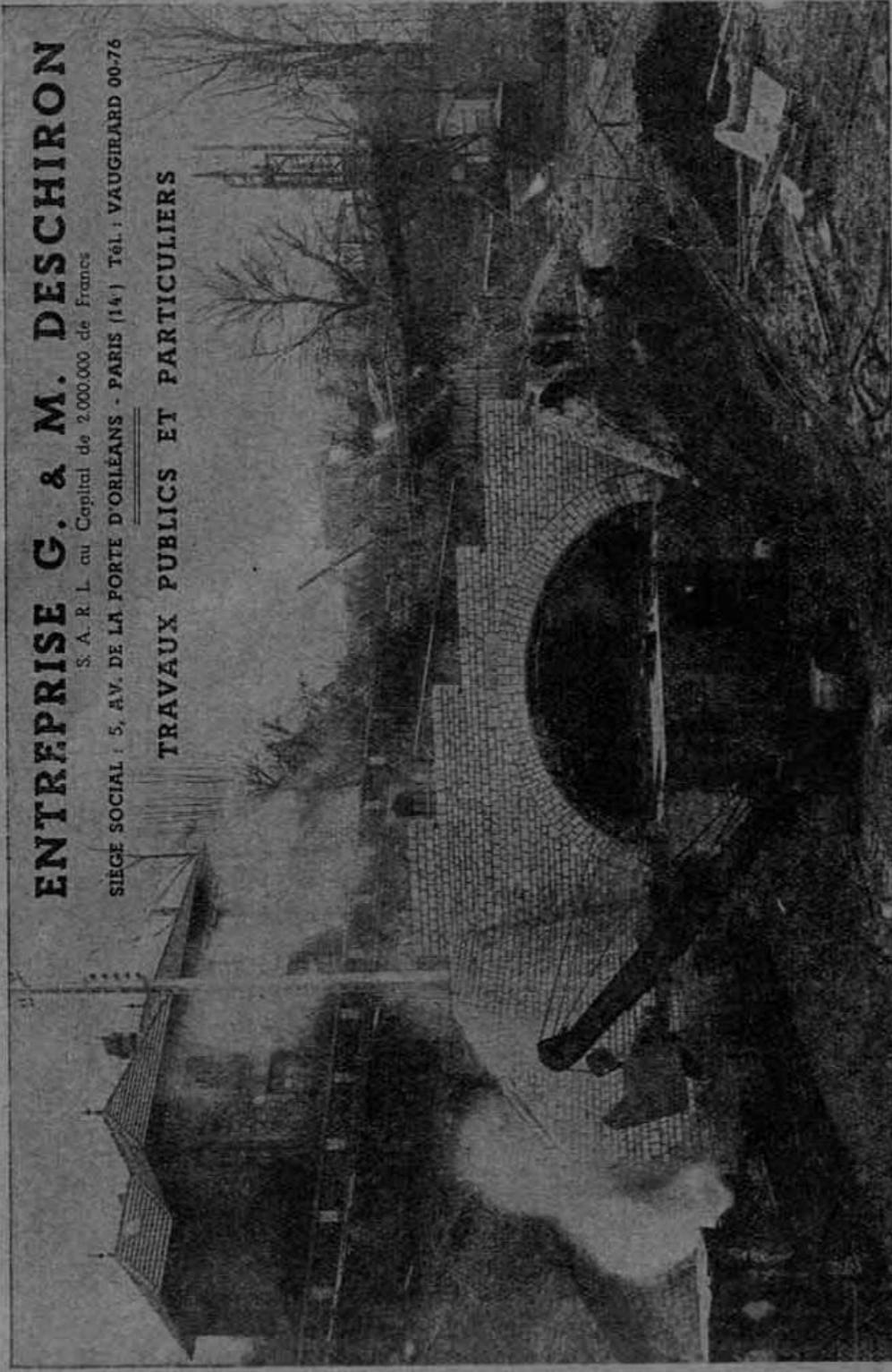
Sous-Chef de bureau de 2<sup>e</sup> classe : à Paris, M. Lioson R. (Ambérieu).

# ENTREPRISE G. & M. DESCHIRON

S. A. R. L. au Capital de 2.000.000 de Francs

SIÈGE SOCIAL : 5, AV. DE LA PORTE D'ORLÉANS - PARIS (14<sup>e</sup>) Tél. : VAUGIRARD 00-76

TRAVAUX PUBLICS ET PARTICULIERS



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

**PARIS - HOTEL ADRIATIC** Téléph.  
6 bis, Rue de Lyon Did. 28-72  
Tous les confort - Chambres à la journée depuis 20 fr.  
Arrangements pour séjour - Chambres aux motifs prix moindres

**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. 141. AZURHOTEL-PARIS - Direct. R. Pourcet

**PARIS-LYON-PALACE** 11-13, Rue de Lyon  
Le plus élégant et le plus confortable des quartiers de la  
Gare de Lyon, à PARIS - Café-Restaurant  
Atr. 11. Ségroph. Palaiyon-Paris - 141. Did. 09-09

**PARIS - TERMINUS LYON** Téléph.  
HOTEL-RESTAURANT-CAFE Did. 24-03  
19, Bd Diderot (Face arrivés) - Hôtel de tout premier ordre  
Direct. confort - Conditions spéciales aux Agents P.L.M.

Sous-Chef de dépôt de 2<sup>e</sup> catégorie : au  
Teil, M. *Divol* A. (Avignon).

Intérimaire de la Traction : à Nice, M.  
*Morel* C. (Avignon).

Mécanicien de route : à Lyon-Mouche,  
MM. *Didier* H., *Faugeron* E., *Kohler*  
P. : à Nice, M. *Blatze* J.

Elève-mécanicien : à Corbeil, M. *Bouillon*  
P. : à Sens, M. *Morin* F. : à Montereau,  
M. *Milot* M. : à Montpéllier, M. *Tritayre*  
M. (Nîmes) : à Aix, M. *Boyer* L.

Mécanicien de manœuvres : à Ambérieu,  
MM. *Pétrulli* N., *Fondraz* H. : à Cham-  
béry, M. *Hustache* J.-B. : à Modane,  
M. *Vignoud* J.

#### VOIE

**Service Central.** - Sous-Inspecteur :  
M. *Palès* R., M. *Montel* L.

Contrôleur-technique : M. *Buillier* L.  
Dessinateur-projeteur de 2<sup>e</sup> classe : M.  
*Girard* G.

Employé principal : M. *Souquet* H. : à  
Villeneuve-le-Roi, M. *Chastanet* E.

TRANSPORTS  
ET DÉMÉNAGEMENTS  
Correspondant de la C<sup>ie</sup> P.L.M.  
Transport de Combustibles

**Maison H. DOMERGUE**  
1, Rue Francis-Martin  
VILLENUEVE-S-GEORGES  
(S.-et-O.) Tél. 155

## HOTELS DU RÉSEAU

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

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

Les Houches (à 5 km de Chamontx, alt. 1000m)  
**HOTEL DES ROCHES** (Payot, prop.)  
Ouvert toute l'année - Spécia d'hiver - Prix spéciaux aux  
Exmpl. P.L.M. - Tout confort - Arrangements pour séjours (étrangers)

Les Tines (à km Chamontx, Alt. 1080m. Tél. 09 Chamontx)  
**HOTEL de la Mer de Glace** et de la Gare  
Tout confort, prix spéciaux à MM. les Employés  
du P.L.M. du 1<sup>er</sup> Septembre au 30 Juin (écrite)

**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

*Dufour* P. : à Chambéry, M. *Suavel*  
L. : à Ambérieu, M. *Bratse* M. : à Lyon,  
M. *Etaix* J. : à Paray-le-Monial, M.  
*Bruel* P.

Chef de canton principal : à Miramas,  
M. *Raybaud* P. (Carnoules) : à Saint-  
Germain-des-Fosses, M. *Rabusson* N. :  
à Istres, M. *Gourdouze* L.

## RÉSEAU ALGÉRIEN

### EXPLOITATION

**Services régionaux.** - Chef de gare de  
5<sup>e</sup> classe : à Beni-Méred, M. *Mercuri*  
A. (Maroc) : à Oued-Riou (Inkermann),  
M. *Anjonso* C. (Blida).

Chef de station : à Les Salines (Ferry),  
M. *Labat* E. (Descartes).

Facteur enregistrant : à Ain-Témou-  
chent, M. *Martinez* V. : à Orléanville,  
M. *Peréz* F. : à Djidjouia (St-Aimé), M.  
*Gallin-Martel-Labarthe* L. (Oran) : à  
Rouina, M. *Cremades* E. (Berrouaghia).

Chef de train : à Oran, M. *Pastor* O. (Sidi-  
Bel-Abbès) : à Oran, M. *Castello* J.

**BUFFET D'AVIGNON**  
- SA CUISINE - SA CAFE -

**M. Aimé SILVESTRE** EX-CHEF DE CUISINE  
NOUVEAU CONCESSIONNAIRE  
AU CHATEAU D'ARDENNE

Le meilleur accueil est réservé aux Agents et à leurs familles

# BELLE JARDINIERE

PARIS - RUE DU PONT-NEUF

Tous les achats au-dessus de 50 fr.  
sont expédiés franco de port et  
d'emballage dans toute la France.

La plus grande Spécialité de  
**VÊTEMENTS**  
pour Hommes, Dames et Enfants

Succursale : 1, PLACE DE CLICHY

ENVOI FRANCO SUR DEMANDE  
DE : CATALOGUES, FEUILLE DE  
MESURES et ECHANTILLONS

SUR LE RÉSEAU, SEULES SUCCURSALES : LYON et MARSEILLE