



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^e).

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

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

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

■
 Distribution gratuite au Personnel de la Compagnie

■
 Vente au Public dans les principales gares

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

■
 En lecture sur les paquebots des lignes partant de Marseille

SOMMAIRE

Distinctions honorifiques.

L'Évolution des Grands Réseaux en 1934.

Les Autorails Berliet, par M. Abry, Inspecteur Divisionnaire du Service Central du Matériel.

Le transport des camions et remorques sur wagons, par M. Moulet, Contrôleur du Service Central de l'Exploitation.

REVUE DOCUMENTAIRE : Trafic du Réseau P.L.M.
 — Nouveaux décrets sur la coordination des transports. — Vitesse atteinte par notre rame aérodynamique. — Services d'autorails P.L.M. — Les fêtes du 15 août et le trafic-voyageurs de la gare de Paris. — Voiture de secours pour le transport des blessés. — Deux manifestations de propagande ferroviaire et P.L.M. — La promotion 1935 de nos agents détachés à l'École des Travaux Publics. — Je voudrais bien savoir...

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

Triptyque sur la Traction.

EN MARGE DU MÉTIER : Mutualité. — Sports. — Excursions.

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

Avis aux abonnés. — Ordres de Service et Instructions parus. — Médailles d'honneur. — Distinctions honorifiques diverses. — Avancements en grade. — Récréations. — Jardinage. — Pêche. — Chasse. — T.S.F.

DISTINCTIONS HONORIFIQUES

Légion d'honneur

Par décrets des 24 mai, 11, 12, 27 juillet et 2, 4 et 8 août 1935, ont été nommés ou promus dans l'Ordre National de la Légion d'honneur :

Officier : M. Brochu Claude, Chef des Services Financiers.

Chevaliers : MM. Arnulf, Théophile, Sous-Inspecteur au 7^e Arrondissement de la Voie à Chambéry; Boiron Joseph, Sous-Chef de bureau à Rabat; Convers Eugène, Chef du Personnel de la Compagnie à Paris; Coqulin Henri, ex-Ingénieur adjoint du Service de la Voie; Davanier Armand, Gardé-signal à Pierrelatte; Finand Gaspard, Manœuvre à Lyon-Guillotière; Folchier Jean-Marie, Manœuvre, spécialisé à Venisieux; Francillard Georges, Chef de Division à Paris; Friederich Augustin, Ouvrier au dépôt de Nice; Hugues Armand, ex-Commis principal à Toulon; Gorse Marie, Inspecteur principal de l'Exploitation à Saint-Etienne; Gouverneur Adrien, Commis à Paris; Gaudier Léon, Médecin-Examinateur principal de la Compagnie à Paris; Mermier Stéphane, Ingénieur principal attaché à la Direction à Paris; Saiss Jean, Chef de gare principal à Marseille-Saint-Charles; Séméac Léon, Ingénieur, Chef du 6^e Arrondissement de la Voie à Marseille; Tourret Gilbert, Chef de gare principal à Lyon-Perrache; Valette Joseph, Homme d'équipe à Montpellier; Vignes Henri, Ingénieur principal à Paris.

Médaille Militaire

Par décrets des 19 janvier, 14 juillet, 19 décembre 1934, 30 mars et 28 juin 1935, la Médaille Militaire a été conférée aux Agents dont les noms suivent :

MM. Achala L., Mécanicien de route à Dijon-Perrigny; Albenque P., Facteur aux écritures à Bercy; Albouy J., Vaconnier à Boghari; André G., Brigadier de manutention à Avignon; Archier J., Gardien à Arles; Armand L., Cantonnier à Marseille; Aubonnet C., Aide-ouvrier à Villeneuve-voitures; Audouin J., Sous-Chef de manœuvres à Perrigny; Bailleux A., Pointeur-releveur à Villeneuve-Triage; Barcelo M., Homme d'équipe à Agha; Barrot R., Elève-mécanicien à Montargis; Barillot L., Facteur-mixte à Vougeot; Battesti D., Facteur-enregistreur à Carry-le-Rouet; Beaumont S., Aide-ouvrier à Nîmes; Bérard E., Sous-Chef de manœuvres à Avignon; Berche J., Facteur aux écritures à Paris; Berrier V., Commis au Péage-de-Roussillon; Bertrand M., Aiguilleur à l'Estaque; Berthier C., Chef de gare à St-Julien-la-Vêtre; Bertola B., Elève-mécanicien à Roanne; Biguet C., Homme d'équipe à Delle.

Citations à l'Ordre du Réseau

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



M. André Nicolas, Chef de train de la résidence de Mâcon.

Le 20 mai 1935, accompagnant le train 4805, a été blessé grièvement dans un accident à Uchizy.



M. Alexis Deblevid, Gardé-signal à Saint-Marcel.

Le 30 avril 1935, s'est porté au secours d'un vieillard imprudent qui traversait les voies au moment où un train rapide se dirigeait sur lui.



M. Aimé Vieizeur, Surveillant des trains à Nîmes.

Le 2 mai 1935, s'est porté au secours d'une voyageuse qui avait imprudemment essayé de monter dans un train en marche et restait suspendue à une main-courante, les jambes pendantes.



M. Célestin Maneval, Brigadier-chef de la gare de Saint-Chamond.

Le 3 mai 1935, a fait preuve de vigilance et de sang-froid en se précipitant au secours d'un enfant de 8 ans, qui, traversant les voies derrière une rame à l'arrêt, allait être renversé par un train croiseur.



M. Marcel Tatot, Homme d'équipe à Chalon-sur-Saône.

Le 10 mai 1935, voyant le danger que courait une imprudente voyageuse sur le point d'être écrasée, s'est courageusement porté à son secours et a réussi à la sauver.



M. Camille Vernis, Facteur-enregistreur à Agha.

Le 12 mai 1935, alors qu'un train entrant en gare à une vive allure, a fait preuve de sang-froid et de courage en réussissant à sauver une voyageuse qui allait être écrasée.



M. Charles Colus, Pianton à Gap.

Le 16 mai 1935, a fait preuve d'initiative et de sang-froid en se précipitant au secours d'une jeune fille, la sauvant d'une mort presque certaine.



M. Fernand Coudrat, Homme d'équipe à Nemours-St-Pierre.

Le 18 mai 1935, a réussi, grâce à sa présence d'esprit et à son courage, à éviter un grave accident à un voyageur qui venait de glisser en montant dans un train en marche.



M. Maurice Saladin, Cantonnier principal à Marseille.

Le 30 mai 1935, a fait preuve de beaucoup de zèle en procédant, de concert avec deux surveillants qu'il était allé avertir, à l'arrestation de deux voleurs qu'il avait surpris.



M. Jean Baurier, Pointeur-releveur à Bourg.

Le 1^{er} juin 1935, s'est précipité au secours d'une voyageuse en danger, qu'il a réussi à sauver.



Mme Maurice Ronchaud, Gardé-barrières à Mozac.

Le 16 juin 1935, a fait preuve de beaucoup d'initiative et de sang-froid en sauvant la vie à un vieillard qui allait être écrasé en traversant le passage à niveau.



M. Emile Baudou, Facteur-enregistreur à Tavaux.

Le 22 juin 1935, remplaçant de nuit son chef de gare, a fait preuve de vigilance et d'initiative en prenant les mesures propres à éviter un grave accident.

Mentions pour actes méritoires

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

MM. Livon Paul, Cantonnier 4^e Canton (l'Estaque à la Joliette); Luca, Manœuvre du Poste de Paris; Michel Marcel, Homme d'équipe à Montpellier.

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

Exploitation. — MM. Allègre L., Homme d'équipe à Toulon; Amoureux A., Homme d'équipe à Pertuis; Astier H., Commis à Valence; Beaugard J., Receveur à Paris; Blau Xavier, Homme d'équipe à Montpellier; Bochler R., Homme d'équipe à Villeneuve-St-Georges; Cabaribère J., Sous-Chef de gare à St-Gervais-les-Bains-Le Fayet; Carrère J., Homme d'équipe à Paris; Charpin G., Facteur-enregistreur à Montgeron-Crosne; Dagrón M., Facteur aux écritures à Pertuis; Mlle Dayve M., Commise à Chamonix-Mont-Blanc; MM. Dabrades P., Homme d'équipe à La Charité; Devreton J., Facteur-mixte à Salaise; Font G., Receveur à Paris; Gadet N., Homme d'équipe à Paris; Gebelin T., Homme d'équipe à Marseille-St-Charles; Girard R., Facteur-mixte à St-Saturnin-d'Avignon; Grand J., Facteur aux écritures à Paris; Guaz L., Homme d'équipe à Ambérieu; Guignard A., Homme d'équipe à Paris; Lacan J., Facteur aux écritures à Saint-Gervais-les-Bains-La Fayette; Laubier J., Facteur aux écritures à Paris; Lebrun E., Receveur à Paris; Léca D., Conducteur à Marseille-St-Charles; Livache P., Facteur-mixte à Chorges; Lombard E., Facteur aux écritures à Marseille-Joliette; Marguet A., Homme d'équipe à Morteau; Martin E., Receveur à Marseille-St-Charles; Martin M., Chef de train à St-Rambert-d'Albon; Mazallon L., Homme d'équipe à Valence.

L'ÉVOLUTION des GRANDS RÉSEAUX en 1934

Le 22 mai dernier, le Ministre des Travaux publics adressait au Président du Conseil des ministres un Rapport sur l'évolution de nos Chemins de fer.

« Il a paru nécessaire, disait-il dans sa lettre d'envoi, de « faire le point » de leur situation, dans un exposé purement objectif, afin de préciser les résultats des efforts déjà accomplis et d'en dégager les enseignements qui pourront servir de base aux nouvelles réformes à entreprendre. »

Ce Rapport, de près de 300 pages, s'attache à donner une idée aussi concrète que possible de la situation de nos Grands Réseaux au 31 décembre 1934, aux divers points de vue administratif, commercial, technique, social et financier.

Le Bulletin P.L.M. ne pouvait envisager, faute de place, d'en présenter une analyse complète à ses lecteurs. Il a dû se borner à résumer ici l'Exposé Général qui précède le Rapport proprement dit et donne une préceuse vue d'ensemble de la situation du rail en France.

DANS son Exposé Général, le Ministre des Travaux publics rappelle, en commençant, que deux traits principaux caractérisent l'évolution des résultats financiers des Réseaux depuis la guerre

— D'une part, l'augmentation des dépenses d'exploitation plus importante dans l'ensemble que le développement des recettes ;

— D'autre part, la progression des charges de capital qui a compensé, dans une mesure importante, l'allègement apporté aux Réseaux par la dévaluation de 1926.

Autre observation préjudicielle : en France les chemins de fer ont été conçus sous un double signe, celui d'Entreprise industrielle et de Service public. Cette notion de « Service public » on le sait, c'est « l'obligation de transporter : maintenir en tous temps les installations fixes, le matériel roulant et le personnel suffisant pour assurer toutes les relations et, dans les délais fixés, tout le trafic voyageurs ou marchandises qui se présente, qu'il soit rémunérateur ou non, prévu ou non, avec l'impossibilité d'ajuster immédiatement les prix à la demande. C'est cette obligation qui pèse si lourdement sur les chemins de fer ».

LE COMPTE D'EXPLOITATION - LE DÉFICIT LES CHARGES FINANCIÈRES. - LE DÉFICIT Produit net d'exploitation.

L'année 1934 se chiffre par un produit net d'exploitation bénéficiaire, avec un excédent des recettes sur les dépenses de 89 millions, alors que les deux années précédentes avaient été largement déficitaires (fig. 1). Évaluées en chiffres bruts (comprenant l'impôt) les recettes de 1934 ont marqué sur 1933 une baisse de 8,2 %, mais les dépenses ont été simultanément réduites de 8,9 %.

Comment ont évolué les recettes et le trafic ? Le Rapport note que de 1921 à 1925 les rajustements assez

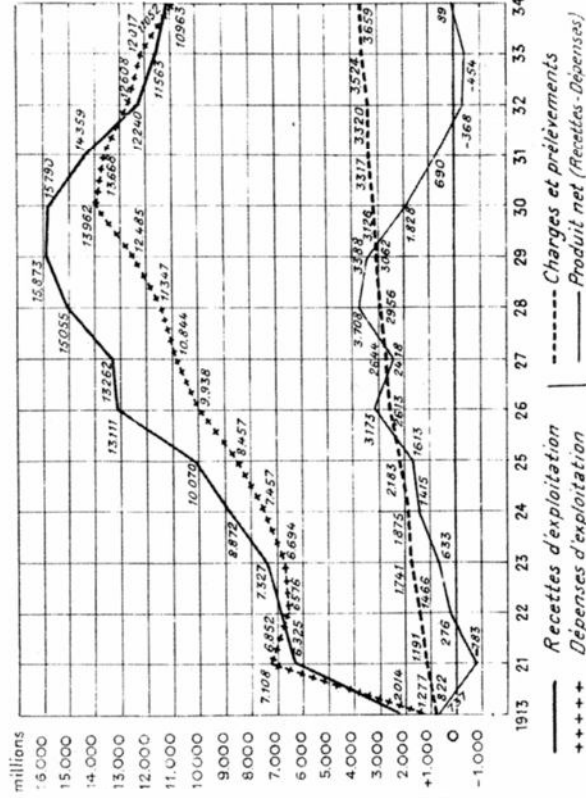
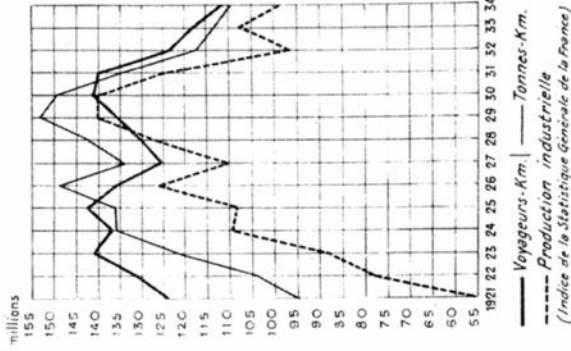


Fig. 1. — Aperçu de la situation financière des grands Réseaux en 1913 et de 1921 à 1934 (Réseau d'Alsace et de Lorraine exclus).

Fig. 2. — A droite, Variations des indices du Trafic voyageurs, du Trafic P. V. et de la Production industrielle de la France (Réseau d'Alsace et de Lorraine compris (base 100 en 1913)).



(1) Abstraction faite des accessoires.

tardifs n'ont porté les tarifs, surtout pour les voyageurs, qu'à un niveau sensiblement inférieur à celui des prix de toutes choses. A partir de 1926, ces tarifs-voyageurs au coefficient 4,02, restent au-dessous du taux de stabilisation de la monnaie ; au contraire, des relèvements fréquents portent les tarifs des marchandises à des coefficients variant en moyenne de 6 à 7 par rapport à 1913.

Mais, depuis 1930, le développement de la concurrence automobile a amené les Réseaux à consentir de nombreux abaissments de prix, surtout sur les marchandises.

Le Rapport évalue l'ordre de grandeur de la perte de recettes subies par eux de ce chef à 2 milliards par an. L'évolution du trafic est donnée par le graphique de la figure 2 qui montre : une progression rapide de 1921 à 1925 (période d'inflation et de reconstitution industrielle) ; une baisse en 1927 (tassement de l'activité ayant suivi la stabilisation du franc) ; puis une nouvelle progression jusqu'en 1929 (sans toutefois permettre au trafic voyageurs de remonter au niveau de 1925) ; enfin de 1930 à 1934 une chute régulière qui a ramené l'activité des Réseaux à un niveau voisin de celui de 1913.

Cette situation n'est du reste pas spéciale à la France. Les dépenses d'exploitation qui, en 1913, s'élevaient à 1 297 millions, ont atteint, en 1930, 13 milliards (10 fois plus). Progressivement réduites, elles atteignent encore, en 1934, huit fois celles de 1913.

Comme le montre le graphique de la figure 3, le très gros poste des dépenses d'exploitation ressortit au personnel (61,8 % de l'ensemble en 1934 contre 64 % en 1933 et 56 % en 1913).

Si l'on considère les effectifs, on trouve qu'ils étaient (Réseau d'A.-L. compris) de 382 000 en 1913 et de 510 000 immédiatement après la guerre. Maintenus à ce niveau jusqu'en 1930, ils ont été réduits depuis de 66 000 unités.

Quant à la rémunération du personnel, elle a évolué comme suit : unifié pour tous les Réseaux et fixé à 3 800 francs en janvier 1920, le salaire minimum (1) a été,

— Recettes d'exploitation — Charges et prélèvements
 + + + + + Dépenses d'exploitation — Produit net (Recettes - Dépenses)

— Voyageurs-Km. — Tonnes-Km.
 - - - - - Production industrielle
 (Index de la Statistique Générale de la France)

par relèvements successifs, porté à 8 600 francs en 1930 (contre 1 000 à 1 800 francs en 1913), pour être ramené à 8.170 francs en avril 1934, ce qui représente en valeur-or un accroissement de 48 % par rapport à 1913 (1).

Considérons enfin les dépenses autres que celles de personnel : en diminution de 4,8 % par rapport à 1933, elles sont en 1934 au coefficient de 6,9 par rapport à 1913.

Les charges de capital.

Les charges annuelles de capital sont fonction d'une part du montant des investissements et, d'autre part, du loyer de l'argent.

Le Rapport observe qu'avant 1914, le **taux des charges des emprunts** (amortissement compris) a oscillé de 3,60 à 4,95 % suivant les années. Après la guerre, il fut impossible d'emprunter à ces conditions et les taux devinrent notablement élevés : ils ont atteint le maximum de 12,15 % en 1926 ! L'amélioration qui s'est manifestée de 1927 à 1931 (exercice qui connut le taux minimum de 5,82 %) a permis aux Réseaux de réaliser une conversion de leurs emprunts les plus onéreux.

Quant aux **investissements**, ils ressortissent à deux postes : lignes nouvelles et travaux complémentaires. Compte tenu de la valeur de la monnaie, les **dépenses pour les lignes nouvelles** (en moyenne 220 millions par an, de 1921 à 1934) sont de moitié moins élevées qu'avant guerre. Et le Rapport rappelle que de 1900 à 1913, plus de 2 700 km avaient été ouverts à l'exploitation, contre 840 seulement de 1921 à 1934.

Les **dépenses pour travaux complémentaires** s'appliquent aux travaux de la voie (travaux complémentaires proprement dits), au matériel roulant, aux approvisionnements et à divers autres postes moins importants.

Pour les travaux complémentaires proprement dits, il a été dépensé dans les 15 années antérieures à 1913 1 350 millions et, dans la période 1920-1934, plus de 13 milliards (Réseau d'A.-L. exclus). Si l'on ne tient pas compte des dépenses d'électrification, qui entrent dans ce dernier chiffre pour 2 800 millions, on remarque que ces dépenses sont huit fois plus élevées qu'avant guerre.

La constatation est la même pour le chapitre « matériel roulant, mobilier et outillage » : 1 840 millions pour les 15 années antérieures à 1914 et 15 800 millions de 1920 à 1934.

Ainsi, les capitaux investis en 1913 et représentant à l'époque une charge annuelle de 880 millions, se sont accrus jusqu'en 1934 de 34 900 millions, avec une charge supplémentaire de 2 800 millions.

Aperçu sur la situation financière des Réseaux.

Le Rapport examine ensuite les « charges des insuffisances antérieures » et présente, à ce sujet, un bref historique.

Il rappelle qu'avant 1914 l'exploitation des Réseaux était déjà déficitaire et que le déficit constaté alors tendait normalement à s'accroître. Seules de 1900 à 1913, les Compagnies du Nord, de l'Est et du P.L.M., équilibraient d'une façon à peu près régulière leurs recettes, dépenses et charges, mais l'ensemble des Réseaux donnait alors des déficits annuels de l'ordre de 80 millions.

Les causes premières de ce déficit initial tiennent d'une part à ce que les tarifs fixés à l'origine n'ont jamais été modifiés que dans le sens de l'abaissement des prix ; d'autre part, le très rapide développement du réseau ferré, de 1883 à 1913, avait porté sur beaucoup de lignes nouvelles peu productives.

Quelle a été la situation sous le régime de la Convention de 1921 ? Le principe de la Convention de 1921 est, comme on sait, l'équilibre de l'ensemble des Réseaux

par le jeu des tarifs. Un fonds commun à tous les Réseaux assure leur solidarité financière, pourvoit à leur équilibre budgétaire. Ce fonds est alimenté par les excédents de recettes des Réseaux ou à défaut par des avances remboursables du Trésor.

Dans quelle mesure la réalité s'est-elle accordée avec les prévisions ? L'examen des comptes des Réseaux montre que les résultats escomptés par les auteurs de la Convention ont été obtenus jusqu'en 1929. Trois périodes sont en effet à distinguer :

- Une période transitoire déficitaire jusqu'en 1925 ;
- De 1926 à 1929 application satisfaisante de la Convention, avec équilibre du Fonds Commun et allègement sensible des charges de l'Etat ;
- Période de dépression après 1929.

Mais le Rapport souligne que les raisons de la concordance des faits avec les prévisions ne sont pas celles qu'on escomptait en 1921 : si l'équilibre a été réalisé en 1926, 1928 et 1929, c'est parce que le chemin de fer, comme les autres branches de l'économie, a bénéficié des avantages passagers de l'inflation : ajustements de salaires avec un certain décalage, inévitable en de telles périodes, et économie sur les charges des capitaux.

Avantages éphémères d'ailleurs, car les dépenses d'établissement importantes que nécessitait l'augmentation du trafic devaient rapidement compenser l'allègement de charges apporté par l'inflation ; d'autre part, les derniers ajustements de salaires — ceux de 1929 et, à plus forte raison, ceux de 1930 — arrivaient au moment même où le trafic cessait de connaître les accroissements exceptionnels des années précédentes (fig. 4).

Aussi le Rapport émet-il l'opinion qu'indépendamment de toute crise économique, le problème de l'équilibre se posait à nouveau dès 1929, malgré une situation favorable en apparence (2).

Quel est aujourd'hui le montant du déficit ?

Le déficit du fonds commun, de 195 millions en 1929, est passé à 4 800 millions en 1933. Au total, les déficits et les charges cumulées des emprunts émis pour couvrir les déficits depuis 1921 s'élèvent, pour le fonds commun, à 18 753 millions (1933 compris).

Avec l'année 1934, vient encore s'ajouter un déficit global de 4 720 millions, en comprenant les 1 150 millions que représentent pour cet exercice les charges des déficits antérieurs.

On ne saurait trop souligner — et le Rapport ne s'en prive pas — le grand danger que crée pour l'avenir la persistance de ces déficits, générateurs d'emprunts onéreux qui ne peuvent qu'éloigner davantage tout espoir de redressement.

Le déficit à l'égard du budget de l'Etat.

Mais aussitôt, le Rapport constate, en toute objectivité certes, que « le montant des impôts versés par les Compagnies à l'Etat, joint aux diverses prestations, égale sensiblement le déficit ».

Voici d'ailleurs ce qu'écrit le Ministre à la fin de ce chapitre :

« On peut considérer que la politique suivie en matière de chemin de fer a abouti à dégrager le présent pour obérer lourdement l'avenir. En effet l'Etat a reçu de 1921 à 1934, sous forme d'impôts ou de prestations, environ 31 milliards qui ont contribué à l'équilibre de son budget, mais pendant le même temps le déficit des chemins de fer accroissait la dette publique d'une somme de 26 milliards dont les charges pèseront sur l'avenir. »

(2) C'est bien d'ailleurs ce qu'avait pensé à l'époque les Réseaux. Voir dans le Bulletin P.L.M., n° de mai 1931, la lettre du 13 mars 1931 des Présidents des Compagnies, où il est dit «... malgré les interventions répétées des Réseaux auprès du Gouvernement depuis le mois de mai 1929, ce n'est que tout récemment que le Conseil Supérieur des Chemins de fer a été appelé à procéder à l'examen de la situation... ».

(1) Cet accroissement est moindre aujourd'hui, depuis les décrets-lois de juillet dernier. En regard de cette augmentation, le Rapport observe d'ailleurs que le rendement des agents (défini par le nombre d'unités de trafic rapportées au nombre d'heures de travail de la main-d'œuvre) a été, en 1934, de 29 %, supérieur à celui de 1913.

LES MESURES PRISES CONTRE LE DÉFICIT

Faut-il penser que les Pouvoirs publics n'ont pas suivi avec toute la vigilance nécessaire l'évolution des résultats de l'exploitation des Réseaux ? Pareille assertion, poursuit le Rapport, serait injuste. Il n'est, pour s'en convaincre, que de passer en revue les mesures prises contre le déficit :

I. Mesures organiques.

Ces mesures, que nous récapitulons ci-dessous, se situent dans les années 1933 et 1934, comme suite à l'avenant du 6 juillet 1933 et aux décrets-lois de 1934 (1) :

- **Renforcement du Contrôle**, par l'introduction d'administrateurs d'Etat dans les Conseils des Compagnies (décrets des 14 et 20 octobre 1933) et par la création d'une Commission des Marchés ;
- **Nouvelle formule de prime** intéressant les Réseaux à améliorer leur gestion ;
- **Amélioration pour l'Etat des conditions de rachat** ;
- **Assouplissement des règlements et cahiers des charges** en matière de tarifs (décret du 30 décembre 1933) et d'exploitation technique (décret du 19 janvier 1934) ;
- **Modification de l'impôt** sur les transports des voyageurs (ramené de 32,5 à 12 % au 1^{er} novembre 1933) ;
- **Cession des lignes de Bretagne** par le P.O. au Réseau de l'Etat au 1^{er} janvier 1934 ;
- **Fusion des Réseaux P.O.-Midi** au 1^{er} janvier 1934 ;
- **Modification du Régime des retraites** (décrets-lois des 19 avril et 30 octobre 1934) ;
- **Décrets-lois** du 15 mai 1934 posant les bases des coordinations rail-route et rail-voie navigable ;
- **Simplification de la procédure relative aux infractions à la police des chemins de fer** (décret-loi du 30 juin 1934) ;
- **Simplification du mode de perception des impôts sur les transports** (décrets des 19 et 20 juillet 1934) ;
- **Enfin, accords interréseaux modifiant le régime des Ceintures** (décret du 23 octobre 1934).

II. Mesures de gestion. — Mesures techniques.

Ces mesures, dues à l'initiative des Réseaux, ont eu pour but, soit l'accroissement des recettes, soit la réduction des dépenses, parfois les deux simultanément.

Ici encore nous devons nous borner à une énumération. Mentionnons les facilités nouvelles données au public (service à domicile, colis express, colis agricoles, etc...), les mesures tarifaires favorisant les déplacements (billets de fin de semaine, d'excursion, etc...), la création de tarifs nouveaux (vagrans-kilomètres, containers, wagons rail-route), toutes innovations que les Réseaux ont présentées au public, avec un sens commercial nouveau, en développant et souvent en rénovant leurs moyens de publicité.

Des « démarcheurs » ont été créés qui sont spécialisés dans la recherche du trafic. L'action des Services Agricoles s'est exercée avec fruit sur les producteurs.

Est-il enfin besoin de mentionner que les vitesses de tous les trains ont été relevées et que les acheminements de transports tant G.V. que P.V. ont été accélérés ?

Les dépenses ont été diminuées grâce à une collaboration de plus en plus efficace des Réseaux entre eux (fusions de Services, études en commun, révision des acheminements sans tenir compte des propriétés de

lignes, simplification de la répartition intérieure des recettes, interpénétration des trains et des machines, utilisation en commun de dépôts et de gares de triage, etc...). Cette politique a contribué à la réduction des dépenses de personnel, en libérant certains effectifs. Dans chaque Réseau, de nombreuses études détaillées ont permis d'améliorer l'utilisation du personnel. Un gros effort d'organisation scientifique du travail et de modernisation des installations et du matériel a permis parallèlement de substantielles économies. La réduction des dépenses n'a cependant pas porté sur la sécurité qui n'a cessé d'être accrue par le perfectionnement de la signalisation, par l'extension du block automatique, par la multiplication des voitures métalliques, la surveillance étroite de la fabrication et de la qualité des rails, etc...

Le Rapport signale enfin le développement de l'électrification (demandé dès 1917 aux Réseaux par le Gouvernement). A l'heure actuelle 2 000 km de lignes environ sont électrifiées, et les travaux sont en cours sur 800 km.

CONCLUSION

Pour conclure, l'auteur insiste sur un point déjà mis en lumière dans la première partie de cet exposé général, à savoir que les Chemins de fer sont un Service public comportant l'obligation de transporter. En période d'accroissement de trafic, ils avaient le devoir de s'équiper. Et le Rapporteur d'ajouter : « Si un équipement insuffisant avait empêché les Réseaux de faire face à toutes leurs obligations, les usagers et l'opinion publique toute entière n'auraient pas manqué, et avec quelque raison, de le leur reprocher sévèrement. »

Et le second point de cette conclusion s'attache à montrer les efforts — trop souvent méconnus — que les Pouvoirs publics et les Réseaux ont dépensés pour combattre le déficit. Un chiffre permet de mesurer au moins approximativement ces efforts : sans les mesures prises (réduction de l'impôt, des traitements, modifications du régime des retraites, mises à la retraite par anticipation, nouveaux droits d'enregistrement des bagages, conversions des emprunts), le déficit de 1934 aurait été d'un milliard et demi supérieur à ce qu'il a été réellement.

En outre, des économies très appréciables, mais qu'on ne saurait chiffrer avec précision, ont été obtenues grâce aux initiatives des Réseaux en matière d'organisation.

Et si, malgré toutes les mesures prises, ils n'ont pu obtenir des allègements suffisants, c'est qu'une solution définitive n'a pu être apportée encore en 1934 à ces trois grands et angoissants problèmes :

- La dépression économique ;
- Les augmentations écrasantes de charges, dues aux déficits qui s'accroissent.

« Tout l'avenir des chemins de fer, conclut le Rapport, réside dans la solution de ces trois problèmes. Les Pouvoirs publics s'y sont résolument attachés, et il est permis d'espérer que leur action ne sera point vaine, si les Réseaux de leur côté persistent dans leurs recherches de nouvelles recettes et dans l'application d'une économie de plus en plus sévère dans leur gestion. »

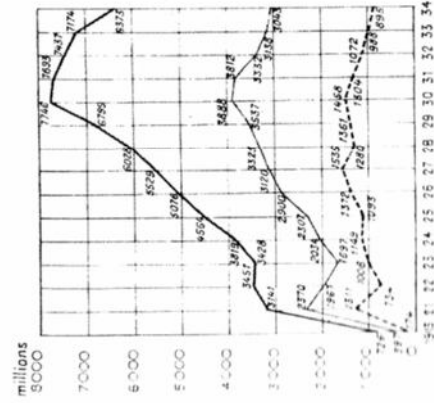
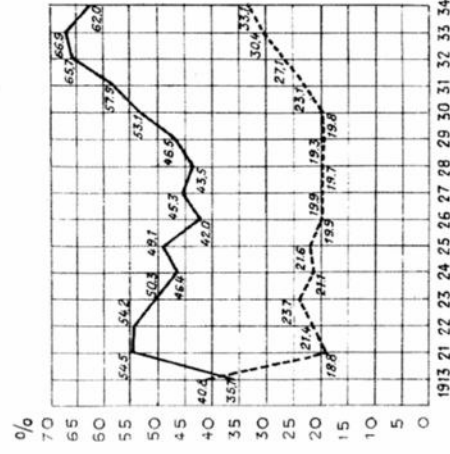


Fig. 3. — Evolution des dépenses d'exploitation (non compris le Réseau d'Alsace et de Lorraine).

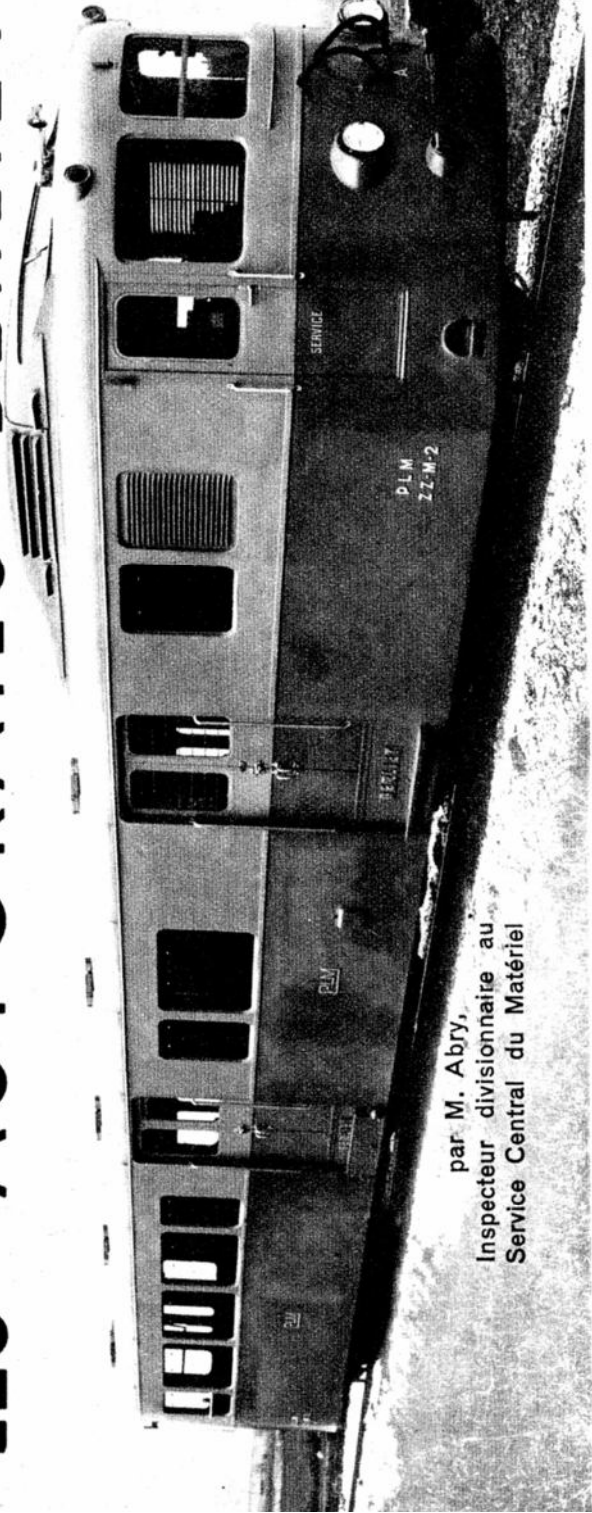
— Personnel | Combustibles
— Dépenses autres que celles de personnel et combustibles

Fig. 4. — Part % des recettes absorbées par les dépenses de personnel et les charges de capital. (non compris l'Alsace et Lorraine en 1913)



(1) Voir Bulletin P.L.M., novembre 1933, juillet 1934, mai 1935.

LES AUTORAILS BERLIET



par M. Abry,
Inspecteur divisionnaire au
Service Central du Matériel

Fig. 1.

DEUX autorails d'un type nouveau ont été affectés récemment au centre de Lyon et ont été mis en service le 15 mai dernier sur les lignes de Lyon à Bourg et de Bourg à Mâcon.

Ces autorails (fig. 1), construits par la Société des Automobiles Berliet dans ses usines de Vénissieux, présentent un certain nombre de particularités très intéressantes, notamment en ce qui concerne la transmission, les freins et l'aménagement de la caisse.

Leurs caractéristiques principales sont les suivantes :

Longueur totale de la caisse	20,500 m	Poids à vide en ordre de marche	37,7 t
Largeur extérieure de la caisse	2,908 m	Poids total en charge	44,9 t
Hauteur intérieure de la carrosserie	2,194 m	Nombre de moteurs	2
Entrées-axes des bogies	12,300 m	Puissance de chaque moteur	125 CV à 1500 t/mn
Empattement des bogies	2,800 m	Vitesse maxima	120 km/h

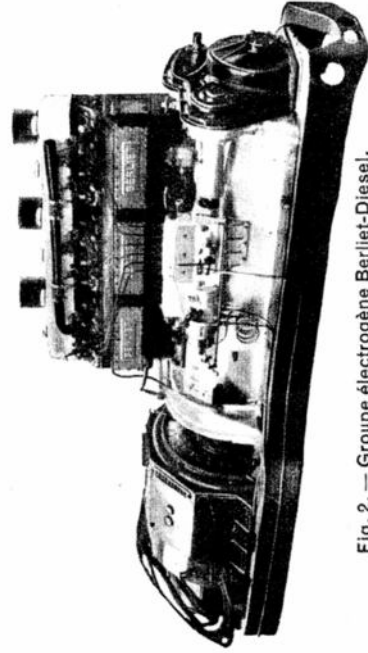


Fig. 2. — Groupe électrogène Berliet-Diesel.

Moteurs et transmissions.

La caractéristique la plus intéressante des autorails Berliet est leur mécanisme moteur qui comporte une transmission électrique système Alsthom.

Chaque autorail est muni de 2 groupes électrogènes (fig. 2) placés côte à côte dans un compartiment spécial et comprenant chacun un moteur Diesel entraînant une génératrice principale et une génératrice auxiliaire.

Les moteurs Diesel (voir fig. 3) sont des moteurs à 6 cylindres en ligne à injection mécanique directe. L'alésage des cylindres est de 135 mm et la course de 180 mm. Ils développent une puissance de 125 CV à 1500 tours par minute. Ils sont analogues comme construction à ceux qui ont fait leur preuve sur de nombreux camions construits par les Automobiles Berliet.

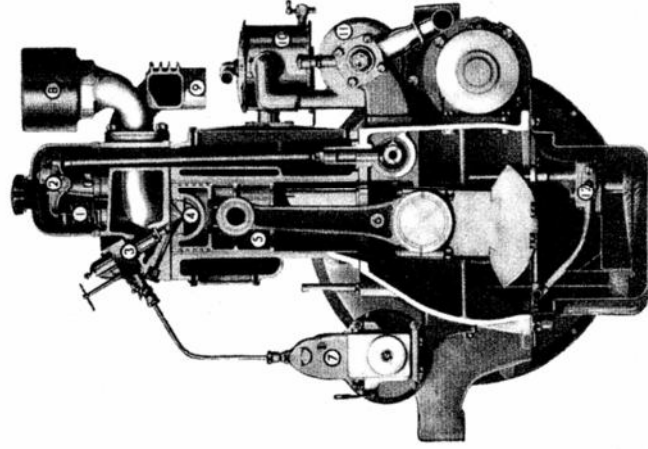
Leur fonctionnement est identique, en principe, à celui des autres moteurs Diesel qui équipent nos autorails. Ils présentent, toutefois, la particularité de posséder dans le fond du piston (voir la coupe de la fig. 3) une chambre de capacité et de forme appropriée. L'air mis en réserve dans cette chambre pendant la compression se déverse ensuite dans le cylindre par des ajutages convenablement disposés, ce qui permet d'obtenir une combustion et une utilisation calorifique parfaites du combustible.

Bien entendu, les moteurs sont alimentés en gas oil. Leur démarrage s'effectue électriquement au moyen de démarreurs. Les radiateurs de refroidissement sont placés sur la toiture et leur ventilation est assurée par 2 ventilateurs commandés par des moteurs électriques qui permettent d'obtenir également un renouvellement convenable de l'air du compartiment des moteurs.

Fig. 3.

MOTEUR COUPE TRANSVERSALE

1. Ressorts des soupapes.
2. Culbuteur.
3. Injecteur.
4. Chambre de compression.
5. Piston.
6. Bielle.
7. Pompe d'injection.
8. Filtre.
9. Echappement.
10. Régulateur de température d'huile.
11. Pompe à eau.
12. Pompe à huile.



Des thermostats assurent un réglage automatique des températures.

La transmission électrique comporte essentiellement :

- 2 génératrices principales,
- 2 génératrices auxiliaires,
- 2 moteurs de traction,
- 1 batterie d'accumulateurs alcalins,
- 1 équipement de contrôle.

Chaque moteur Diesel entraîne sa génératrice principale et sa génératrice auxiliaire par un accouplement souple, et chaque groupe électrogène repose lui-même sur un bâti métallique fixé sur le châssis de l'autorail par l'intermédiaire de silentblochs. Cette disposition qui élimine complètement la transmission des vibrations à la caisse est une des raisons principales du confort de ces autorails.

Les génératrices principales du type à 3 enroulements d'excitation (séparé, shunt, anti-compound) sont montées en série avec les 2 moteurs de traction qu'elles alimentent sous une tension variant de 280 à 500 volts ; leur puissance continue est de 70 kw.

L'enroulement séparé, de chaque génératrice, est alimenté sous tension constante (50 V) par la génératrice auxiliaire correspondante placée en bout d'arbre de la génératrice principale.

Les 2 moteurs de traction autoventilés sont du type à suspension par le nez ; ils entraînent chacun un essieu moteur au moyen d'un train d'engrenages élastiques.

Leurs inducteurs peuvent être shuntés automatiquement. La figure 4, représentant la bogie moteur, montre comment sont installés les moteurs de traction.

Les caractéristiques de la transmission ont été étudiées de manière que la puissance absorbée soit maintenue automatiquement égale à la puissance des moteurs Diesel sans que le conducteur ait à intervenir. Toutes dispositions sont prises, en outre, pour interdire toute surcharge des moteurs thermiques.

Pour les marches à puissance plus faible, des crans du contrôleur permettent de réduire la vitesse des groupes à 1 000 et 1 250 t/mn, de façon à ménager les moteurs. L'équipement comporte, en outre, un certain nombre de dispositifs de sécurité qui permettent de parer à tout incident ou fausse manœuvre.

Chaque cabine de conduite (voir fig. 5) comporte, outre les différents appareils de mesure et de contrôle, une manette d'inversion pour le changement de sens de marche et une manette de traction. Après avoir mis en route les appareils auxiliaires (compresseurs, ventilateurs, etc...), il suffit, pour obtenir le démarrage, de mettre la manette d'inversion sur la position convenable et de déplacer la manette de traction sur l'un des crans du contrôleur suivant la vitesse que l'on désire obtenir.

On voit que la conduite d'un tel autorail est extrêmement simple et analogue, en somme, à celle d'un tramway. Cette facilité de conduite permet ainsi au conducteur de conserver toute son attention à l'observation des signaux.

En outre, la transmission électrique a permis de réaliser facilement la marche des 2 autorails en unité double, l'ensemble étant conduit par un seul conducteur de l'une ou l'autre des cabines.

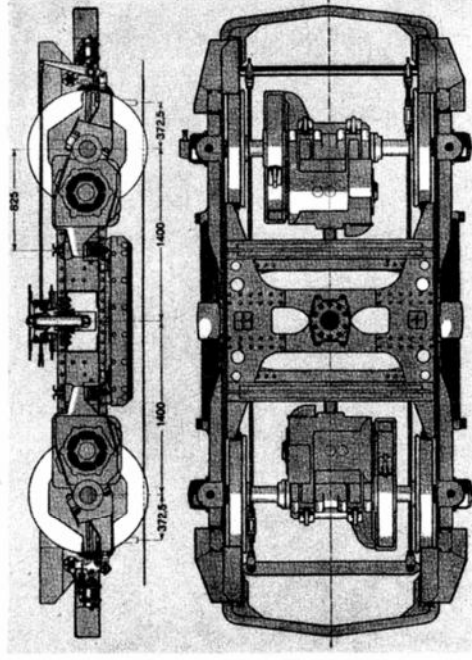


Fig. 4. — Bogie moteur.

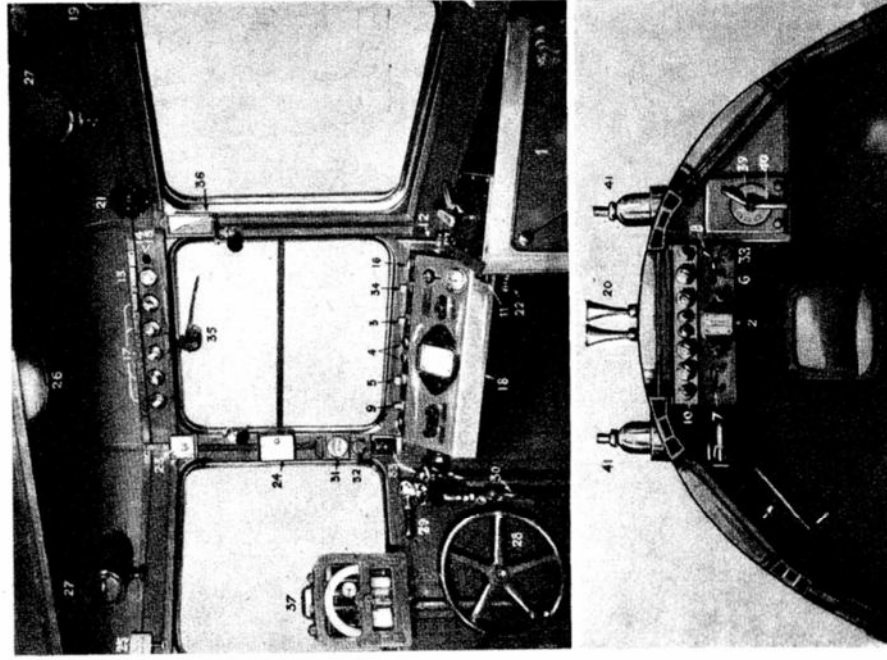


Fig. 5. — POSTE DE CONDUITE AVANT.

- 1. Contrôleur-inverseur. — 2. Voltmètre double. — 3. Interrupteur de ventilateur de chauffage. — 4. Dispositif de signalisation (voiture 1, voiture 2). — 5. Commutateur de démarrage des compresseurs. — 6. Rupteur-contacteur à tirette démarrage Diesel. — 7. Deux contacteurs bipolaires à tirette arrêt Diesel. — 8. Commutateur 4 positions pour phares et feu rouge arrière. — 9. Bouton-poussoir de vigilance. — 10. Lampe-témoin de vigilance. — 11. Prise de courant pour baladeuse. — 12. Manette de l'avertisseur principal. — 13. Commutateur pour feu rouge arrière. — 14. Relais de lampe-témoin du feu rouge arrière. — 15. Lampe-témoin du feu rouge arrière. — 16. Lampe blanche fermeture des portes. — 17. Cinq interrupteurs d'éclairage. — 18. Huit fusibles. — 19. Sonnerie du signal d'alarme. — 20. Avertisseur principal 2 sons. — 21. Avertisseur de vigilance et signal de départ. — 22. Boutons actionnant l'avertisseur de secours placé sous le châssis. — 23. Lampe-témoin pour l'arrêt facultatif. — 24. Lampe-témoin commandant le signal « Stop ». — 25. Feux de secours. Signal d'alarme. — 26. Plafonnier masqué. — 27. Feux pouvant être blanc, rouge, vert ou caché. — 28. Commande de frein à main. — 29. Robinet du mécanicien. — 30. Robinet d'isolement. — 31. Manomètre double. — 32. Manomètre du réservoir des servitudes. — 33. Bouton-poussoir de manœuvre des freins électromagnétiques. — 34. Commutateur démarrage Diesel. — 35. Essuie-glace S.E.V. — 36. Cadre de petite marche des trains. — 37. Indicateur-enregistreur Flaman à l'avant. Indicateur Jaeger à l'arrière. — 38. Montre. — 39. Commande d'inversion. — 40. Commande de marche. — 41. Coupleurs de marche.

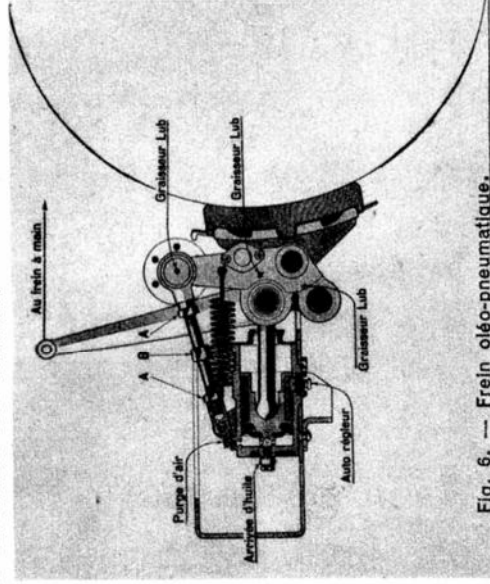


Fig. 6. — Frein oléo-pneumatique.

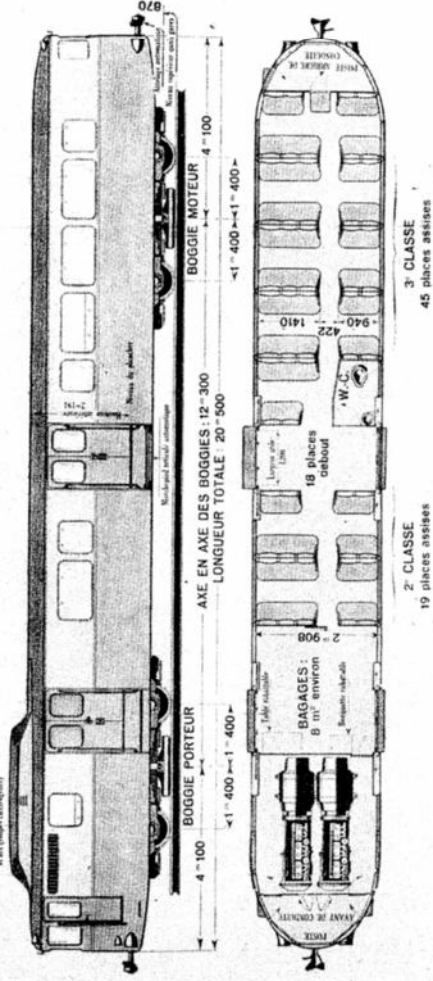


Fig. 7. — Aménagement intérieur.

On peut reprocher à la transmission électrique d'être un peu plus lourde et d'un rendement moins élevé que les transmissions mécaniques, mais ces inconvénients sont largement compensés par les grands avantages qu'on en retire : grande souplesse, facilité de conduite, entretien minime.

Freinage.

Le freinage de l'autorail est assuré par un frein électromagnétique et un frein à sabots à commande oléopneumatique.

En outre, chaque cabine de conduite comporte un frein à main d'immobilisation agissant sur les sabots du bogie correspondant.

Le frein électromagnétique est analogue à ceux déjà en service sur de nombreux autorails (1) : les patins placés entre les essieux de chaque bogie sont relevés pneumatiquement et verrouillés dans leur position de repos.

Le frein oléopneumatique est actionné de chaque cabine par un robinet qui envoie de l'air comprimé dans un appareil appelé hydro-pompe, lequel a pour rôle de transmettre l'effort de freinage jusqu'aux sabots par l'intermédiaire d'un liquide spécial agissant sur de petits pistons commandant directement les sabots.

Cette disposition (voir fig. 5) permet un freinage rapide et énergique et réduit au minimum les timoneries lourdes et encombrantes qui sont nécessaires pour les freins à commande purement pneumatique.

En utilisant simultanément le frein oléopneumatique et le frein électromagnétique, il est possible d'obtenir l'arrêt de l'autorail à pleine charge, en moins de 200 m à la vitesse de 90 km à l'heure.

Caisse.

La caisse entièrement métallique est de construction très soignée.

La figure 7 représente la disposition générale de des compartiments à voyageurs.

La caisse comporte de larges baies munies d'équilibreurs.

(1) Voir description de ce frein, au Bulletin P.L.M. de mai 1934.

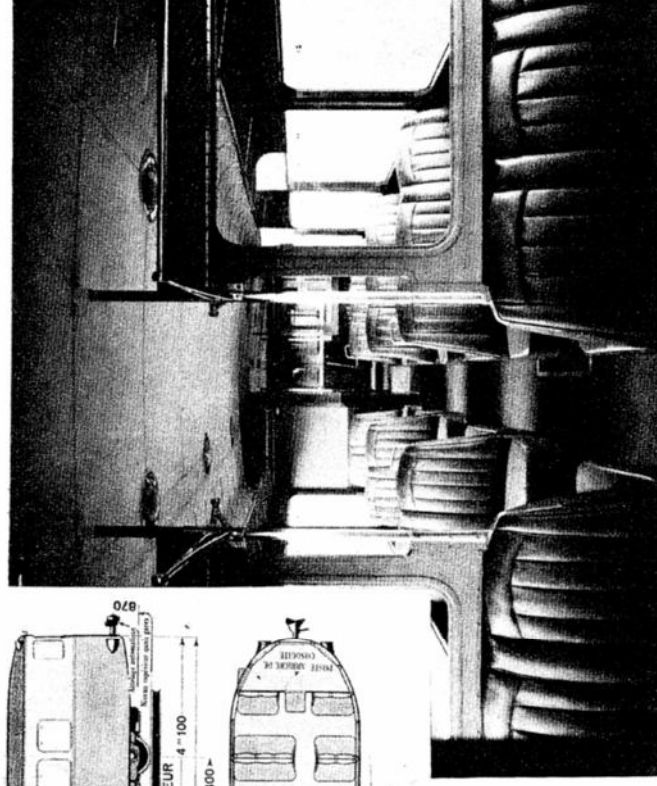


Fig. 8. — Vue intérieure de l'autorail.

Les portes d'accès à la plate-forme centrale sont du type coulissant à doubles vantaux conjugués et les marchepieds d'accès sont à relevage automatique, solidaires de la manœuvre des portes. Pour éviter tout accident, l'ouverture des portes provoque l'allumage d'une lampe dans la cabine de conduite, ce qui prescrit au conducteur l'arrêt immédiat.

Les autorails comportent un w.-c. muni de tous les accessoires des voitures de nos grands trains.

Le problème du chauffage et de la ventilation a été résolu d'une façon particulièrement intéressante.

Le chauffage-aération est réalisé en hiver par une circulation d'air chaud et en été par une circulation d'air extérieur filtré et constamment renouvelé.

Le réchauffage de l'air est réalisé à l'arrêt en faisant circuler l'air sur des résistances électriques parcourues par le courant des génératrices principales. En cours de route, les résistances électriques sont mises hors circuit et l'air est chauffé par des radiateurs traversés par les gaz d'échappement des moteurs.

Des thermostats permettent de maintenir automatiquement une température convenable.

Tous les appareils nécessaires sont placés sous la caisse comme le montre la figure 9. Aux essais de fonctionnement, ce dispositif a donné toute satisfaction.

Résultats obtenus.

Depuis leur mise en service au 15 mai, les autorails ont fonctionné d'une manière tout à fait satisfaisante. La tenue sur la voie, excellente à toutes les vitesses pratiquées sur les lignes d'utilisation, et leur confort, justifient le bon accueil que leur a réservé le public de la région lyonnaise.

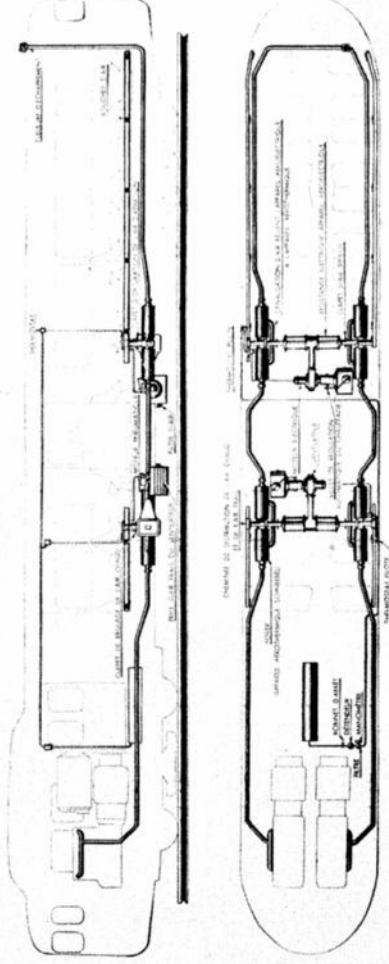
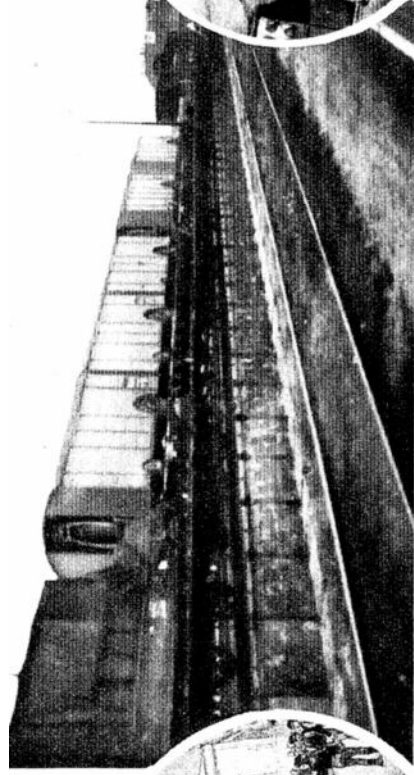
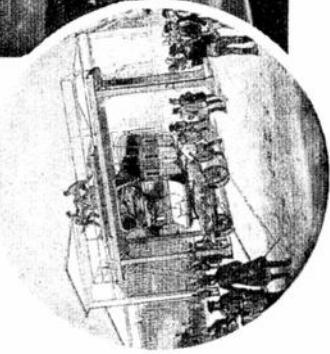
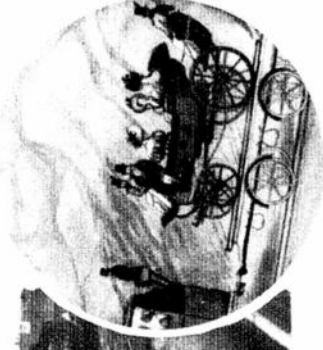


Fig. 9. — Chauffage et aération.

Comment se formait autrefois un train de messageries à la gare de Paris.



Le transport combiné rail-route, sur le chemin de fer de Liverpool, en 1831.



Réalisations d'hier et d'aujourd'hui.

Le transport des camions et remorques sur wagons

par M. Moulet, Contrôleur du Service Central de l'Exploitation

De tous temps, les usagers du Chemin de fer ont cherché à réduire les manutentions et les transbordements à faire subir à leurs marchandises. Pour contribuer à cette réduction — également à leur avantage — les Réseaux ont, par des barèmes de prix appropriés, favorisé les envois par **wagons complets** allant directement de la gare de départ à la gare de destination.

Poussant plus loin dans cette voie, beaucoup d'industriels et de commerçants ont depuis longtemps fait relier leurs usines ou entrepôts aux voies du chemin de fer par des **embranchements particuliers** sur lesquels ils peuvent expédier ou recevoir leurs marchandises. Cependant, il n'est pas toujours possible d'établir des embranchements, soit à cause de difficultés de réalisation, soit en raison de l'éloignement de la voie ferrée, soit, le plus souvent, parce que l'importance du trafic ne justifie pas les dépenses qu'exigent l'établissement et l'entretien d'un embranchement.

La majorité des clients du chemin de fer a donc longtemps accepté les manutentions et transbordements nécessaires aux gares de départ et d'arrivée.

Mais, dans ces dernières années, ses exigences se sont rapidement accrues et le porte-à-porte tend aujourd'hui à devenir la règle, l'usager s'habituant à trouver dans ce transport un moyen de supprimer fréquemment des emballages coûteux, indispensables en cas de transbordements multiples.

Pour donner satisfaction à ce désir de plus en plus fréquent de la clientèle, les Grands Réseaux ont étudié ou provoqué l'étude de procédés variés :

C'est ainsi que sont nés d'abord les **cadres** ou **containers** qui réalisent une solution du problème, d'autant plus intéressante qu'elle permet les envois fractionnés n'atteignant pas le poids exigé pour un wagon complet.

D'autres procédés sont actuellement en cours d'essai ou d'étude. Parmi eux, nous citerons notamment les suivants, qui ont fait l'objet d'une présentation le 27 juin 1935, à Paris-Bercy, sous les auspices de la Chambre de Commerce Internationale :

1^o le **wagon rail-route « Willème-Coder »**, que l'on peut qualifier d'une façon imagée « d'amphibie » (fig. 1 et 2).

Ce wagon est apte à circuler indifféremment sur la route et sur la voie ferrée ; sur route, deux de ses roues sont équipées de pneus et sa remorque est assurée par un tracteur ; sur rails, il circule dans les mêmes conditions qu'un wagon ordinaire ;

2^o le **système de la Reichsbahn**, pour le transport sur route des wagons de chemins de fer (fig. 3).

Avec ce système, les wagons peuvent être transportés sur route grâce à un truck formé essentiellement de deux bogies dont la distance est réglable à volonté, de manière à permettre leur emploi quel que soit l'écartement des essieux des wagons ; l'ensemble constitué par le truck porteur et le wagon est remorqué par un tracteur. Le système de la Reichsbahn permet aux clients qui ne sont pas reliés à la voie ferrée par un embranchement particulier de recevoir à domicile des envois par wagons complets ;

3^o le **dispositif « René Porte »**, pour le transport des camions et remorques automobiles sur wagons de chemins de fer (fig. 4).

Nous voulons examiner ici ce dernier procédé dont l'exploitation, comme celle du wagon rail-route Willème-Coder, vient d'entrer dans le domaine des réalisations.

Le dispositif breveté de M. René Porte permet, sans l'aide d'aucun engin de levage, d'effectuer en quelques minutes l'embarquement d'un véhicule, à partir d'un quai de chargement ordinaire, latéral à la voie.

Ce dispositif est exploité par la **Société pour l'Union des Transports Ferroviaires et Routiers (U.F.R.)** qui a prévu, à cette fin, l'aménagement d'un matériel spécial.

DESCRIPTION DU MATÉRIEL U.F.R.

Le matériel U.F.R. comprend des wagons chargeurs, des wagons porteurs et des remorques.

Wagons chargeurs.

Le wagon chargeur (fig. 5), qui reste en gare pour le chargement et le déchargement des remorques, est un

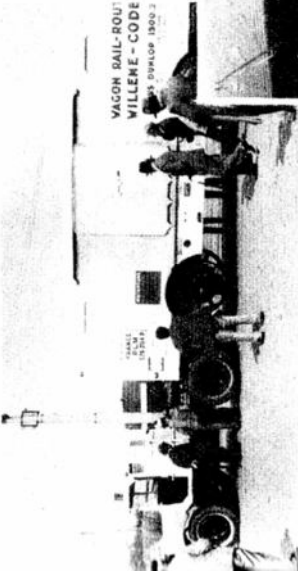


Fig. 1. — Wagon rail-route Willème-Coder, sur route.



Fig. 2. — Wagon rail-route Willème-Coder, sur rails.

Fig. 3. — Wagon circulant sur truck (système de la Reichsbahn).

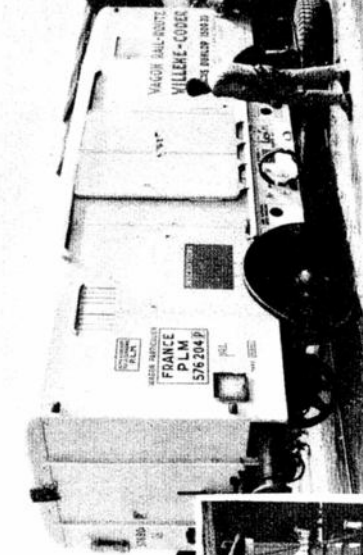


Fig. 5

Fig. 1

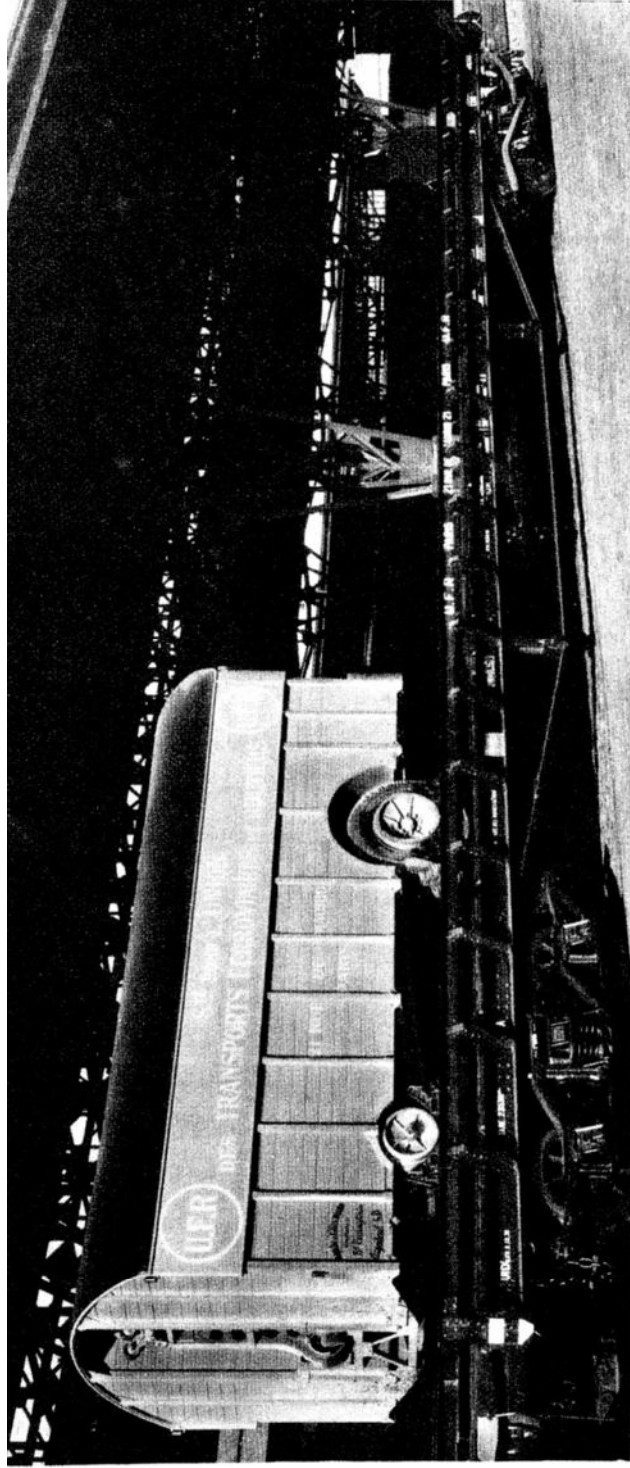


Fig. 4. — Remorque « René Porte », sur son wagon porteur.

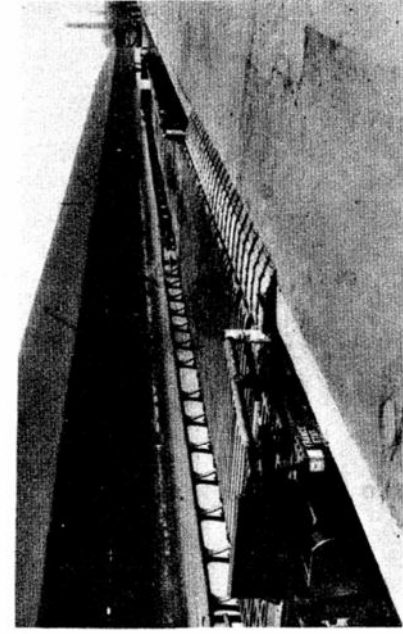


Fig. 5. — Wagon chargeur relié au quai par des volets latéraux.

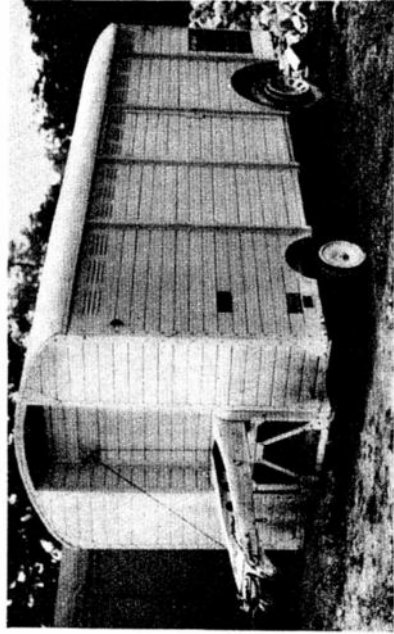


Fig. 6. — Une remorque « U.F.R. » pour le transport de la viande.

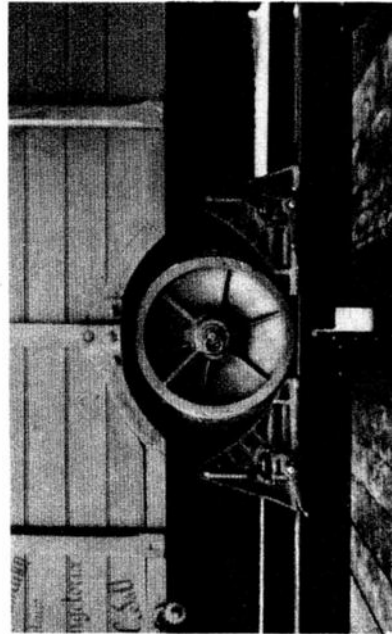


Fig. 7. — Cales spéciales immobilisant la remorque sur les rails du wagon porteur.

wagon plat ordinaire, à bogies, sans bords, qui a été muni de volets latéraux mobiles autour d'un axe horizontal permettant de le relier au quai de chargement ; il comporte, en outre, à chaque extrémité, un guidage d'entrée à plateaux mobiles pour le centrage automatique de la remorque dans l'axe du wagon lors du chargement.

Dans les centres importants, les wagons chargeurs pourront, dans l'avenir, être progressivement remplacés par des quais en bout affectés au chargement des véhicules. Ces quais pourront être munis des mêmes dispositifs de centrage automatique que les wagons chargeurs.

Wagons porteurs.

Le wagon porteur est également un wagon plat ordinaire, à bogies, sans bords, sur la longueur duquel courent 2 rails parallèles (fig. 4).

Les wagons chargeurs et les wagons porteurs peuvent être reliés au moyen de passerelles.

Remorques.

Les remorques ont été spécialement étudiées en vue d'obtenir la meilleure utilisation possible du gabarit.

Les remorques déjà construites offrent une capacité intérieure de 25 m³ ; leur tare est de 3 t et le poids de leur chargement peut atteindre le chiffre maximum de 6 500 kgs. Ces remorques peuvent être chargées à raison de 3 par wagon porteur.

Leur carrosserie est une carrosserie ordinaire ayant à l'avant un logement pour la flèche d'attelage avec le tracteur automobile (fig. 6). La flèche est relevée verticalement, comme le montre la fig. 4, pendant le transport sur voie ferrée.

Sur route, l'avant de la remorque repose sur l'arrière du tracteur par l'intermédiaire de la flèche d'attelage. Seules les roues arrière sont donc équipées de pneus. Les roues avant et arrière sont munies, sur la face extérieure, de jantes auxiliaires à boudin dont le rôle sera indiqué dans la description des opérations de chargement.

Le parc de la Société U.F.R. ne comprendra qu'un nombre limité de remorques. Cette Société admet, en effet, que les Transporteurs routiers qui feront un emploi régulier de son dispositif pourront facilement se procurer, auprès des constructeurs, des remorques spécialement aménagées.

Les remorques « U.F.R. » ne seront donc utiles que pendant la période nécessaire aux Transporteurs routiers pour renouveler leur matériel ; elles pourront néanmoins servir par la suite dans des périodes de pointe ou pour faire face à des transports exceptionnels.

CHARGEMENT DES REMORQUES SUR WAGONS

Le dispositif « René Porte », exploité par l'U.F.R., s'applique plus spécialement au chargement des remorques, les camions étant, en l'occurrence, d'un rendement défectueux du fait de leur excédent de poids et de leur encombrement.

Ce chargement sur wagon porteur s'effectue, à partir des quais latéraux de chargement, par le seul moyen des tracteurs qui amènent les remorques à la gare.

L'opération exige l'emploi d'un wagon chargeur relié au quai par ses volets latéraux.

Les manœuvres de chargement se font en marche arrière, pour permettre le dégageant du tracteur après mise en place de la remorque.

Les remorques, centrées dans le guidage d'entrée du wagon chargeur, montent par l'intermédiaire de leurs jantes auxiliaires à boudin sur les rails des wagons porteurs grâce aux rampes d'accès placées à l'extrémité du wagon chargeur (voir fig. 5).

Lorsque les remorques reposent sur les rails des wagons porteurs par l'intermédiaire de leurs jantes auxiliaires (roues ferroviaires), les pneumatiques des roues arrière se trouvent surélevés de quelques centimètres par rapport à la plate-forme du wagon porteur.

L'immobilisation de la remorque sur les rails des wagons porteurs a été réalisée au moyen de cales spéciales (fig. 7), à raison de 2 par roue, qui agissent de la même manière que les sabots-freins employés pour l'enrayage des wagons dans les triages.

Les essais de chargement ont donné les résultats suivants :

- 1° le temps nécessaire au tracteur pour conduire la remorque, en marche arrière, du quai à la position qu'elle doit occuper sur le wagon porteur, est de 1 à 2 mn environ ;
- 2° le calage des 4 roues de la remorque est exécuté par 2 hommes en 1 mn environ ;
- 3° la stabilité des remorques sur les wagons porteurs est assurée par les cales d'une façon entièrement satisfaisante, à des vitesses de choc supérieures à celles atteintes normalement au cours des manœuvres au lancer ou des débranchements à la gravité.

LES PREMIÈRES APPLICATIONS

Dans ses études relatives à la mise en application du dispositif « René Porte », la Société U. F. R. a admis que les trafics régionaux peuvent être assurés par des entreprises régionales de transport et de groupage utilisant des tracteurs et des remorques.

Elle met à la disposition de ces entreprises les wagons qu'elle a fait aménager spécialement pour le transport des remorques et elle en assure l'acheminement, d'accord avec les Réseaux intéressés, dans des conditions déterminées de temps et d'horaires.

La méthode préconisée prévoit que les Transporteurs routiers travaillent normalement de jour ; les remorques sont prises à la gare, le matin, pour faire la distribution, et y sont reconduites, après collecte, en fin de journée.

Le transport des remorques sur voie ferrée est effectué actuellement aux conditions de la Section III des « dispositions exceptionnelles applicables aux transports de wagons couverts ou plats, en charge ou à vide », dispositions qui réduisent au minimum les formalités d'expédition.

Le dispositif « René Porte » fonctionne actuellement sur les relations Paris-Lille, Paris-Lyon, Paris-Bordeaux et Paris-Strasbourg.

Sur Paris-Lyon, relation créée le 1^{er} mai dernier, les envois sont acheminés suivant les itinéraires déterminés ci-après :

Sens Paris - Lyon : Paris-Bercy, dép. 23 h 29 (Jour A).

Lyon-Guillotière, arr. 23 h 49 (Jour B).

Sens Lyon - Paris : Lyon-Guillotière, dép. 4 h 55 (Jour A).

Bercy-Râpée, arr. 6 h 15 (Jour B).

Dès la mise en service de ce nouveau mode de transport, entre Paris et Lyon, les envois ont été effectués à la cadence d'un départ dans chaque sens, tous les 2 jours.

Mais, en raison de la faveur avec laquelle cette méthode a été accueillie par les usagers, le nombre des envois a dû, bien vite, être augmenté et, depuis le milieu de mai, des départs ont lieu tous les jours, de Paris et de Lyon, sauf les dimanches et fêtes.

Chaque envoi comprend généralement un wagon porteur chargé de 3 remorques.

Ces dernières sont acheminées la plupart du temps à charge complète.

Dans le sens Paris-Lyon, le dispositif « René Porte » est utilisé pour l'acheminement de marchandises de toutes sortes, mais plus particulièrement des étoffes.

Dans l'autre sens, ce sont surtout des pâtes alimentaires, des textiles, des produits chimiques et d'entretien qui composent la plupart des chargements ; des transports de mobiliers ont été aussi effectués.

LES AVANTAGES DU DISPOSITIF

De tous les systèmes préconisés pour faire utilement collaborer le rail et la route, le procédé « René Porte », exploité par la Société U. F. R. est, pour l'instant, avec le wagon rail-route « Willème-Coder », un de ceux qui permettent de concilier au mieux les intérêts des Chemins de fer et ceux des Transporteurs routiers.

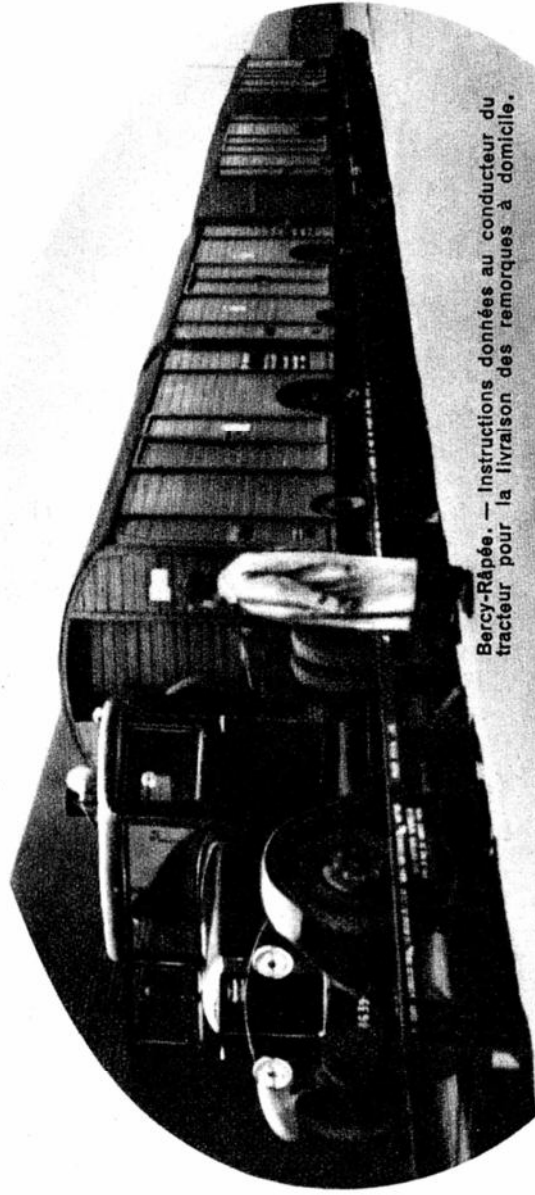
En ce qui concerne les Grands Réseaux, il n'est pas douteux, en effet, que l'extension de ce procédé, en favorisant le développement des trafics régionaux, par véhicules automobiles, contribuera à l'augmentation du trafic par fer par le transport de ces véhicules chargés de marchandises et permettra de réaliser une diminution des frais d'exploitation.

Pour les Transporteurs routiers, l'extension de ce procédé présentera de nombreux avantages.

Tout d'abord, il les mettra à même d'assurer leurs services de « porte-à-porte » avec plus de régularité.

Ils bénéficieront, en outre, d'une réduction importante de leurs dépenses d'exploitation en raison notamment de la suppression de la conduite de nuit, ainsi que des sérieux aléas de la route dus principalement à la fatigue du conducteur, au brouillard, au verglas, etc...

Compte tenu des avantages qu'il peut ainsi procurer aux Chemins de fer et aux Transporteurs routiers, le dispositif « René Porte » apparaît, on le voit, comme devant apporter une intéressante contribution à l'œuvre de coordination du Rail et de la Route.



Bercy-Râpée. — Instructions données au conducteur du tracteur pour la livraison des remorques à domicile.

REVUE DOCUMENTAIRE

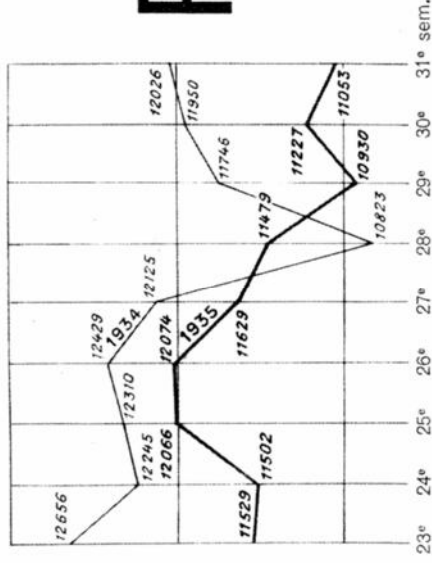


Fig. 1. — Moyenne journalière des vagns chargés.

TRAFIC DU RÉSEAU P. L. M.

Les figures 1 et 2 présentent, dans la forme habituelle, les variations de la moyenne journalière des vagns chargés durant chaque semaine du 6 juin au 3 août 1935, et de la moyenne journalière des parcours du matériel locomoteur durant chaque décade de juin et juillet 1935.

NOUVEAUX DÉCRETS SUR LA COORDINATION DES TRANSPORTS

Deux récents décrets de coordination sont venus s'ajouter, en juillet dernier, au nombre de ceux que le Bulletin a déjà signalés à ses lecteurs (1).

Décret du 9 juillet 1935. — Ce texte institue un Comité Supérieur de coordination des transports, « ayant pour mission de préparer une politique cohérente des transports au bénéfice de l'économie générale ». Ce nouveau Comité composé de 4 membres pris au Ministère des Travaux publics, sous la Présidence même du Ministre, est chargé d'examiner toutes les questions qui dépassent le cadre des attributions des comités de coordination déjà créés ou à créer et de soumettre au Conseil des ministres des propositions à ce sujet.

Décret du 13 juillet 1935. — Ce décret, qui vise la coordination rail-route, constitue, pour le transport des marchandises, le pendant du décret du 25 février dernier qui s'appliquait seulement aux voyageurs.

Son objet essentiel est de permettre l'établissement de « plans de répartition du trafic » réalisant l'entente des transports ferroviaires et routiers, base même de la coordination. Ce décret, comme celui du 25 février, ne s'applique qu'aux transports publics ; aussi le titre 1^{er} donne-t-il une définition des transports privés et des transports publics. Il distingue dans ces derniers deux grandes catégories : le camionnage et les transports en dehors de la zone du camionnage. Le titre 2 (art. 10 à 23) a trait au recensement des véhicules dans chaque département.

Les règles d'organisation des transports publics de marchandises sont nettement posées dans le titre 3 (art. 24 à 47) : les ententes rail-route (qui constituent l'objet essentiel du décret) devront être conclues dans chaque département avant le 1^{er} janvier 1936 ; en outre, au plus tard le 1^{er} mai 1936, seuls les véhicules munis de cartes pourront effectuer des transports publics de marchandises (art. 24). Les articles 26 et 27 établissent les principes de la collaboration : les transports à petite distance réservés de préférence à la route, les transports à grande distance au rail, enfin les transports à moyenne distance équitablement répartis entre l'un et l'autre transport. Le plan d'organisation des transports déterminera les conditions dans lesquelles sont organisés des services combinés rail-route. Les articles 44 et suivants indiquent quelle sera l'organisation (itinéraires, horaires, tarifs) des services routiers qui se substitueront au chemin de fer.

L'assurance obligatoire à partir du 1^{er} janvier 1936, de tous les véhicules des entrepreneurs, la nécessité d'une lettre de voiture (excepté pour le camionnage) accompagnant toute marchandise font l'objet du titre 4 (art. 48 à 61) qui, en terminant, indique les sanctions applicables. Le personnel de conduite (sourmis à la loi de 8 heures) et le contrôle du matériel font l'objet du titre 5, cependant que l'article 64 et dernier désigne les agents verbalisateurs.

Ce décret constitue un tout complet et cohérent. En apportant les modalités d'application du décret du 19 avril 1934, il présente d'heureuses innovations : statut du personnel routier ; recensement des véhicules ; garanties données au public ; lettre de voiture.

Dans l'analyse plus complète qu'elle en donne, la **Chronique des Transports** déclare qu'il n'avantage pas plus les Réseaux que les transporteurs routiers, mais au contraire qu'il apporte un bénéfice à la fois pour les usagers et pour les contribuables.

(1) Voir numéros de juillet 1934, page 103 et de mai 1935, page 76

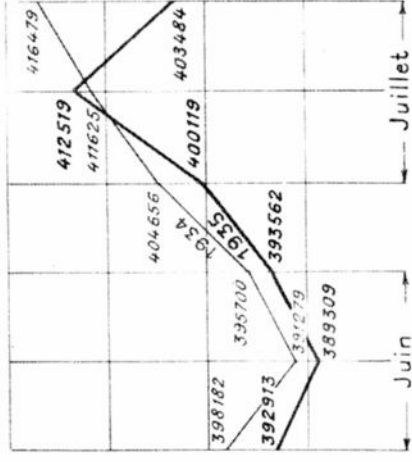


Fig. 2. — Moyenne journalière des parcours du matériel locomoteur.

VITESSE ATTEINTE

PAR LE TRAIN AÉRODYNAMIQUE P. L. M.

Le train aérodynamique P. L. M., dont le dernier Bulletin a donné une description détaillée, continue ses premiers pas sur le Réseau... en dépassant assez largement le 100 à l'heure.

Faut-il rappeler ici qu'à sa toute première sortie des 3 et 4 avril derniers, ce beau train bleu put couvrir entre Paris et Dijon des parcours partiels à la vitesse moyenne de 140 km/h.

Le 17 juillet dernier, il a accompli de nouvelles prouesses au cours d'un voyage d'essai effectué entre Paris et Laroche, via Moret. L'ensemble du parcours aller et retour (155 km x 2) devait être couvert par le train à une vitesse moyenne légèrement supérieure à 105 km/h.

Examinons attentivement l'extrait de sa bande graphique, reproduit sur la couverture du présent numéro (il s'agit bien entendu de la partie « record » de la bande) :

On y constate qu'au retour, sur 12,800 km, entre Joigny et Sens, le train a soutenu constamment une vitesse supérieure ou égale à 150 km à l'heure, le maximum atteint ayant été de 156 km/h.

Les lecteurs du Bulletin enregistreront avec satisfaction cette belle performance.

LES SERVICES D'AUTORAILS P. L. M.

Depuis la fin de 1934 et jusqu'au 1^{er} août dernier, 36 nouveaux autorails ont été livrés au P. L. M., de sorte que le parc a plus que doublé. Il se compose actuellement de 68 unités.

Les 36 nouveaux appareils livrés se décomposent en :

- 19 Renault type allongé, ne comportant que 48 places assises mais pouvant être jumelés et présentant plus de confort que les précédents (sièges réversibles) ;
- 3 Bugatti simples (400 CV), offrant 44 places assises (1^{re} et 2^e classes) ;
- 2 Berliet, comportant 19 places assises en 1^{re} et 2^e classes et 44 en 3^e, pouvant être jumelés ;
- 2 Michelinés à 56 places assises, pouvant également être jumelés.

Ces appareils ont permis les réalisations suivantes :

Sur la ligne de Lyon à Grenoble, le nombre des navettes d'autorails a été porté, depuis le 15 mai 1935, à 19, dont 15 circulant de bout en bout. Le parcours journalier des autorails est actuellement de 4 166 km sur cette ligne. L'augmentation du parcours kilométrique des trains de voyageurs (vapeur et autorails), par rapport au mois de mai 1933, s'élève à 105 %.

Sur la ligne de Lyon à Bourg, 5 navettes d'autorails ont été créées au 15 mai 1935, en remplacement de 2 navettes de trains à vapeur, en principe au moyen des 2 autorails Berliet dont dispose le parc de Lyon.

Sur la ligne de Mâcon à Bourg, une navette d'autorails a été créée au 15 mai 1935, en remplacement d'une navette de trains à vapeur circulant les dimanches et fêtes, également au moyen des 2 autorails Berliet du centre de Lyon.

Sur la ligne de Paris à Vichy et Clermont-Ferrand, des couplages Bugatti avaient assuré en 1934, du 9 juillet au 17 septembre, une relation supplémentaire, aller et retour (couplages affectés depuis à la ligne de Paris à Lyon où ils assurent également une relation supplémentaire). Le 15 juin 1935, le service Paris-Vichy-Clermont-Ferrand a été remis en marche, au moyen des 3 Bugatti simples (400 CV) qui nous ont été livrés.

Sur la ligne de Grenoble à Digne, en vue d'établir une relation pratique entre la région du Dauphiné et le littoral via Digne, il a été créé une navette de trains automoteurs devant circuler jusqu'au 20 septembre 1935, au moyen des 2 Michelinés 56 places.

Les Chemins de fer de Provence assurent la liaison entre Digne et le littoral.

Croyez-vous qu'il soit interdit de porter l'uniforme avec élégance ?

Croyez-vous que les clients préfèrent vous voir dans une tenue négligée et malpropre ?



Fig. 3. — L'autorail « Bugatti » Paris-Vichy en gare de Paris.

En outre, sur la ligne de Saint-André-le-Gaz à Chambéry, une navette d'autorails est prévue en remplacement d'une navette de trains à vapeur. En attendant la mise en service commercial des autorails nécessaires, un train léger assure le service.

Des autorails circuleront bientôt en unités multiples entre Lyon et Saint-André-le-Gaz ; au delà de Saint-André-le-Gaz, l'un des autorails continuera sur Chambéry, l'autre sur Grenoble.

Prochainement, le Réseau mettra en service :

- 5 Renault doubles, sur les services du groupe de Lyon ;
- 3 Bugatti simples, dans la banlieue de Nice ;
- 11 S.O.M.U.A. articulés, sur la ligne des Alpes ;
- 4 Berliet-Messageries (autorails-fourgons), sur les services du groupe de Lyon (Lyon-Grenoble, Lyon-Valence, Lyon-Louhans via Ambérieu et Sathonay).

Des essais ont été effectués avec ce dernier type d'autorails, moteur Diesel à transmission électrique, offrant 10 t de charge utile. Ces essais ont été satisfaisants, ils ont en effet permis de réaliser des vitesses de 90 km/h en palier avec l'autorail seul et avec une remorque de 30 t, et de 80 km/h en palier, avec une remorque de 60 t.

D'autre part, 2 autorails Renault à essence et 2 autorails Delaunay-Belleville ont été affectés, depuis le 1^{er} juillet 1935, à l'École de conduite de Dijon.

Les graphiques des fig. 4 et 7 indiquent le rapide développement de nos services d'autorails, qui circulent sur 1 700 km de ligne, soit sur environ 17 % de la longueur totale du Réseau.

Au point de vue des résultats commerciaux, l'autorail joue bien le rôle que nous lui assignions en tablant sur l'augmentation du nombre de dessertes, sur la nouveauté, le confort et la rapidité de ce nouveau matériel. Terminons en signalant que le nombre des voyageurs-km, transportés par mois en autorails, dépasse actuellement 8 millions.

LES FÊTES DU 15 AOUT ET LE TRAFIC-VOYAGEURS DE LA GARE DE PARIS

Le mouvement des voyageurs, à l'occasion des fêtes du 15 août, a été cette année sensiblement le même qu'en 1934 à la gare de Paris. Les comptages effectués du 11 au 16 août inclus ont en effet donné pour cette gare les chiffres suivants :

Voyageurs arrivés.....	352.600
Voyageurs partis.....	402.500
soit un mouvement total de.....	795.100 voyageurs.

Photos de M.M. Auberg, Falot et Rochaix.



Fig. 8. — Un des nouveaux autorails Renault « allongés », en gare de Lyon-Perrache.

en milliers de kts

Fig. 4. — Progression du parcours mensuel des autorails P.L.M., depuis juin 1933.

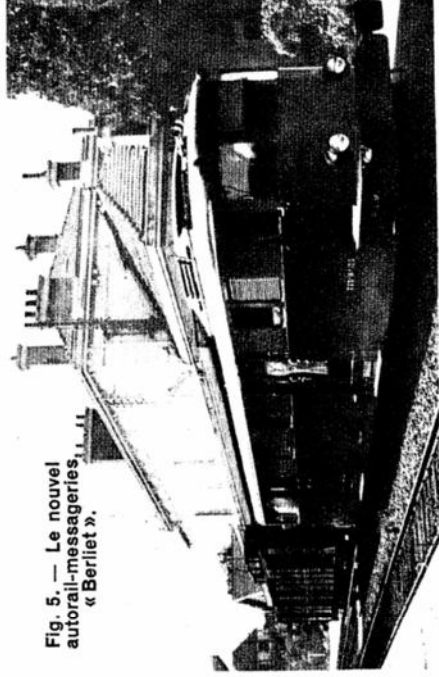
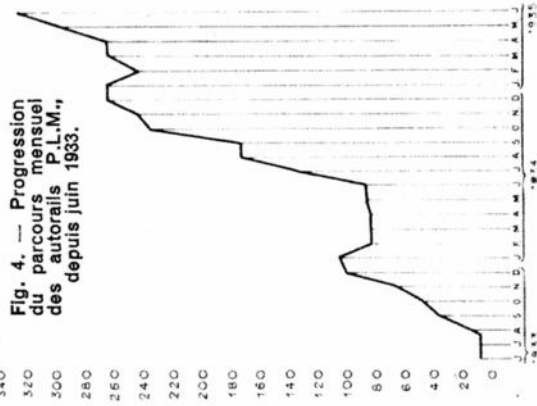
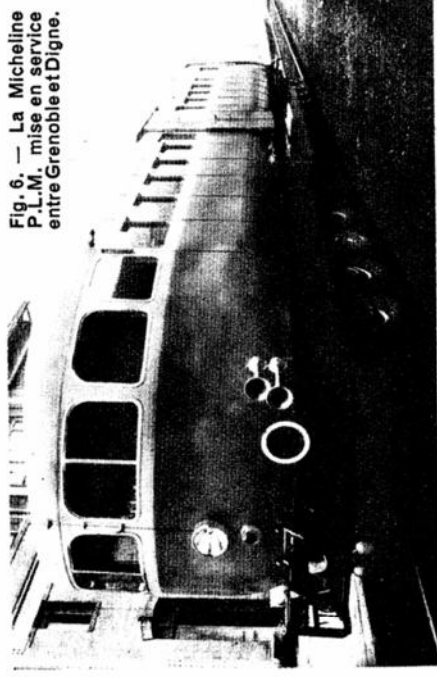


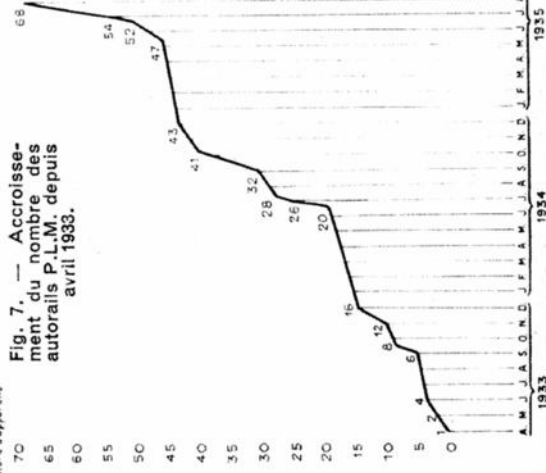
Fig. 5. — Le nouvel autorail-messagerie « Berliet ».

Fig. 6. — La Michelin P.L.M. mise en service entre Grenoble et Digne.



Voyageurs d'appareils

Fig. 7. — Accroissement du nombre des autorails P.L.M. depuis avril 1933.



Pendant cette période d'activité intense, le service a été assuré de façon satisfaisante. Les trains ont été expédiés de Paris à l'heure et, le 14 août, journée la plus chargée (21 trains supplémentaires au départ de Paris), il n'a été enregistré qu'un seul retard de train, de 7 minutes, à la sortie de la 1^{re} Section.

VOITURE DE SECOURS POUR LE TRANSPORT DES BLESSÉS

Les lecteurs du Bulletin connaissent-ils, dans ses grandes lignes, l'organisation très complète prévue par le Service Médical P.L.M. pour assurer, en cas d'accident, les premiers secours aussi rapidement et complètement que possible ?

Tout d'abord, il est déposé dans chaque train et dans chaque gare des boîtes de secours permettant de donner les premiers soins aux blessés. Pour faciliter, de nuit, les opérations de recherche et d'enlèvement des blessés, chaque fourgon contient un coffret-phare électrique ; en outre, un grand nombre de voitures à bogies sont munies de câbles « prolongateurs » permettant de reporter un éclairage de secours sur toute la longueur du train accidenté.

Les banquettes de certains compartiments sont amovibles et peuvent être utilisées comme brancards.

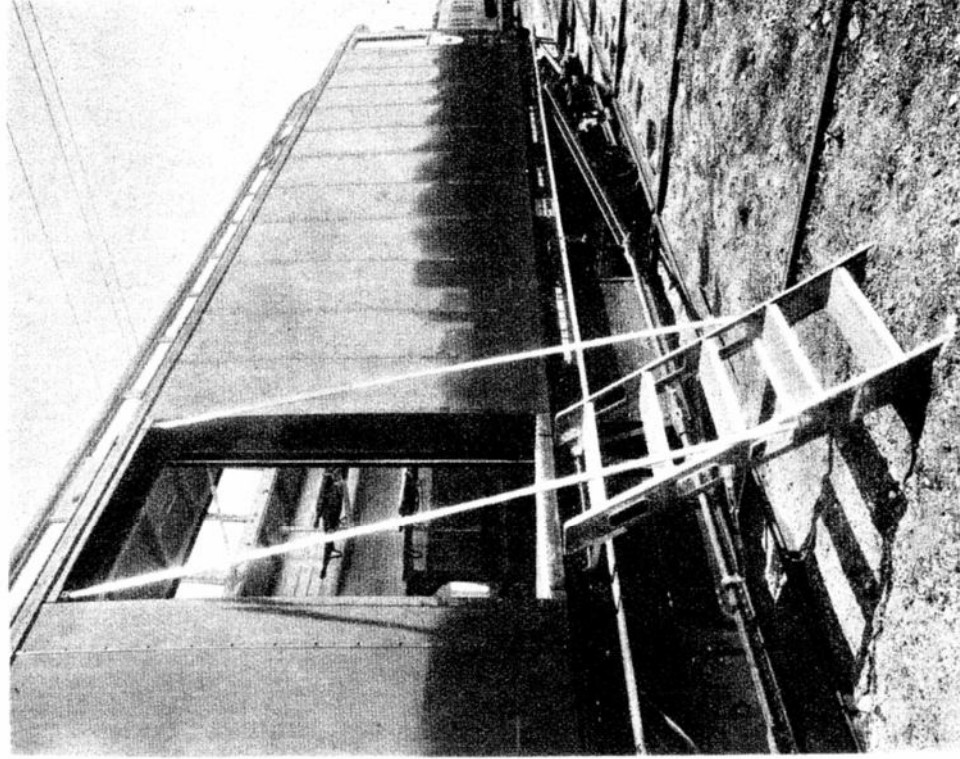


Fig. 9. — Nouvelle voiture devant servir à l'évacuation des blessés.

Enfin, dans les grands centres, sont remisés des wagons de secours, contenant de puissants moyens d'éclairage, des brancards, des couvertures et un important matériel médical.

Toutes ces mesures qui, fort heureusement, n'entrent en application que très rarement, viennent d'être complétées par la mise au point, par notre Service Médical, d'une voiture devant servir à l'évacuation des blessés par la voie ferrée. Dans certaines régions, il peut arriver que cette évacuation par la route soit impossible ou difficile. On a donc aménagé un véhicule où 24 grands blessés pourront, non seulement être étendus sur des brancards, mais encore recevoir tous les soins nécessaires, à l'abri et au chaud, en attendant leur évacuation sur un centre hospitalier.

En principe, 6 de ces véhicules doivent être aménagés par la suite. Voici sommairement la description du premier

Il s'agit, comme le montre la figure 9, d'un ancien wagon-poste à bogies, dont on a supprimé tout l'aménagement intérieur.

Après avoir éliminé impitoyablement toutes les saillies qui pouvaient faire « nids à poussière », on a peint en blanc les parois et le plafond et l'on a étendu un linoléum sur toute la surface du plancher. C'est donc une véritable salle de clinique qui a été aménagée.

La disposition intérieure est très simple :

Au milieu de la voiture, et sur chaque face, une double porte devant laquelle on peut disposer en quelques secondes un escalier de 5 marches, permettant aux porteurs d'entrer les brancards dans la voiture.

Le long de chaque cloison, sont fixés les supports de brancard, permettant de loger 3 brancards les uns au-dessus des autres : le premier à 25 cm du plancher, le second à 90 cm et le troisième à 1,50 m.

Il tient de cette façon 12 brancards sur chaque face, ce qui laisse une allée centrale de 1 m de large. Entre les deux grandes portes, qui sont légèrement décalées l'une par rapport à l'autre, pour faciliter l'entrée des brancards, on a prévu une table d'examen de 2 m de long, qui peut s'éclipser au plafond sur 2 supports, lorsqu'elle n'est pas utilisée. Un lavabo, un tube jette-pansement, un réchaud et une armoire-tisanerie complètent l'équipement de cette salle.

La ventilation est assurée par des châssis ouvrant dans le lanterneau de la voiture et par les baises des portes centrales. Pour la nuit, des lampes fixées au plafond donnent l'éclairage normal ou la veilleuse. Des prises de courant permettent en outre d'examiner spécialement un blessé, sans être obligé d'utiliser l'éclairage général. La voiture est chauffée par radiateurs à vapeur.

A chaque extrémité de cette voiture, on a réservé une petite salle accessible directement de l'extérieur par des marche-pieds repliables, et communiquant avec la salle principale par une porte coulissante.

Dans l'une d'elles, on trouve de grands placards renforçant le matériel chirurgical et les pansements, dans l'autre un vestiaire, un w.-c. avec lavabo, et d'autres placards.

Les médecins et infirmières accompagnant les blessés ont à leur disposition des tables et des fauteuils pliants.

Il nous reste à souligner que ces voitures ne fassent qu'une seule et unique sortie : celle qui, des ateliers, les mènera rejoindre leur gare d'attache.

ETAIX, Sous-ingénieur,

Chef des Ateliers de Voitures de Villeneuve.

DEUX MANIFESTATIONS DE PROPAGANDE FERROVIAIRE ET P.L.M.

Le numéro de juillet était déjà sous presse lorsqu'ont été adressés au Bulletin P.L.M. les comptes rendus de deux manifestations de propagande qui venaient d'avoir lieu sur notre Réseau : le voyage des Ingénieurs anglais et la visite de nos installations de la région lyonnaise par les Membres de l'Association Française des Amis des Chemins de fer (A.F.A.C.).

La manifestation de l'A.F.A.C. a réuni, le 15 juin, à Lyon, plaque tournante du Réseau, une centaine de membres venus de tous les points de France et même de l'étranger, pour répondre à l'invitation de notre Compagnie. Ce fut une journée chargée pour les sympathiques propagandistes du chemin de fer, mais combien fertile en enseignements !

On peut en juger par le simple énoncé du programme : le matin, visite des ateliers P.L.M. d'Oullins, où sont livrées à l'admiration de l'A.F.A.C. de très jeunes et de très vieilles choses : notre nouvelle Fondrie, l'une des plus modernes de France, et la « Pierrrot », vénérable ancêtre des 241 et 151 d'aujourd'hui ; puis, après le déjeuner au Terminus de Perrache, ce fut, en autorail, la présentation des installations ferroviaires de Lyon, avec visite des postes électrodynamiques, poste de chef de circulation, poste de commandement, etc...

La photographie ci-après (fig. 12) prise au cours de cette journée, montre les membres de l'A.F.A.C. sous la conduite de M. Meirmier, ingénieur principal à la Direction, délégué spécialement à Lyon par M. le Directeur Général, pour représenter celui-ci auprès du groupement ami, dont l'action s'exerce si utilement en faveur du rail (1).

Parlons maintenant du voyage effectué sur le P.L.M. par des Ingénieurs anglais, sous les auspices de l'« Alliance Française », groupement de propagande en faveur de la langue française, qui organise tous les ans des réunions d'ingénieurs anglais et français. Une telle réunion a eu lieu du 22 au 30 juin dernier, en France, où des ingénieurs britanniques

(1) Rappelons à ce propos que l'A.F.A.C. donnera cette année son Exposition annuelle (modèles, maquettes, anciens documents ferroviaires...) dans la salle des fêtes de notre Compagnie, 19, rue Traversière, à Paris, du 14 au 17 novembre prochain.

Les dirigeants de l'A.F.A.C. ont récemment fait savoir au Bulletin « qu'ils invitaient cordialement le personnel P.L.M. à participer à cette Exposition ». Les agents, désirant avoir de plus amples renseignements à ce sujet, peuvent écrire avant le 1^{er} octobre au Vice-Président de l'A.F.A.C., 30, rue de Bassano, Paris (16^e).

Les bons Agents 100%
portent l'uniforme
correctement

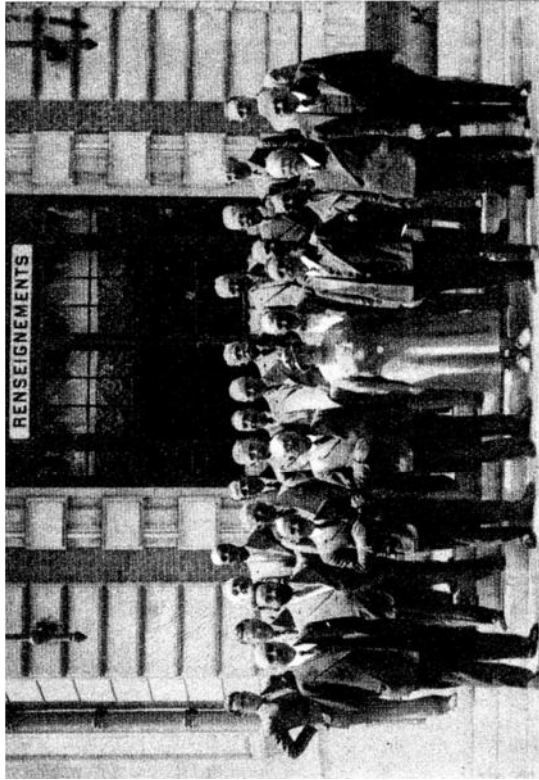


Fig. 10. — Le groupe des Ingénieurs anglais, photographié en gare de Nice le 28 juin dernier.

ont été recue par leurs collègues français.

Deux voitures P.L.M. de lits-salon (L2-S6) avaient été mises à leur disposition pour tout le voyage, de Calais à Boulogne, par Lille, Metz, Strasbourg, Mulhouse, Lyon, Marseille et Nice. Sur le P.L.M., nous leur avons fait visiter, le 27 juin, les installations du port de Caronté, puis le 28, la ligne de Nice à Breil et à Fontan-Saorge, visite au retour de laquelle fut donné, au buffet de la gare de Nice, un banquet dont les convives se montraient extrêmement satisfaits. On avait eu soin de ne servir que des mets et des vins du pays. Au dessert, ce fut le traditionnel échange de toasts.

M. Martinet, ingénieur en Chef attaché à la Direction, exprima en anglais, au nom de M. le Directeur Général, tout le plaisir qu'éprouvait la Compagnie P.L.M. à recevoir d'éminents ingénieurs d'une nation amie. Il rappela que le mois précédent, des ingénieurs français et lui-même avaient été royalement reçus en Angleterre, où on leur avait montré de magnifiques travaux, de splendides cathédrales, à York et Durham, une campagne verte, douce, avec des pommiers en fleurs et des tulipes. A leur tour, dit-il, les ingénieurs français étaient heureux de pouvoir montrer à leurs collègues britanniques des travaux et quelques jolis coins de leur pays.

Puis il décrivit rapidement les charmes de la Côte d'Azur, « ce pays du soleil, presque aussi ensoleillé que le « Sunny Sussex » (1), contrée bénie où l'on peut trouver d'aussi bonne bouillabaisse qu'à Marseille ».

M. Martinet porta enfin des toasts à tous les ingénieurs présents, aux dévoués représentants de l'Alliance française, enfin à la prospérité et à l'amitié du Royaume-Uni et de la France.

M. Linton, ingénieur du Southern Railway, répondit aimablement que le soleil d'Angleterre ne pouvait vraiment prétendre au même éclat que celui de Nice... Puis, il voulut bien faire part des impressions qu'il avait éprouvées avec ses collègues : « nous venons, dit-il, de visiter des travaux de ports et de chemins de fer d'un haut intérêt, mais aucun assurément ne dépasse ceux de la ligne Nice-Coti ». Il ajouta que tous se félicitaient « d'avoir pu voir ces travaux si difficiles sous la conduite même de celui qui en avait dirigé les études et l'exécution. Et certes, dit-il, la réalité n'est pas au-dessous des nombreuses descriptions données dans les revues techniques anglaises, publications qui réservent toujours aux travaux des ingénieurs français, et notamment du P.L.M., une place importante et d'ailleurs bien méritée ».

En terminant cette cordiale allocution, M. Linton se montra très touché

(1) Titre d'une affiche du Southern Railway, très répandue en Angleterre.

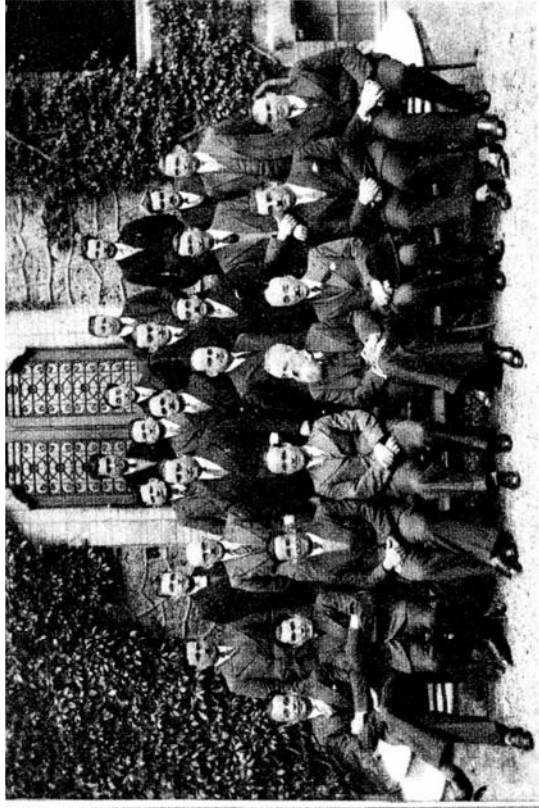


Fig. 11. — Groupe des élèves P.L.M. de la Section des Chemins de fer (Promotion 1935).

des attentions de la Compagnie P.L.M., qui avait permis à ses compatriotes d'accomplir leur voyage en France dans des conditions parfaites de confort, et il leva son verre à la prospérité de notre Réseau.

LA PROMOTION 1935 DE NOS AGENTS DÉTACHÉS A L'ÉCOLE DES TRAVAUX PUBLICS

Comme chaque année, le Bulletin P.L.M. est heureux de publier ici (fig. 11) la photographie du groupe des agents P.L.M. détachés, pendant l'année scolaire 1934-1935, à la Section des Chemins de fer, à l'École Spéciale des Travaux Publics.

Cette promotion 1935, qui a quitté l'École en juillet dernier, comprenait les agents dont les noms suivent :

Exploitation : Arrivé, Bidai, Boisson, Charret, Darmour, Desjours, Finot, François Eugène, François René, Paladei, Portataix, Romand, Varnier, Viboud.

Traction : L'héritier, Pizette, Roux.

Voie : Bouhey, Gauthier Charles, Gauthier René, Machard, Magnin, Mort-Bontemps.

JE VOUDRAIS BIEN SAVOIR...

...CE QU'EST UNE LOCOMOTIVE ARTICULÉE « GOLWÉ » (1)

Un lecteur nous demande des précisions sur la machine Golwé, dont il a été fait mention à propos d'un article paru dans le Bulletin P.L.M. sur le Chemin de fer Congo-Océan (n° de juillet 1934).

La locomotive « Golwé » se rapproche à bien des égards de la locomotive articulée « Garratt » dont il a été question dans le numéro de mai dernier. En effet, comme la machine « Garratt », la machine articulée « Golwé » se compose de trois parties distinctes : une partie centrale comprenant l'installation thermique et la cabine de conduite et deux parties extrêmes constituées par les deux trucks moteurs.

Mais à l'inverse de la Garratt, ces trucks sont aussi rapprochés que possible du foyer, qui plonge entre eux ; leur pivot d'articulation se situe vers leur milieu et non à leur extrémité.

Autre différence avec la Garratt : le truck avant d'une Golwé ne porte aucun approvisionnement ; le combustible se trouve à l'arrière de la partie centrale ; seul le truck arrière porte un approvisionnement, la soute à eau.

(1) La machine Golwé est décrite en détail dans la Revue Générale des Chemins de fer (n° de janvier 1930).



Fig. 12. — Sortie des membres de l'A.F.A.C. à Lyon, le 15 juin dernier.

TRIPTYQUE SUR LA TRACTION

PHOTOGRAPHIES DE M.M. BOURLIER ET BONNE, MEMBRES DE L'ARTISTIQUE P.L.M. DE L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE

Photographies de M.M. Bourlier et Bonne, Membres de « l'Artistique P.L.M. de l'Agglomération Lyonnaise ».

Il est des écrivains qui ont chanté la poésie des gares, d'autres qui les ont taxées de laidure, de tristesse ; mais qu'ont-ils écrit sur les dépôts de locomotives ? Peu de choses sans doute. Les gens de lettres, qui hantent si volontiers nos gares, craignent peut-être de s'aventurer, en allant assister au petit lever des locomotives — à moins qu'ils n'osent ? Il faut bien que le « Dépôt » en prenne son parti — et, qu'à défaut des honneurs, il se contente de la peine...

Et pourtant, cette peine, ce labeur de nos dépôts, quel riche thème à proposer au poète, au journaliste !

OUVRONS seulement le dossier des « Poètes et Enlumineurs du Rail ». Nous y trouvons d'abord ce morceau de prose décrivant l'un des plus importants dépôts P.L.M. :

... Avec toutes ses dépendances, il recouvre une superficie de plusieurs hectares.

Sa partie centrale englobe les bureaux, que surmonte l'horloge caractéristique. Dissimulé derrière les bureaux, l'atelier de réparations des machines ou mieux « l'atelier de levage ».

Sa partie sud contient une rotonde où stationnent quelques machines du modèle 140-G ; et qui donne accès aux locaux réservés au personnel de route : dortoir, réfectoire, vestiaire et lavabos.

A l'opposé, la partie nord se divise en deux grands parcs de machines : c'est d'abord le « parc sud » où sont rangées en bon ordre, autour du pont-pièce, les machines 242-YT et 242-BT affectées à la remorque des trains de banlieue ; plus loin, le « parc nord », qui est le plus important, servant au remisage des puissantes locomotives de rapides : les 231, dont les plus perfectionnées sont les 231-G et les volumineuses « Moutain » au « nez pointu »...

Mais quelle est cette énorme masse, de forme inconnue, vers laquelle se portent les regards ? C'est la dernière née : la fameuse locomotive aérodynamique.

Entièrement revêtue d'une tunique métallique d'un beau bleu, elle n'offre aucune aspérité. Ainsi équipé et carapaconné jusqu'à 30 cm du rail, ce nouveau bolide pourra bondir avec plus de facilité à travers l'espace et vaincre sans effort la résistance de l'air. Il pourra réaliser de vitesse avec son concurrent direct, « l'autorail Bugatti », plus délicat, mais aux lignes infiniment plus harmonieuses...

La présence ici de tous ces beaux engins ultra-rapides, proune-t-elle avec assez de force à quel point les recherches sont activement poussées pour doter le Réseau des derniers perfectionnements de la technique et le maintenir à un niveau très honorable ?...

Domage qu'il faille écourter et passer sur la présentation des hommes du dépôt : personnel de route, personnel de l'atelier, du bureau. Et pour finir ce tableau d'une « Veille de fête au dépôt », beau sujet d'étude pour le reporter qui voudrait bien une fois se mêler à ceux qui restent au travail, les veilles de fêtes ! Assister à cette prodigieuse démonstration d'activités multiples, trépidantes et pourtant coordonnées, avec appels sur tous les tons, heurts des outils maniés en hâte, sifflements obsédants de la vapeur qui enrobe tout dans cette usine à fabriquer la pression, au sein de cet orchestre de plusieurs centaines d'exécutants qui va jouer, en mesure et sans une fausse note — comme à de précédents galas —, la symphonie sublime de la discipline des hommes et des choses du rail.

... Ces scènes rapides et intenses se succéderont ainsi sans interruption. Tous arriveront soucieux, nerveux, et cependant ils repartiront

accomplir leur devoir en serviteurs dévoués. Ne se rapprochent-ils pas en cela des fameux « grognards » de Napoléon et, comme ceux-ci ne méritent-ils pas plus d'éloges que de reproches ?

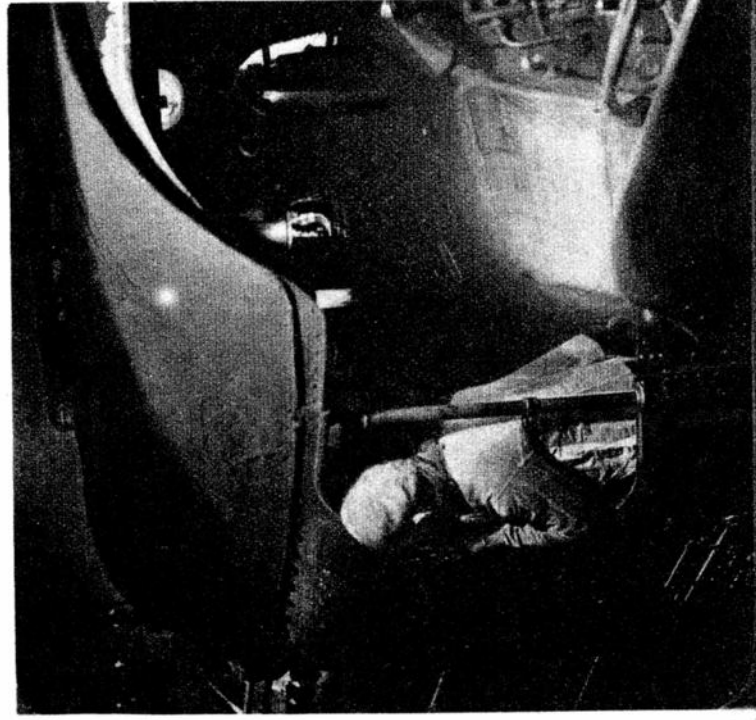
Dans un vacarme épouvantable, la sonnerie stridente du téléphone et le bruit saccadé du marteau pneumatique se donnent la réplique. Pourlant voici l'heure de la relève. On constate avec joie que, malgré tout, on a réalisé le suprême tour de force de se tenir bien à jour...

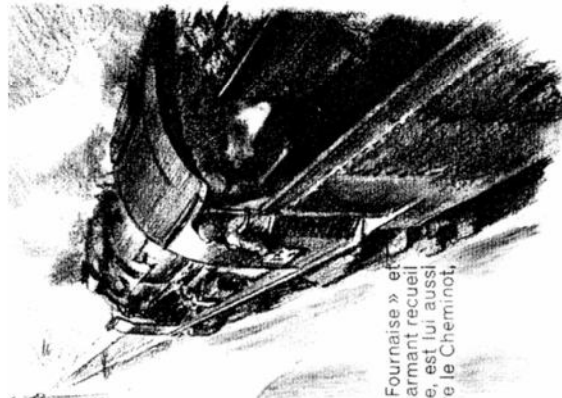
●

La Muse des dépôts :

M. Courbin, Employé à l'Horloge, qui chanta tout récemment la métamorphose de la 221-A en moderne engin aérodynamique, ne saurait tarder, s'il le continue, à recevoir le titre de poète officiel de la Traction. Écoutons-le plutôt :

Au-dessus des toits roux de l'antique cité,
Qui sous un ciel d'azur, s'élève souriante,
On voit se dessiner, pleines de majesté,
Les coupotes couvrant les rotondes jumantes.





Telle un cirque géant, l'austère construction,
Par les multiples tours de ses flancs arrondis,
Vous fait apercevoir tout vibrants de pression
Les merveilleux engins aux profils si hardis.

Et voient qu'on sort de la plaque tournante,
Semblable à quelque obus que l'on aurait couché
Sur quatorze supports, la « Mountain » élégante
Dénare tranquillement, fière de sa beauté.

Ici, l'embrasement des fosses, tapissées
Par les charbons ardents qui tombent d'un foyer.
Plus loin, par une étroite grille lambrisée,
Les luciers des jeux neufs pressés de flamberger.

Puisant en leur journalise une force cachée,
Les machines s'en vont, fusant des jets brûlants,
En lançant sur les rails la bouée chevachée
De leur acier puissant, qui grande en s'ébranlant.

Dans l'atelier poisin aux mille bruits sonores,
Les monstres de métal, crispés sur leurs nerfs,
Paraissent regretter le jour très proche encore
Où forts, ils bondissaient, débarrant le chemin.

Autres tableaux du dépôt, ces deux poèmes « La Fournaise » et
« Le Monstre d'acier » que nous avons trouvés dans un charmant recueil
de vers « Reflets de Nostalgie », dont l'auteur, M. Breysse, est lui aussi
des nôtres. Que nous montre-t-il ? Un mécanicien, Pierre le Cheminot,
qui s'en va prendre son service de nuit.

Pierre approche. Il traverse un bras de voie, il entre ;
A son regard, surpris du jour brusque et trompeur,
S'œuvre, encore une fois, la vision de l'entre
Où les monstres d'acier baillaient de vapeur.

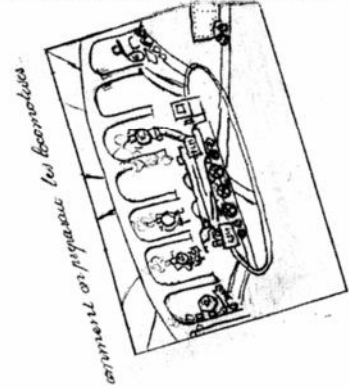
Illustrations de E.-A. Schefer ; ci-dessous, quelques œuvres
d'écolliers encadrent le dessin de notre collaborateur.

POUR finir, quelques fraîches impressions d'enfants, glanées
dans les copies d'une classe de jeunes garçons à qui avait été
conné le devoir suivant : « Racontez ce que vous avez vu lors de votre
visite du dépôt de X... ? » Car il faut dire, ici, qu'à la demande des
maîtres d'écoles, le Réseau organise parfois des visites de ses instal-
lations les plus intéressantes. Voyons plutôt ce qu'en pense cette
belle jeunesse :

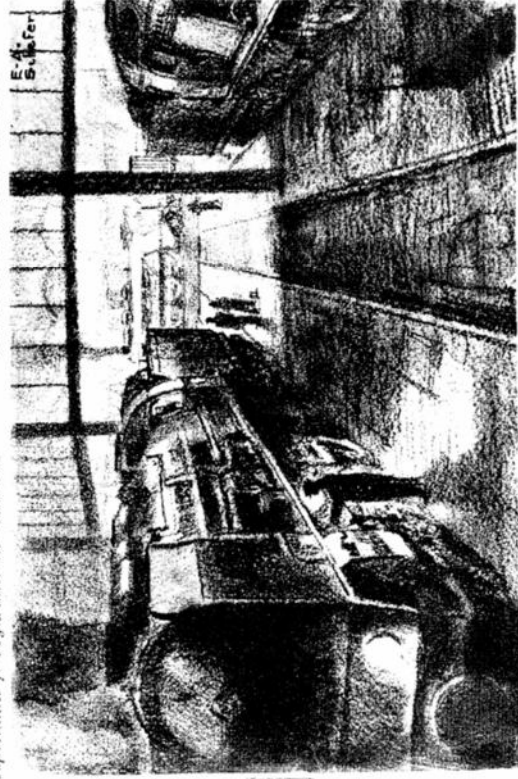
... Comme tous les mois, commence l'un, nous allâmes — cet
qui avaient les moles sulfisantes en leçon et en conduite — à la prime-
nade. Pour ce mois-là, ce fut la visite du grand dépôt du P.L.M.
D'abord, on nous mena aux ateliers où l'on fait la révision générale
des locomotives. Parmi celles-ci, il en était des démontées et un bruit
assourdissant, des sifflements, des grincements remplissaient la salle.
Au grand tour, était un ouvrier occupé à mettre un liquide et à perfriser
la roue de locomotive qui tournait doucement en laissant tomber des
gros copeaux d'acier. L'ingénieur nous expliqua que tous les ans, on
vérifiait ainsi les roues des machines si elles n'étaient pas bien rondes.
En face, était une grue qui mettait en place une boîte à eau sur une
locomotive-tender. Notre guide nous enmena plus loin voir une
machine rapide 231-G qui peut marcher à 120 à l'heure. Comme
je me voyais petit à côté de ses roues de 2 m ! C'est une des dernières
séries avec des écrans. A ce moment, on nous fit remarquer une
locomotive américaine d'un type grossier qui rentrerait au dépôt...
Tel Enée descendant aux Enfers, un autre bambin déclare, très ému :

... On se sentait de parler écrasé par le monde de ces locomotives,
et tout ce lieu me parut sévère et un peu terrible, malgré les rires et les
propos joyeux des ouvriers... Un homme — quelque mécanicien sans
doute — nous mena dans une vaste salle aux murailles massives où
des locomotives s'éclairaient dans l'ombre, tels des monstres prêts à se
jeter sur nous ! Puis il nous fallut traverser une cour où des locomotives,
toutes ces locomotives, étaient arrêtées autour d'une grande plaque
tournante...

Autre compte rendu, au début plein d'emphase :
... Ce fut un spectacle grandiose pour moi, au milieu des jorges,
des chaînemeurs, des gros treutis soulevant des machines, des locomotives
démontées. Je me sentais perdu et cependant je regardais de tous mes



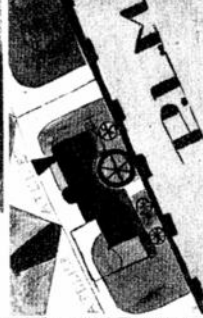
Comment est organisée les locomotives



E. A. Schefer



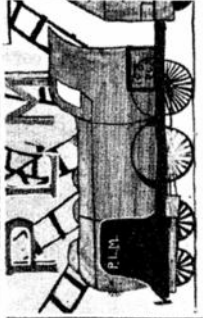
P.L.M.



P.L.M.



P.L.M.



P.L.M.



P.L.M.

yeux ce que peut-être je ne reverrai jamais... puis on aboutit devant
une machine sur laquelle occupés une vingtaine d'ouvriers ;
« Ceci, dit le guide, est le remontage, une fois les pièces vérifiées ; cette
locomotive est de battante et marche dans les deux sens, aussi bien en
avant qu'en arrière... L'on écoute tous ces renseignements si précieux,
accidents :

Certains sont frappés par les dispositions prises pour éviter les
... En revenant, l'un de mes camarades demande : « Pourquoi
ont-ils accroché des chaînes près des piliers à la sortie des garages ? »
Et l'ingénieur répond : « C'est pour empêcher les mécaniciens de se
faire arracher la tête en se cognant et quand ils sentent les chaînes les
taper, ils se reculent... »

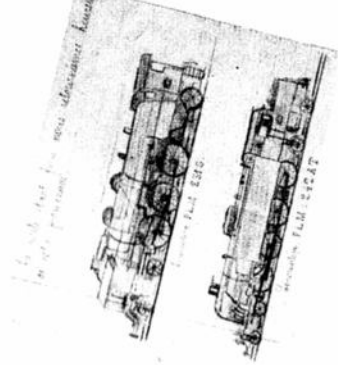
Compte rendu d'un futur technicien :
... Aux machines des grandes lignes, on nous expliqua que les
deux grandes plaques de tôle qui se trouvent de chaque côté de l'avant
s'appellent écrans et servent à faire un courant d'air pour renvoyer la
fumée en l'air et faciliter aux mécaniciens la visibilité des signaux...
Quant à la cheminée allongée, de forme ovale, si elle a cet aspect,
c'est parce qu'elle est formée de deux conduits de fumée qui se réunissent
à l'ouverture ; le conduit supplémentaire facilite le tirage sans user
plus de combustible ; soit meilleur rendement.

... A côté se trouvait une autre locomotive sans écrans, mais dont
l'avant était pointu. Sa vitesse est moins grande parce que les roues
sont plus petites, mais sa puissance est plus forte ; elle sert dans les
côtes... Nous primes le chemin du retour. J'étais bien content d'avoir
visité ce dépôt, car je n'avais jamais vu comment on préparait les
locomotives.

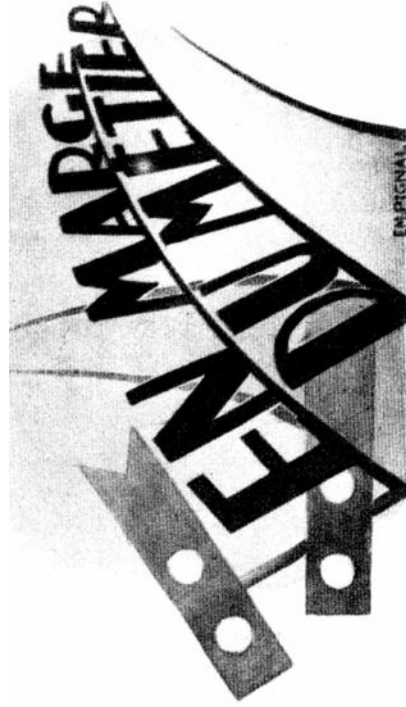
A la sortie, nous rencontrâmes un deuxième groupe d'élèves qui
attendaient pour entrer et voir tout ce que nous avions vu et ils atten-
daient impatiemment, avides de curiosité... Je voudrais bien qu'on
recommence bientôt !...

Mais, mon petit, tu n'as qu'à le dire à ton maître. Si tes notes en
leçons et en conduite sont toujours aussi bonnes, il te ramènera chez
nous, avec tes camarades. Et tu sais, le P.L.M. peut t'en montrer encore,
de belles choses instructives !

L. G.



Le P.L.M. est le plus moderne des réseaux
Le P.L.M. est le plus moderne des réseaux
Le P.L.M. est le plus moderne des réseaux



47° Congrès de la Fédération des Coopératives P. L. M., Est et diverses

Les 21, 22 et 23 juin dernier s'est tenu à Bourg le 47° Congrès de la Fédération des Coopératives P. L. M., Est et diverses.

Il n'est guère possible, faute d'une place suffisante, d'en donner ici un compte rendu aussi détaillé que celui qu'a publié le numéro de juillet dernier de l'intéressant **Bulletin Officiel de la Fédération des Coopératives**, dont la lecture permet de suivre pas à pas les multiples affaires traitées durant les trois séjours de toutes sortes, examen de candidatures pour le Congrès de 1936, proclamation des primes de bonne gestion à diverses Sociétés coopératives (en tête Nîmes, Bourg et Oullins), assemblées générales des divers organismes dépendant de la Fédération.

Rappelons surtout ce que fut la clôture, la haute présidence de M. Mugniot, Directeur Général de la Compagnie, entouré de ses Chêfs de Service, comportait un programme chargé.

La matinée fut réservée à la présentation de la nouvelle Coopérative de Bourg qui, quelques instants plus tard, allait être officiellement inaugurée : coopérative modèle, admirée de tous les visiteurs, et que présenta M. Randy, son Président.

Mais, tandis que se terminent les discours et qu'un vin d'honneur est offert aux personnalités et aux 164 délégués présents, voici qu'approche l'heure du banquet. C'est dans le cadre sympathique de la Salle des Fêtes, mise à la disposition du Congrès par la Municipalité de Bourg, que se groupèrent 450 convives, autour de notre Directeur Général, entouré de ses collaborateurs, du Secrétaire Général de la Préfecture de l'Ain, de M. Collet enfin, le dévoué Président de la Fédération.

Parmi les discours prononcés à l'issue du banquet, il faut citer spécialement l'allocation de M. Collet, pleine de foi et d'enthousiasme pour l'œuvre à laquelle il se dépense sans compter et dont les bienfaits croissent sans

cesse : « Éviter le gaspillage journalier d'un salaire pour restituer un boni en fin d'année, c'est bien, s'écrie-t-il en faisant allusion à l'un des buts de l'œuvre, mais ce n'est rien si nous aboutissons au gaspillage intégral du boni annuel. C'est pourquoi notre coopération se devait de tenter d'utiliser partiellement le boni à organiser des **Œuvres sociales**. »

Il faut enfin rappeler ici en quels termes le discours du Directeur Général de la Compagnie a répondu à cette préoccupation dominante du Congrès :

« En abordant résolument cette question des œuvres sociales comme vous l'avez fait, permettez-moi de vous le dire, vous avez marqué d'une pierre blanche, ou si vous le préférez, d'un vit éclat, le chemin parcouru par votre Fédération, et vous pouvez, si vous le voulez, si vous ne vous laissez pas rebuter, faire de ce chemin une grande et belle route, une superbe avenue. Nous vous aiderons, nous vous soutiendrons, nous vous encouragerons. »

Et notre Directeur Général poursuit en évoquant ceux pour qui ces œuvres sont créées : « J'ai dit souvent déjà, et je le répète volontiers parce que j'en suis sûr, parce que j'en suis fier, que le monde des cheminots, dans son ensemble, est véritablement une élite.

C'est, je le précise, une élite qui se forme tout naturellement par les soins que nous apportons à notre recrutement, mais aussi par le métier même, au contact du devoir journalier incessant, pour la sécurité du prochain, dans l'exactitude et dans le dévouement mutuel que nous devons avoir du plus petit au plus grand... »

« Personnellement, laissez-moi vous faire une confidence :

« Certains d'entre vous le savent, j'ai débuté dans la vie modestement, et si les circonstances m'ont servi, si j'ai réussi, comme disent de moi les vieux paysans de ma chère Bourgogne qui m'ont connu tout gamin, je n'en ai pas pour autant oublié, croyez-le bien, ni mes origines, ni l'admirable mérite de ceux que j'ai vus, étant jeune, travailler et peiner pour le pain quotidien.

Ceux-là, ces familles-là, je les aime ; je les aime même plus que les autres.

« Pourquoi ?

« Parce que j'ai été élevé au milieu d'eux sans doute, et plus probablement parce que je sens qu'ils ont davantage besoin d'affection.

« De même, va mon cœur, vont mes sympathies à ces autres familles que sont les Coopératives et les Coopérateurs, parce qu'il y a, à l'origine de la formation de vos Sociétés coopératives, la perception, l'entrevoir de difficultés à surmonter, de gêne à redouter, du mieux-être à assurer.

« Parce que tous, tant que vous êtes, vous pratiquez également le coude à coude, l'entraide fraternelle, le dévouement réciproque, — non pas n'importe comment —, non, mais dans la discipline librement consentie, elle-même fille du dévouement... »

Se plaçant ensuite sur le terrain professionnel :

« Le chemin de fer... ? Est-il fini ? Vraiment pareille pensée peut-elle venir à l'esprit ?

« Le chemin de fer, mes chers amis, mais c'est l'une des armatures essentielles du pays, une armature indispensable, si indispensable qu'on se prend à le regretter dès qu'on parle de le supprimer. »

Et, parlant de la tâche actuelle de modernisation et de coordination, M. Mugniot déclare :

« Nous moderniser, nous en sommes là en tous cas. Le chemin de fer, voyez-vous, comme tout organisme vital, doit s'adapter, se rajouter en tout et partout dans ses méthodes comme dans ses réalisations, techniques et commerciales. »

« Je vois s'affirmer votre cohésion, grandir vos sentiments d'attachement réciproque, s'élever vos pensées, et pour tout dire d'un mot, s'épanouir votre force morale.

« Il y a deux ans, à Dijon, je pronâis devant vous ces mêmes forces morales. Je les célébrais déjà parce que ce sont les seules qui ne déclinent pas avec l'âge, surtout dans des Sociétés comme les vôtres, qui, au contraire, s'agglomèrent et se raffermissent, du moment — comme ma bonne grand'mère le chantait — du moment que le cœur y est.

« Or, le cœur auquel je fais allusion, c'est le courage, le dévouement — ce cœur-là, où vibre-t-il plus intensément que dans les milieux cheminots ? — La cause est entendue, demain, un certain pas très lointain, vous gagnerez la partie. »

Vivement applaudi, ce discours mit fin au Congrès et les délégués se séparèrent pour se remettre au travail avec foi et ardeur, afin que l'an prochain le Congrès de Miramas recueille les fruits des résolutions prises cette année à Bourg.

Le Congrès de la Fraternelle

Groupant orés de 250 délégués, représentants des 144 Sections de France et des Colonies, le Congrès de l'Association Fraternelle des Employés et Ouvriers des Chemins de Fer français s'est tenu au siège de la Société à Paris, les 27, 28 et 29 mai dernier. Les séances de travail furent particulièrement laborieuses. On avait à se prononcer notamment sur la question du maintien à 3 francs du taux de la cotisation, question qui fut réglée par l'affirmative. Le lundi 27 mai, un dîner avait déjà réuni tous les délégués des sections autour des dirigeants



Inauguration des nouveaux bâtiments de la Coopérative de Bourg, le 23 juin dernier.

et de leur Président Général M. Bourgeat, qui, pour la première fois, assumait la direction des travaux du Congrès.

Celui-ci prit fin le mercredi 29 mai à l'Hôtel Continental, par le grand banquet habituel de clôture que présidait cette année M. Roy, Ministre des Travaux Publics.

A l'issue de ce banquet, des discours fort applaudis furent tour à tour prononcés par le Président de la « Fraternelle », puis au nom des Réseaux par M. Richemond, Président du Conseil d'Administration de la Compagnie du Chemin de fer de Paris à Orléans, qui voulut bien dire son admiration pour la foi et l'enthousiasme avec lesquels la « Fraternelle », sans crainte des angoisses actuelles, sait vivre résolument tournée vers l'avenir. M. le Ministre des Travaux Publics félicita l'Association de ses résultats financiers enviables.

Et ce fut la lecture d'un long palmarès mettant à l'honneur ceux qui se consacrent toute l'année au service de la mutualité. C'est alors que M. Marquet, Directeur Général honoraire de notre Compagnie, Membre honoraire de la « Fraternelle » depuis 1899, reçut la Médaille d'Or de l'Association des mains du Ministre qui voulut bien, au milieu des applaudissements, lui donner l'accolade, geste symbolique qui s'appliquait à tous ceux qui, ce même soir, recevaient la récompense de leur dévouement.



L'Activité sportive

CHALLENGES INTERRÉSEAUX

Basket-ball. — Au 2^e tour de ce tournoi, l'équipe P.L.M., qui était opposée à celle des Cheminots de l'Etat, dut s'incliner par 59 points à 28.

Tennis. — Coupe Dupin. — Après avoir brillamment triomphé des sélections du Nord et de l'Est, notre équipe succomba en finale devant les Cheminots de l'Etat par 3 à 2.

Par ailleurs, le 14 juillet, a eu lieu sur le terrain du Métropolitain à La Croix-de-Berry, en présence de personnalités des Réseaux, un rencontre entre les Cheminots anglais et français. L'équipe des Cheminots français, dans laquelle le P.L.M. était représenté par Mme de Beauvillé, MIM. Feliot et Peier, l'emporta par 10 victoires à 2.

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

Tennis. — A la suite des 2 forfaits regrettables de Grenoble et Moulins, la compétition s'est limitée à 3 Clubs seulement : Arles, Oullins et Paris.



Le C.A.S.C.O.L. au lac du Petit-Domenon.

Après avoir éliminé Oullins par 3 victoires à 2, Arles rencontra en finale l'équipe parisiennaise et les résultats obtenus furent les suivants :

MM. Peter (Paris) bat Bes (Arles), 6/1 - 6/0 ; Chardonnet (Paris) bat Courdail (Arles), 6/0 - 6/1 ; Hébert (Paris) bat Cassant (Arles), 6/1 - 6/2 ; Marseille (Paris) bat Lisle (Arles), 6/2 - 6/0 ; Amoric et Chardonnet (Paris) battent Bes et Durand (Arles), 6/3 à 6/1.

Paris bat ainsi Arles par 5 victoires à 0 et conserve le Challenge offert par l'A.S.C.P.L.M. ainsi que le titre de Champion du Réseau qu'il détenait depuis l'an dernier.

Boules. — Le 11 août dernier s'est déroulé à Villeneuve-Saint-Georges, sur les jeux de l'U.S.V.P.L.M. de Paris, Champion de l'an dernier, le Challenge de Boules du Réseau, 32 quadrettes participaient à ce tournoi, appartenant aux clubs de Paris, Saint-Etienne, Langegac, Grenoble, Oullins, Nice, Montpellier, Bourg, Valence, Badan, Vénissieux, Saint-Germain-des-Fossés, Clermont-Ferrand, Tain-l'Hermitage, Givors, Lieusaint, Moulins.

Après une lutte intéressante et serrée entre les différents clubs, où l'on vit notamment une quadrette de Nice mettre plus de 2 heures pour vaincre celle de Valence, il restait en présence aux demi-finales, d'une part Saint-Etienne, vainqueur par 13 à 3 de la 2^e équipe de Paris et, d'autre part, la quadrette de Paris, gagnante du Challenge 1934, vainqueur par 13 à 2 de Clermont-Ferrand.

Contre toute attente, les champions de l'an dernier, qui portaient favoris, durent s'incliner devant les Stéphanois (1) qui triomphèrent par 15 à 11 enlevant ainsi le Challenge offert par l'A.S.C.P.L.M.

Sorties de Groupements P.L.M. Communiqué du T.C.F.

Comme chaque année, les groupements d'agents que compte notre Réseau ont mis à leur profit les beaux jours pour se livrer à leurs rituelles excursions.

Tout d'abord, l'excursion de la Société Littéraire et Artistique de Paris dans le Massif Central a eu lieu les 30 juin et 1^{er} juillet derniers. De nombreux sociétaires ont pris part au voyage, en tous points réussi.

Le 7 juillet, l'Association Artistique de Marseille a organisé une sortie à Cannes à l'occasion des « Fêtes de la Mer ». Près de 150 agents, accompagnés de leur famille, participèrent à ce déplacement, au cours duquel

Il convient de féliciter, avec vainqueurs et vaincus qui firent une très belle partie, les organisateurs de cette importante compétition qui mirent tout en œuvre pour en assurer le succès.

L'an prochain, le Challenge se disputera à Saint-Etienne.

Dans les Clubs, c'est surtout vers les boules que se porte l'activité au cours de la saison d'été.

A côté de leur participation au Challenge de l'A.S.C.P.L.M. du 11 août, à Villeneuve-Saint-Georges, nos Clubs boulistes prennent part aux Championnats régionaux ainsi qu'à de nombreux concours interclubs, parmi lesquels nous mentionnerons spécialement celui organisé par la Boule P.L.M. de Badan, à l'occasion de sa fête annuelle.

En athlétisme, divers Clubs, notamment Oullins, Arles et Nice, font preuve d'une belle activité et les performances réalisées sont des plus intéressantes.

En natation, le S.O.P.L.M. de Marseille se distingue, comme chaque année, d'une façon toute particulière.

Enfin, du côté sport montagne, le C.A.S.C. d'Oullins-Lyon est toujours très actif ; on peut noter parmi ses dernières sorties : La Pinède « Chartreuse » (1 779 m), Dent-d'Oche (2 340 m), Grande-Sance-de-Domène (2 813 m), Pic-Coolidge-Massif du Peloux (3 756 m), Aiguille du Scolette (3 500 m).

E. CAMUS,

Président de l'A.S.C.P.L.M.

(1) Quadrette : Micoulaiz, Tardy, Nenot, Rey.

L'Association donna à la population cannoise un concert très applaudi.

La photographie ci-dessous a été prise au moment où M. Martin, Président de l'A.A.P.L.M., dépose une gerbe de fleurs au monument aux morts de la Ville de Cannes.

Le Touring-Club de France fait part au Bulletin P.L.M. de la nomination de M. Bouvet, Chef de groupe aux Services Financiers, comme délégué du T.C.F. auprès de la Compagnie, en remplacement de M. Martineau.

Les sociétaires de cette Association, appartenant au personnel de la Compagnie, peuvent s'adresser à M. Bouvet pour obtenir tous renseignements susceptibles de les intéresser, lui remettre les adhésions nouvelles et, s'ils le désirent, effectuer entre ses mains le versement de leur cotisation annuelle.



En médaillon : Groupe de l'Artistique de Paris au sommet du Puy de Dôme.
A droite : L'Artistique de Marseille à Cannes.

ÉCOLE SPÉCIALE DES TRAVAUX PUBLICS DU BATIMENT ET DE L'INDUSTRIE

M. Léon EYROLLES, C. *, C. I Ingénieur-Directeur

12, rue Du Sommerard et 3, rue Thénard
PARIS (V^o)

Ecole d'application et Polygone
CACHAN, près Paris

1° ÉCOLE DE PLEIN EXERCICE 170 PROFESSEURS

CINQ SPÉCIALITÉS :

- 1^o École supérieure des Travaux publics : Diplôme d'Ingénieur des Travaux publics ;
- 2^o École supérieure du Bâtiment : Diplôme d'Ingénieur Architecte ;
- 3^o École supérieure de Mécanique et d'Électricité : Diplôme d'Ingénieur Mécanicien-Électricien ;
- 4^o École supérieure de Topographie : Diplôme d'Ingénieur Géomètre ;
- 5^o École supérieure du Froid industriel : Diplôme d'Ingénieur des Industries du Froid.

SECTION ADMINISTRATIVE

pour la préparation aux grandes administrations techniques
(Ingénieurs des Travaux publics de l'État, de la Ville de Paris, etc...).

SECTION DES CHEMINS DE FER

organisée sur l'initiative des grandes Compagnies de Chemins de fer pour le perfectionnement de leur personnel.

Les examens d'admission ont lieu chaque année en deux sessions.

Pour l'année scolaire 1935-1936 la première session a eu lieu du 18 au 27 juillet ; la seconde aura lieu du 30 septembre au 9 octobre.

En vertu du décret du 13 février 1931 et de l'arrêté ministériel du 31 mars 1931, les Ingénieurs diplômés de l'École sont admis à s'inscrire dans les Facultés des Sciences, en vue de l'obtention du diplôme d'Ingénieur Docteur.

Un service spécial de Recherches scientifiques, organisé à l'École Spéciale des Travaux Publics, les prépare à ce diplôme.

2° L' « ÉCOLE CHEZ SOI » (Enseignement par correspondance) 173 PROFESSEURS SPÉCIALISTES

La première École d'Enseignement technique par correspondance fondée en Europe, il y a 44 ans, et la seule qui s'appuie sur une École de plein exercice, aussi indispensable à l'enseignement par correspondance que le Laboratoire l'est à l'Usine.

Diplômes et situations auxquels conduit l'enseignement :

- 1^o Situations industrielles : Travaux publics - Bâtiment - Électricité - Mécanique - Métallurgie - Mines - Topographie - Froid industriel, etc...
- 2^o Situations administratives : Ponts et Chaussées et Mines - Postes et Télégraphes - Services vicinaux - Services municipaux - Génie rural - Inspection du Travail - Travaux publics des Colonies - Chemins de fer, etc...
- 3^o Perfectionnement des connaissances scientifiques ou techniques pour tous les degrés d'études.

NOTICES, CATALOGUES ET PROGRAMMES SUR DEMANDE ADRESSÉE A L'

ÉCOLE DES TRAVAUX PUBLICS, 12, rue Du Sommerard, PARIS (V^o) en se référant du Bulletin P. L. M.

LIBRAIRIE DE L'ENSEIGNEMENT TECHNIQUE

Édition d'ouvrages techniques de premier ordre, dont un grand nombre sont la reproduction de cours professés. Très nombreux ouvrages concernant les chemins de fer.

Catalogue gratuit sur demande, 3, rue Thénard, Paris (V^o)

DEMANDEZ TOUJOURS A VOTRE FOURNISSEUR
EN EXIGEANT LA BANDE TRICOLEURE

LA VÉRITABLE PLUME

" SERGENT-MAJOR "
ET LE CRAYON
GILBERT

SERMAJOR-GILBERT

62, RUE D'HAUTEVILLE - PARIS

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

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

Sans acide - garantie 4 ans
Pour toutes applications

SOCIÉTÉ DES ACCUMULATEURS FIXES
ET DE TRACTION

Société Anonyme au Capital de 15 millions de francs

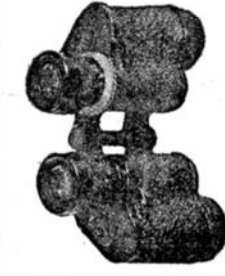
Route de Meaux (Pont de la Folie), ROMAINVILLE (Seine)



vous offre gratuitement

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

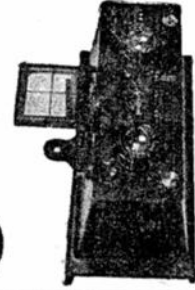
Grandes facilités de paiement au per-
sonnel des chemins de fer.
Ecrivez sans enga-
gement aux Établis-
sements SARDA, à
Besançon.



**Avant de partir
EN VOYAGE...**
...munissez-vous de

Jumelles J. RICHARD
Jumelles de première marque d'une
construction hors-pair vendues à
UN PRIX INÉGALABLE

et du **STÉRÉA**
le meilleur des appareils photo-
graphiques stéréoscopiques
vendu : 440 fr.



VERASCOPE-GLYPHOSCOPE
Jules RICHARD

Usine et Bureaux :
25, rue Mélingue - Paris
Magasin de Vente :
7, rue Lafayette (Opéra)

Cartouche MINERVA

La seule cartouche française établie par le poids
Conditions aux Agents P. L. M.

Fernand MORTBONTEMPS à HOTONNES (Ain)



AUX ABONNÉS DU BULLETTIN P. L. M.

Dans le but de rendre service à ses abonnés
au plein tarif en leur facilitant l'organisation de
leurs voyages, la Rédaction du **Bulletin P. L. M.**
fait savoir qu'elle tiendra désormais à leur dispo-
sition les documents publiés par la Compagnie,
dont la liste sera insérée dorénavant dans
chaque numéro.

Dès maintenant, les documents ci-après :

Plaque sur les principaux services
Trains de voyageurs (Été)

Dépliants sur les Stations thermales, sur
la Savoie, le Dauphiné, la Bourgogne, la
Vallée du Rhône, la Corse et l'Afrique
du Nord,

peuvent être obtenus **gratuitement** sur simple
demande adressée au

Service du Bulletin P. L. M.,
88, Rue Saint-Lazare — PARIS;

en indiquant le numéro de l'abonnement.

*Prière de joindre aux demandes un timbre de 0 fr. 50 pour
frais d'envoi.*

PRINCIPAUX ORDRES DE SERVICE, INSTRUCTIONS ET CIRCULAIRES PARUS du 14 juin au 15 Août 1935

DOCUMENTS ÉMANANT DE LA DIRECTION

20 juillet 1935	Ordre de Service n° 19 (1935).	Publication du Décret du 22 mai 1935, de l'Arrêté ministériel du 6 juillet 1935 et de l'Instr. du 20 juillet 1935, relatifs à l'institution de délégués à la sécurité des agents des Grands Réseaux de chemins de fer.
31 juillet 1935	Ordre de Service n° 20 (1935).	Tarifs des buffets à dater du 1 ^{er} août 1935.
12 août 1935	Ordre de Service n° 22 (1935).	Utilisation, à la gare de Chagny, de deux nouvelles bifurcations pendant la période d'application du Livret Spécial militaire.
12 août 1935	Ordre de Service n° 23 (1935).	Application des décrets-lois du 16 juillet et du décret du 30 juillet 1935 au personnel des Réseaux.
17 août 1935	Ordre de Service n° 24 (1935).	Délégués du personnel auprès du Directeur. — Résultats des élections générales du 24 juillet 1935.
19 août 1935	Ordre de Service n° 25 (1935).	Modifications à certaines dispositions de l'Ordre de Service n° 23 (1935) relatif à l'application des décrets-lois du 16 juillet 1935 au personnel des Réseaux.

DOCUMENTS COMMUNS A PLUSIEURS SERVICES

19 juin 1935	1 ^{re} Annexe à l'O.S. n° 16 (1934) de l'Expl., n° 1518 du Mat. et Tract., n° 3376 du T.C. de la Voie.	Circulation des autorails ZZC-A-1 à 4, ZZC-D-1 et 2 en service commercial.
19 juin 1935	1 ^{re} Annexe à l'O.S. n° 28 (1934) de l'Expl., n° 1527 du Mat. et Tract., n° 3382 du T.C. de la Voie.	Circulation en service commercial des autorails ZZC-E-1 et 2, ZZC-F-101 et 102.
24 juin 1935	1 ^{re} Annexe à l'O.S. n° 12 (1935) de l'Expl., n° 1543 du Mat. et Tract., n° 3395 du T.C. de la Voie.	Circulation en service commercial des autorails ZZ-G-101 et 102, ZZ-G-201 à 214, ZZ-G-401 à 409, ZZ-M-1 et 2.
25 juin 1935	O.S. n° 20 (1935) de l'Expl., n° 1548 du Mat. et Tract., n° 3402 du T.C. de la Voie.	Circulation en service commercial des autorails à bandages pneumatiques ZZ-R-1 et 2.
28 juin 1935	9 ^e Annexe à l'Instr. n° 462 (nouvelle série) du Mat. et Tract., Circ. n° 6 (1899 de l'Expl. — 2 ^e Division — Gares et Trains).	Instructions relatives au mode de traction et aux surcharges des trains.
28 juin 1935	Instr. n° 461-E (nouvelle série) du Mat. et Tract., Circ. n° 5-E (1935 de l'Expl. — 2 ^e Division — Gares et Trains).	Charges normales offertes par les locomotives électriques et établissement des horaires des trains.

22 juillet 1935	O.S. n° 22 (1935) de l'Expl., n° 1550 du Mat. et Tract., n° 3404 du T.C. de la Voie.	Mise en service du block-system absolu avec circuits de voie.
29 juillet 1935	O.S. n° 23 (1935) de l'Expl., n° 1551 du Mat. et Tract., n° 3403 du T.C. de la Voie.	Obligation, à partir du 10 août 1935, pour tout train « ante » de porter les signaux de dédoublement pour annoncer le train régulier qui le suit.
30 juillet 1935	1 ^{re} Annexe à l'O.S. n° 21 (1933) de l'Expl., n° 1498 du Mat. et Tract., n° 3355 du T.C. de la Voie.	Instructions relatives au signalement obligatoire des trains facultatifs et spéciaux sur certaines lignes ou sections de lignes.
17 août 1935	Instr. n° 490 (nouvelle série) du Mat. et Tract., Circ. n° 8 (1935 — Expl. Gares et Trains — 2 ^e Division).	Dispense de l'essai du frein modérable à certains trains rapides, express et assimilés, dans les gares de relais ou machines.
1 ^{er} juin 1935	DOCUMENTS EMANANT DU SERVICE DE L'EXPLOITATION	
4 juin 1935	1 ^{re} Annexe à la Circ. n° 17 (1899 — Gares et Trains).	Modifications et additions.
1 ^{er} juillet 1935	1 ^{re} Annexe à la Circ. n° 13 (1899 — Gares et Trains).	Modifications et additions.
19 juillet 1935	Supplément n° 1 à la Circ. n° 4 (1933 — Gares et Trains — Services automobiles).	Enregistrement, enlèvement et livraison des bagages à domicile et dans les dépôts de colis.
28 juillet 1935	Circulaire n° 90 (1935 — Application des tarifs).	Mise en vigueur d'un tarif direct international pour le transport de la houille de l'Allemagne sur la France.
	Note n° 10 à MM. les Chefs de gare.	Transports à effectuer, partie à petite vitesse, partie à grande vitesse, ou inversement.
1 ^{er} août 1935	DOCUMENT EMANANT DU SERVICE DU MATÉRIEL ET DE LA TRACTION	
21 juin 1935	Ordre de Service n° 1553.	Frais généraux de la Division des Magasins.
28 juin 1935	3 ^e Annexe à l'Instruction V-671.	COMPTABILITÉ DES MATÉRIELS DE LA VOIE
30 juin 1935	V-685 (Edition 1935).	Comptabilité des matériaux de la Voie. Modifications.
20 juillet 1935	2 ^e et 3 ^e Annexes à l'Extrait de l'Instruction V-676 (1934).	Protection des passages à niveau et nature des renseignements fournis aux gardes-barrières par les divers appareils leur annonçant l'approche des trains.
5 août 1935	1 ^{re} Annexe à la Note n° 3389 du T.C.	Modification des pages 3, 4 et 13.
5 août 1935	1 ^{re} Annexe à l'Instruction V-663 (1935).	Attribution d'un brassard aux auxiliaires autorisés à remplir certaines fonctions.
19 juin 1935	Extraits du Règlement Général d'Exploitation.	Signaux et transmissions. — Modifications et additions.
15 juin 1935	Recommandations à l'usage des agents du Service de la Voie pour éviter les accidents.	Emploi du pétrole pour l'éclairage.

Médaille Militaire

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

Billard H., Aiguilleur à Aix-les-Bains; Boissin A., Homme d'équipe à Paris; Bonnaud F., Facteur-enregistreur à Marseille-St-Charles; Bou J., Aiguilleur à Agha; Boulet F., Employé au dépôt de la Blancarde; Bourdige G., Aide-ouvrier aux ateliers de machines d'Oullins; Bouveret P., Facteur-enregistreur à Besançon-Mouillères; Boyer A., Facteur aux écritures aux Arcs; Bozon-Mermet P., Homme d'équipe à Annecy; Breytière P., Commis à Voliron; Briesach V., Homme d'équipe à Agha; Brun E., Conducteur à Cannes-la-Bocca; Cabot M., Homme d'équipe à Sens; Cahéz E., Brigadier à Riom; Canolle C., Homme d'équipe à La Pauline-Hyères; Chalancon R., Conducteur de machines-outils à Lyon-Vaise; Chalmet J., Facteur-enregistreur à Chantenay-St-Imbert; Chambelland V., Briga-

dier-chef aux Laumes-Alésia; Chanjol L., Facteur aux écritures à Lyon-Perrache; Charlier A., Vagonnier à Miramas; Cochet P., Homme d'équipe à Belleville-sur-Saône; Collet A., Mécanicien de route à Bellegarde; Corbel G., Intérimaire à Bellegarde; Curtz G., Sous-chef de bureau de gare à Morteau; Dassaud F., Surveillant principal du Service électrique à Thiers; Dechaux P., Ouvrier à Villeneuve-Voitures; Dequay G., Aide-ouvrier à Nevers; Derupaz A., Aide-ouvrier à Annemasse; Dimberthon E., Aiguilleur à Peyraud; Duban E., Surveillant principal du S.E. à Montargis; Durresne A., Sous-chef de brigade d'ouvriers à Villeneuve-St-Georges; Durand A., Aiguilleur à Chasse-sur-Rhône; Durand L., Conducteur au Teil; Ensuque C., Commis à Lyon-Vaise; Esteoule A., Conducteur au Teil; Fallevoz L., Ouvrier à Annemasse; Feougler E., Brigadier à Aubenas; Fesquet P., Conducteur à Alès; Fiardo P., Brigadier de manutention à Nice-Ville; Figuière A., Conducteur à Avignon;

Figuière A., Pointeur-releveur à Nîmes-P.V.; Foicher P., Manœuvre à Nîmes; Fontaine M., Facteur aux écritures à Perray; Freny E., Chef de gare à Plombières-Carol; Gabarda F., Aiguilleur à Roanne; Garde L., Facteur-enregistreur à Olliergues; Gay-Pellier A., Chef de train à St-Etienne-Châteauneuf; Georges L., Chef de gare à La Blancarde; Gillet E., Mécanicien de route à La Blancarde; Giry F., Pointeur-releveur à Givots; Gossin A., Aide-ouvrier au chantier d'entretien de Confians; Grange L., Commis à Veynes; Guillaume F., Contrôleur adjoint des trains à St-Etienne; Guillot J., Aiguilleur à Lyon-Brotteaux; Henriot A., Conducteur à Marseille-St-Charles; Henry R., Chef de train à Calumet; Ilitis J., Contremaître adjoint au dépôt de Ville-neuve; Jean A., Visiteur de gare à Avignon; Lacombe J., Mécanicien de route à Ambréieu; Lacroix E., Garde-signaux à Marseille-St-Charles; Laffin J., Vagonnier à Arreçy; Lescrope G., Conducteur à Badan-Trage; Lardier P., Garçon de bureau à Lyon-Centre; Larbié M., Brigadier

CELLULES PHOTO-ÉLECTRIQUES
ET APPLICATIONS

TÉLÉPHONE PAR APPELS SÉLECTIFS
COMMANDE ET CONTRÔLE À DISTANCE
à la direction des chemins de fer et la distribution d'énergie électrique. Nombreuses applications sur tous les réseaux ferrés fluviaux électriques...

COURANTS PORTENTS sur CIRCUITS EXISTANTS
Téléphoniques à 1 et 3 voies, et Télégraphiques à 10 voies

RÉPÉTEURS TÉLÉPHONIQUES
SIGNALISATION
à l'usage des chemins de fer

BOULOGNE-DILLANCOURT

Le Matériel Téléphonique

Établissements Administratifs et Techniques
Téléphoniques et Télégraphiques

200,000,000
Fournisseur des Ministères des P.T.T. de la Défense Nationale, et des Grands Administrations

Sous toutes leurs formes



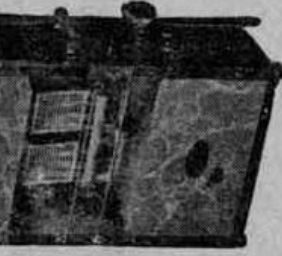
vous trouverez à votre coopérative les délicieuses et économiques pâtes "La Lune" (macaronis, vermicelles, coquillettes, nouilles et pâtes à poiser), Pensez à leurs superbes cadeaux et demandez bien au gérant les pâtes "La Lune" de

Bozon-Verduraz

Evitez les refroidissements et leurs conséquences...

au début de la mauvaise saison, quand le chauffage central ou le poêle à feu continu ne sont par allumés...

RADIATEUR PORTATIF à gaz



d'essence fabriqué par les Etablissements BARDEAU, constructeurs des Lampes BARDEAU à incandescence par le pétrole.

Conditions très avantageuses à MM. les Agents des Compagnies de Chemins de Fer.

fonctionne à l'essence d'auto

**SANS FUMÉE
SANS ODEUR
SANS DANGER**

NOTICE FRANCO SUR DEMANDE

Ets BARDEAU, 16 et 18, R. du Prédit¹ Krüger Courbevoie (Seine)

Les longues stations debout provoquent l'affaiblissement de la voûte plantaire et ses conséquences :
CORS, DURILLONS, VARICES, etc., etc...



les supports pour pieds
HINDERS
scientifiquement établis évitent ces inconvénients

Documentation et renseignements franco sur demande
1 boîte échantillon de "VELVIX" contre 3 francs en timbres
HINDERS, 20, Rue Malher — PARIS

Assurez votre avenir en faisant construire le pavillon de votre choix avec l'argent de votre loyer en vous adressant à...

LA CONSTRUCTION GÉNÉRALE FRANÇAISE
VOREAU ET COUSIN
FOURNISSEURS DU P. L. M.
5, Rue de Lesdiguières (angle 41 B¹ HENRI IV)
TELEPHONE ARCHIVES 34 35
La seule Association de Professionnels qui fait elle-même ses constructions avec la collaboration de tous les Architectes
15 ANNÉES DE RÉFÉRENCES
CREDIT IMMÉDIAT 30 25 15
catalogue franco sur demande

4 GRANDES PIÈCES
CUISINE - HALL - PORCH
W.C. - BAINS - PÉNORIE
DEBARAS - GARAGE
SUAVERIE - CAVES
SALON - TECHNIQUE

à Charenton; Laublanc L., Aiguilleur à Vénissieux; Lebre M., Elève-mécanicien au dépôt de Grenoble; Lecart J., Aiguilleur à Clamecy; Lemire A., Chef de train au Puy; Lespinasse J., Vagonnier à Alès; Letords M., Mécanicien de route à Laroche; Lhorme P., Homme d'équipe à Lyon-Perrache; Liron G., Vagonnier à Nîmes; Lormet L., Mécanicien de route à Dôle; Magand J., Surveillant à Paris; Mangematin C., Brigadier à Autun; Manino R., Aiguilleur à Avignon; Marceau L., Chef de gare à Gisse-sur-Ouche; Marcilly G., Receveur à Lyon-Perrache; Marcon P., Mécanicien de route à Alès; Marien L., Ouvrier à Dijon-Perrigny; Martin L., Chef de train à Besançon; Mattei P., Commis à Nice-Ville; Mariaud L., Sous-Chef de gare à Lyon-Perrache; Mesnier A., Contrôleur adjoint du S.E. à Besançon; Meunier E., Contremaitre au poste d'entretien de Lyon-Brotteaux; Mouret D., Cantonnier à Trets; Muraour J., Facteur-

enregistreur à Boufarik; Negron A., Chef de station à Junas-Aujargues; Nicaise F., Brigadier de manutention à Sens; Noirterre G., Brigadier de manutention à Paris; Ollier R., Mécanicien de route à Alès; Pascal E., Conducteur à Sète; Pastor P., Chef de train à Nice-Ville; Patriarche E., Elève-mécanicien à Dijon-Perrigny; Pavard L., Sous-chef de manutention à Paris; Peilletier A., Conducteur à Marseille-St-Charles; Pénaiche F., Brigadier de manutention à Bourg; Perrin F., Vagonnier à Paris; Perraut J., Vagonnier à Chalons-sur-Saône; Planus J., Sous-chef de manutention à Lyon-Perrache; Poizat G., Homme d'équipe à Roanne; Ponsard J., Commis à Saint-Fons; Potier H., Chef de train à Gray; Pressoir E., Aiguilleur à Bercy; Rocher L., Chef de train à Clermont-Ferrand; Rossat A., Manœuvre à Avignon; Rougé A., Conducteur de machine-outil aux ateliers de machines d'Alès; Samuel L., Surveillant du S.E. à Toulon;

Santo F., Homme d'équipe à Paris; Saque P., Homme d'équipe à Montpellier; Sergent F., Conducteur à Mouchard; Serol G., Aiguilleur à Pont-de-Dore; Storzini F., Chef de train à Marseille-St-Charles; Tardieu P., Facteur aux écritures à Salon; Tardy C., Ouvrier à Ambérieu; Terral G., Lampiste appareilleur à Lyon-Perrache; Thévenard C., Manœuvre spécialisé au dépôt de Badan; Thévenin C., Facteur aux écritures à Moulins; Thomaty M., Mécanicien de route à Veynes; Thoumelin E., Homme d'équipe à Montargis; Treméaux L., Aiguilleur à Dôle-Ville; Triballat M., Homme d'équipe à Paris-St-Anne; Trouche E., Conducteur à Veynes; Valéry L., Homme d'équipe à Marseille-St-Charles; Vernet A., Chef de train à Ambérieu; Vialle V., Brigadier à Nice-St-Roch; Vidal J., Aiguilleur à Rive-de-Gier; Vigouroux P., Conducteur à St-Germain-des-Fossés; Volat F., Facteur-enregistreur à Albertville.

MÉDAILLE D'HONNEUR DES CHEMINS DE FER

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

2) Chef de train : Ch. t.; Conducteur : Cond.; Mécanicien de route : M. r.; Mécanicien de manœuvres : M. m.; Chauffeur de route : Chauff. r.; Chauffeur de manœuvres : Chauff. m.; Chef de canton : Ch. c.; Cantonnier : Cant.; Aiguilleur : Aig.; Facteur enregistreur : F. enr.; Facteur aux écritures : F. a. é.; Facteur mixte : F. m.; Chef de manutention : Ch. manut.; Brigadier de manutention : Br. manut.; Chef de gare : Ch. g.; Chef de manœuvres : Ch. manœuv.; Manœuvre : M.; Manœuvre spécialisé : M. sp.; Surveillant : Surv.; Commis : Cis; Lampiste : L.; Lampiste-appareilleur : L. ap.; Homme d'équipe : H. é.; Contrôleur : Contrôl.; Ouvrier : Ouv.; Contremaître : Contr.; Planton : P.; Garde-barrières : G. bar.

Par arrêté du 9 juillet 1935, la médaille d'honneur en argent des chemins de fer a été décernée aux Agents dont les noms suivent :

COSTES Daniel, Ch. de gr. à Bourg; DÉRONZIER Jean, Br.-ch. à la Cluze; DÉSILLE Félix, Ch. de st. à Torcieu; FALQUET Frédéric, Ch. manut. à Saint-Denis-en-Bugey; GALLICE Joseph, S.-Ch. g. à Ambérieu; GOUET Louis, M. r. à Ambérieu; HUMBERT Jean, Aig. à Culoz; MOLLARD Henri, Ch. g. à Coligny; PAUBEL Alexandre, Ch. t. à Bellegarde; PELLAUDIN Ernest, Ch. br. manœuv., Ambérieu; PÉTROD Charles, Aig. à Culoz; QUINSON Jean, Ch. st. à Simandre-sur-Suran; RICHARD Marie, Ch. c. à Culoz; ROSIOD Joseph, Ch. g. à Collonges-Fort-l'Écluse; SONNERAT Aimé, M. r. à Ambérieu; SORGUES Henri, M. m. à Bourg; SUPPO Antheleme, Aig. à Ambérieu; Veuve VIEILLARD Joseph, G. bar à Lagnieu; ZANOTTI Armand, Ch. t. à Bellegarde; CELLIER Félix, ex-Ch. t. à Journans.

ALLIER. — BARRIER Jean, Ch. t. à Saint-Germain-des-Fossés; BAUMANN Félix, Cond. à Saint-Germain-des-Fossés; BENOIT Augustin, Ch. manœuv. à Saint-Germain-des-Fossés; BESSON Félix, Ch. g. au Breuil; COQUELIN Gilbert, S.-Ch. g. à Yzeure; DELARBE Jacques, Ch. t. à Yzeure; DUPLAIX Jeanne, F. a. é. à Moulins; FAURE Jean-Baptiste, Ch. t. à Saint-Germain-des-Fossés; JOMAIN Joanny, S.-Ch. manut. à Gannat; LAPOËLE Jean, Ch. t. à Saint-Germain-des-Fossés; CLERMONTAIS Pierre, ex-Ch. t. à Saint-Ger-

AIN. — AUGENDRE Pierre, Ch. visit. à Ambérieu-en-Bugey; BERNARD Adrien, Aig. à Ambutrix; BLANC François, Aig. à Culoz;

Les difficultés de l'heure présente

diminuent le nombre de vos lectures.

La rapidité des communications

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

ASSUREZ-VOUS

le service régulier de la

REVUE D'INFORMATIONS INTERNATIONALES

LE MOIS

Synthèse de l'activité mondiale

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

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

CONDITIONS SPÉCIALES

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

Abonnement d'un an payable mensuellement à raison de

12 fr. 50

en utilisant le chèque postal encarté dans chaque volume.

Écrire à **MAULDE & RENOU**, imprimeurs-éditeurs

144, rue de Rivoli, PARIS-1^{er}

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

ALPES-MARITIMES. — AURIOL Jean, M. r. à Nice; BARRALIS Etienne, Chauff. m. à Nice; BATTALIER Eugène, El. méc. à Nice; BLAISE Luc, Br. ch. à Nice; BOYER Aimé, Cis à Menton; COCHAT François, Ch. g. à Cagnes-sur-Mer; GÉRENTES Julien, M. r. à Nice; GRANDJEAN Raymond, M. r. à Nice; LABROSSE Jean, S.-Ch. manoeuv. à Nice; PAOLONI Joseph, M. r. à Nice; PIGNON Ange, S.-Ch. br. manoeuv. à Nice; RIMBAUD Joseph, S.-Ch. manoeuv. à Cannes-la-Bocca; RIPERT Jean-Baptiste, M. r. à Nice; SENEZ Auguste, Ch. c. à Peillon; VIDAL Auguste, M. r. à Nice.

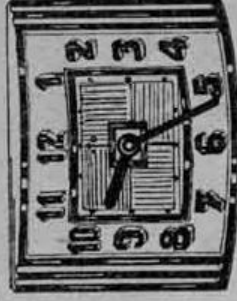
ARDÈCHE. — AUBERT Jean, Ch. t. au Teil; BROU Paul, Ch. t. à la Voulte-sur-Rhône; Veuve CAPONI Auguste, G. bar. à Ruoms; CHARRIERE Eugène, Ch. t. à Granges-les-Valence; DELMOTTE François, Ch. méc. au Teil; ESPINASSE Antoine, Ch. g. à Vogué; FAURE Benjamin, F. enr. au Pouzin; JULLIEN Elie, Ch. g. à Vion; LORD Félix, S.-Ch. manoeuv. au Teil; ROCHE Jean, Ch. t. au Teil; ROUSSET Louis, Contr. adj. au Teil; VINCENT François, Ch. t. au Teil.

ALPES (BASSES-). — HENRY Albert, Cis à Manosque.

BOUCHES-DU-RHÔNE. — AMAYENC Gustave, Ch. t. à Marseille; ARCHINAS Victor, Ag. à Rognac; ARMAND Antoine, Cis à Salon; ARNAUD Joseph, Ch. t. à Arles; AUDAP François, Br. m. à Rognac; AUDIN Etienne, Ouv. à Arles; AUTHEMAN Simon, Ouv. à Arles; BARBIER Charles, Ch. distr. princ. à Marseille; BARROT Auguste, Réd. princ. à Marseille; BELLET Agricol, Ch. manoeuv. à Marseille; BÉRAUD André, S.-Ch. M. à Marseille; BERBEZIER Jules, Aide-ouv. à Arles; BERTON Casimir, Cis à Marseille; BEYSSEN Madeleine, Cise à Salon; BILLARD Julien, M. r. à Tarascon; BŒUF-GRAS Jacques, ouv. à Arles; BOUQUET Louis, Ch. distr. princ. à Marseille; CARTIER Henri, S.-Ch. br. d'aides-ouv. à Arles; CARTIER Benoît, Contrôl. tech. à Miramas; CLÉMENTIER Etienne, ouv. à Arles; CORNILLE Louis, Ouv. à Arles; CORNILLON Philippe, Cis à Marseille; COTTIN Pierre, Ouv. à Arles; DAVID Jules, Cis à Marseille; Mme DOMERGUE Joséphine, F. a. é. à Marseille; Doux Jean-Baptiste, Ch. t. à Pertuis; EYMONET Germain, Ch. d'istr. princ. à Marseille; GABRIEL Noël, Empl. à la Penne-sur-Huveaune; GIBERT Jean, Aide-ouv. à Arles; GIRARD Joachim, S.-Ch. manoeuv. à Marseille; GIRARD Joseph, S.-Ch. br. d'ouv., ex-méc. à Marseille; GONNET Paul, S.-Ch. bur. à Arles; GOUBERAU Henri, Ch. g. à Miramas; HUGUET Fernand, Aide-ouv. à Arles; IMBERT Marceau, Empl. à Marseille; JULIEN Ernest, M. r. à Marseille; LAGRILLÈRE

UNION

ATO PAUL GARNIER



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

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

Horlogerie monumentale
Pendules électriques à partir de
Pendulettes-Réveil - Montres

FOURNISSEUR DES CHEMINS DE FER

Société Anonyme des

Établissements Léon HATOT

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

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



Jean-Baptiste, Ch. g. à Barbentane; LAMPO Laurent, M. r. à Marseille; LIEUTAUD Alfred, M. r. à Miramas; MACHARD François, ouv. à Arles; MARTINI Joseph, M. r. à Marseille; MERCHAT Delphin, Ag. à Miramas; MOURET Marius, S.-Ch. manoeuv. à Tarascon; MUSSETTA Pierre, Aide-ouv. à Marseille; OUVIER Henri, M. r. à Marseille; PÉLISSIER Ludovic, S.-Ch. manoeuv. à Rognac; PICAL Gaston, Contr. à Arles; PRADE Antonin, Ouv. à Arles; PRAT Marius, Cant. à Saint-Antoine; REGARDIER Joseph, S.-Ch. br. d'ouv. à Arles; ROUVIERE Emile, Ouv. à Arles; SAUVAN Charles, Ch. t. à Miramas; SEISSON Adrien, Cis à Marseille; SILVY Marius, M. r. à Marseille; VÉRINE Marius, Ouv. à Marseille; VERNHES Marcelin, Insp. à Arles; VINCENT Antoine, S.-Ch. manoeuv. à Aubagne; VOITOUX Alexis, Ch. g. à la Ciotat; SUZANNE Henri, ex-Ch. manoeuv. à Fuveau.

CÔTE-D'OR. — ADENOT Georges, Empl. à Dijon; ALEXANDRE Jules, Cant. pr. à Nuits-Saint-Georges; BAGUET Paul, Cant. pr. à Seigny; BAUDIN Edmond, Br. à Beaune; BON Louis, Surv. dépôt à Dijon; BONFILS Joseph, Cond. à Dijon; BONNARDOT Jean, M. r. à Dijon; BOUVIER Adolphe, Réd. pr. à Dijon; CHAUSSENOT Eugène, M. r. à Dijon; CHEVALIER Georges, Ag. à Dijon; DÉJEUX Eugène, Ch. t. à Dijon; DENIZOT Auguste, Ch. c. à Lamarche-sur-Saône; DUPONT Louis, S.-Ch. bur. g. à Dijon; FAURE Toussaint, Cond. à Dijon; GAUVIN Auguste, Ch. c. à Labussière-sur-Ouche; GENET Eugène, M. r. à Dijon; GRENETTE Paul, S.-Ch. g. pr. à Dijon; GRENOT Louis, Cond. à Dijon; GUICHARD Léon, M. r. à Dijon; HARDY Gaston, M. r. aux Laumes; HUDELOT Louise, F. a. é. à Nuits-Saint-Georges; KESSELLER Louis, Cant. pr. à Vénaray; LÉGER Joseph, S.-Ch. c. à Darcey; LÉGER Théodore, Ch. g. à Santenay-les-Bains; MÉOT Nicolas, Cond. à Dijon; MILLOT Firmin, M. r. à Dijon; MONNEY Joseph, Ouv. à Dijon; MONNIER Eugène, Ch. m. à Dijon; MOREAU Henri, M. r. à Dijon; NOIROT Joseph, M. r. aux Laumes; NOIZE Pierre, Ch. t. à Dijon; PARNET Aimé, S.-Ch. br. manoeuv. à Dijon; PERREAU Emile, Manœuv. à Saint-Appolinaire; PERROCHE Paul, Aide-surv. tech. à Saulon-la-Chapelle; POINSARD Paul, Intérim. à Dijon; PORTAZ Pierre, Cond. à Dijon; PROVENCEL Jules, Cond. à Dijon; ROSE Jules, Contr. pr. à Chenôve; ROY Grégoire, M. r. à Dijon; THIÉRI André, Ouv. à Dijon; THOMAS Jules, M. r. à Dijon; TOULOUSE Alfred, Cant. à Beaune; VINCENT Paul, Surv. tr. à Dijon; BAILLY Jacques, ex-Cant. à Lusigny-sur-Ouche; BENOIT Alphonse, ex-S.-Ch. manoeuv. à Champdétrec; LÉONCE François, ex-M. r. à Dijon; CHEVRIAUX Marie, ex-Aig. à Villers-les-Pots.

Agents du P. L. M.

N'oubliez pas que vous trouverez à **RADIO-P. L. M.** en plus de toute la gamme des fameux "**RONOR**", toutes les nouveautés du Salon de la T.S.F. dans son "auditorium comparatif" et toujours **AUX MEILLEURS PRIX.**

Il sera offert à tout acheteur d'un poste, jusqu'à fin Octobre, un superbe grille-pain électrique d'une valeur de **50 fr.**

● **Exceptionnel. "RONOR" 5 C.**
Super 5 lampes, nouvelle série Philips, très musical et sélectif. **750 fr.** net



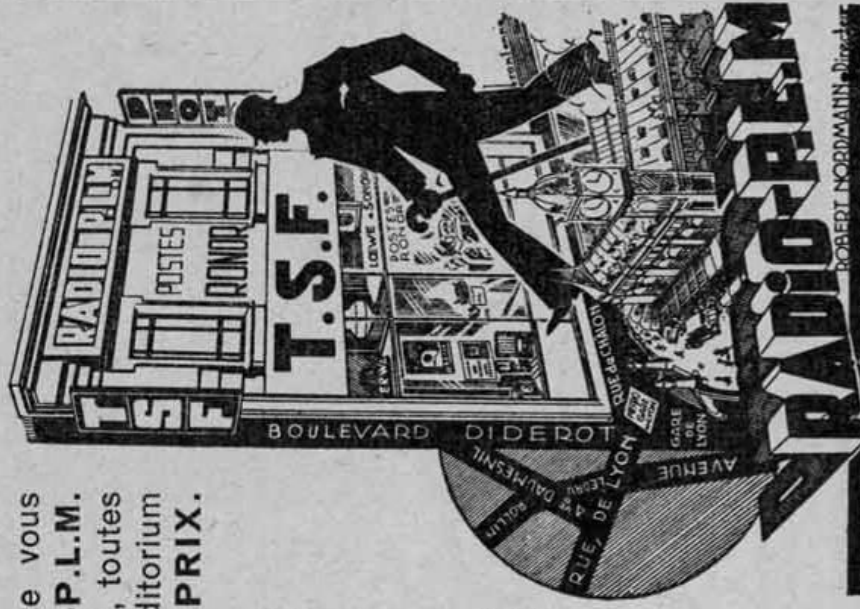
▼
Le meilleur accueil vous sera réservé à notre stand "**POSTES RONOR**" au **Salon de la T. S. F.** Salle S, Stand n° 17, (du 5 au 15 Septembre)

▼
Magasin ouvert les dimanches et fêtes de 8 h. 30 à midi et de 14 h. à 18 h. 30.

DOUBS. — BARTHELOMOT Marie, Vis. à Besançon; BÉNÉTRUY Armand, Ch. t. à Besançon; CORDIER Albert, M. r. à Besançon; FISCAN Auguste, S.-Ch. manoeuv. à Besançon; GOULU Jean, M. m. à Besançon; HARTMANN Jules, M. r. à Besançon; JEHL Edmond, M. r. à Montbéliard; JEUNET Louis, Ch. t. à Besançon; JOTTRAS Gabriel, Ch. g. à Clerval; MONTROY Lazare, M. r. à Besançon; PEILLON Christophe, Gard. à Besançon; RAVENET Victorius, M. r. à Besançon; RIX Jean, Cont. t. à Besançon; SAGET Jean-Baptiste, S.-Ch. g. à Miserey-Salines; COURTIN François, ex-S.-Ch. br. manoeuv. à Besançon; VANNIER Louis, ex-M. à Arc-Senans.

DRÔME. — ADOBATTI Joseph, Ch. g. à Romans-Bourg-de-Péage; AMORIC Ernest, Ch. bur. à Valence; BALAY Elic, Ch. t. à Saint-Rambert-d'Albon; BARNASSON Jules, Ch. t. à Valence; COURBY Maximin, Cis à Valence; FABRE Albert, M. r. à Pierrelatte; GILLES Maria, Rec. à Tain-l'Hermitage; JOUBERT Charles, Ch. t. à Valence; LAUMAIN Marie, Cise à Romans; LAUNDES Eugène, S.-Ch. g. à Valence; PARET Marius, Ch. t. à Valence; PEYROL Alfred, Ch. c. à Valence; Mme PEYSSON Henri, G.-bar. à Montségur; RATA Jean, Ch. bur. g. à Bourg-les-Valence; REYNAUD Louis, Ch. t. à Valence; TERRAS Louis, Ch. t. à Portes-les-Valence; VIALATTE Camille, Ch. t. à Saint-Rambert-d'Albon; VOGE Henri, S.-Ch. manoeuv. à Portes-les-Valence; BOUVARD Joseph, ex-S.-Ch. manut. à Romans.

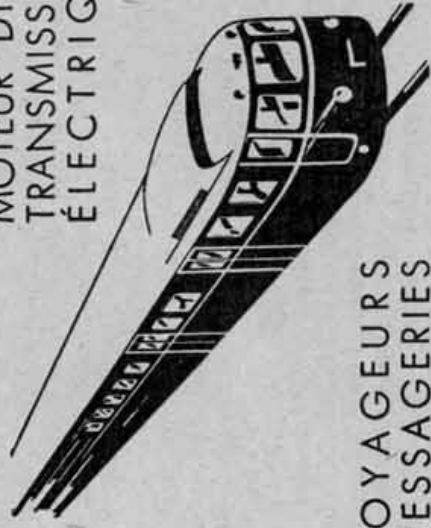
GARD. — ANTÉRIEUX Jean, Manœuv. sp. à Nîmes; ARMAND Paul, Ch. c. à Vers; ASTIER Achille, Aide-ouv. à Nîmes; AVESQUE Eugène, Ch. g. à Congénies; BALMÈS Louis, Ch. c. à Uzès; BARTHÉLÉMY Michel, Ch. t. à Nîmes; BAUME Emile, Ch. g. à Saint-Jean-du-Gard; BEZ Emilien, Ch. t. à Nîmes; BEZ François, Surv. dép. à Nîmes; BLANC Félix, Cis à Nîmes; BOISSIER Emile, Cis à Alès; BORD Henri, Br. à Alès; CANONGE Maurice, F. enr. à Langlade; CASTAN Louis, Contrôl. adj. t. à Alès; CHAPON Albin, Ch. t. à Alès; COURTIEU Julien, S.-Ch. manoeuv. à Alès; DELIÈRE Gabriel, Cant. à Uzès; DELORME Léonce, Contr. adj. à Nîmes; DUCH Joseph, Cis pr. à Nîmes; FAISSAT Louis, Ch. manut. à Nîmes; FAISSAT Louis, M. r. à Nîmes; FAUCHER Victoria, Cise à Alès; FAURE Clovis, Ch. t. à Alès; FAVAND Camille, S.-Ch. bur. g. à Nîmes; FERRAND Henri, Ouv. à Nîmes; GIBOULET Paul, M. r. à Nîmes; GIRER-POTIN Pétrus, Contr. adj. à Nîmes; GUIOT Joseph, Cis à Nîmes; LAVIE Raoul, Aig. à Nîmes; MARION Alexis, M. r. à Sommières; MAURICE Edmond,



ROBERT NORDMANN, Directeur
52. RUE DE CHÂLON, PARIS XII^e; TEL. DIDEROT 6753

AUTORAILS RAPIDES

MOTEUR DIESEL
TRANSMISSION
ÉLECTRIQUE



VOYAGEURS
MESSAGERIES

BERLIET

Usines et Bureaux :
VÉNISSIEUX (Rhône)

PARIS - COURBEVOIE
160, Boul. de Verdun

M. r. à Alès; MICHEL Emile, Br. manut. à Nîmes; PASCAL Paul, Ch. t. à Alès; RAYMOND Georges, S.-Ch. c. à Orsan; REILHE Sully, M. r. à Alès; RIGOLET Léopold, M. r. à Nîmes; SAUVANT Louis, S.-Ch. visit. à Nîmes; SOUQUET Louis, Ch. t. à Nîmes; SOUSTELLE François, M. r. à Alès; TAVES Benoît, Cis à Alès; THERME Jean, Ouv. à Nîmes; VEJRUN Jules, Intér. à Alès; PASCAL Albert, ex-Ch. t. à Alès; ROURE François, ex-manœuv. à Saint-Ambroix; TERRASSE Pierre, ex-S.-Ch. g. à Nîmes.

ALPES (HAUTES-). — BLANC Henri, Ch. g. à Laragne; FAURE Jean-Baptiste, Ch. c. à la Faurie; GANDON Joseph, Cant. à Montmaur; IMBERT Yves, Ch. t. à Veynes; MONDET Charles, Ch. g. à Saint-Clément; NICOLET Pol, Ch. g. à Veynes; PELLOUX Adrien, M. r. à Veynes; PELLOUX Lucien, M. r. à Veynes.

LOIRE (HAUTE-). — BENEYTON Alexandre, M. r. au Puy; BOUTET Jean, S.-Ch. manut. au Puy; BRAJON Albert, Aig. à Langeac; BRUSTEL Pierre, M. r. à Brioude; CHAMON Jean, M. r. à Brioude; DECHAMBENOIT Charles, M. r. à Langeac; GIRARD Auguste, Ouv. ex-m. à Langeac; JOLY Benoît, Ch. t. à Brioude; LAGIER Auguste, Ch. c. à Saint-Vincent; NICOLAS Jean, hom. d'éq. au Puy; POTIER Louis, Cis à Brioude; ROCHE Jean, Surv. dép. à Langeac; THÉVENON Antoine, empl. pr. au Puy; DOUX Marius, ex-Cis au Puy; CHAPON Antoine, ex-Ch. g. à Chamalière-sur-Loire; CUBISOLLE Jean, ex-Ch. c. à Langeac.

SAÔNE (HAUTE-). — CONSTANTIN Ernest, Ch. st. à Mantoche.

SAVOIE (HAUTE-). — ASTIER Henri, Visit. à Annecy; BOOZ Joseph, S.-Ch. c. à Chamonix; CHEVALIER Albert, Ch. g. à Saint-Pierre-de-Rimilly; COUTTET François, Cant. pr. aux Houches; DAMEVIN Herman, Intér. à Annecy; DUCHÊNE Félix, Ch. c. à Chamonix; DUPRAZ Jean-Marie, Ch. g. à Saint-Martin-Charvonnex; GOUGAIN Auguste, S.-Ch. manœuv. à Ville-la-Grand; LAVIGNE Joseph, Cant. à Serves; MÉTRAL François, Ch. c. à la Roche-sur-Foron; RAFFIN Jacques, Ch. g. à Marcellaz-Hauteville; REVUZ Alfred, S.-Ch. br. d'ouv. à Ambilly; RICAL Marcel, Garde-mag. à Ville-la-Grand; ROYER Pierre, Contr. r. à Ville-la-Grand; SEYZÉRIAT Louis, Ch. c. à Thonon-les-Bains; VITTOZ François, Cant. à Annecy.

HÉRAULT. — BOUZIGE Louis, Cis à Lunel; BURGUIÈRE Jean, Ch. manut. à Montpellier; BRUN Henri, Ch. aig. à Montpellier; CLAVIER Emmanuel, br. manut. à Sète; CROUZET Casimir, Caissier à Montpellier; LOUBAT Maximin, M. r. à Montpellier; MILLIÈRE Jules, S.-Ch. bur. à Montpellier; PICARD Clément, M. m. à Sète; PLANTAT Jules, Ch. g. à Vendargues; REBOUL Georges, Br. manut. à Montpellier; ROUX Joseph, S.-Ch. manut. à Montpellier; ANDRÉ Gabriel, ex-vagonnier à Sète.

'ISÈRE. — BLACHE Henri, El. m. à Grenoble; BONNACIER Jean, Homme d'éq. à Basse-Jurie; BOREL Ferdinand, Ch. t. à Grenoble; CAILLAT-THORANNE Louis, M. r. à Fontaine; CHARMÈTE Paul, Ch. bur. à Grenoble; COLLIN Elie, Ch. t. à Grenoble; DECOURBE Paul, Ch. sect. pr. à Bourgoin; DOMEYNE Marie, Cis à Voiron; FORRAY Étienne, M. r. à Grenoble; GONY Paul, Ch. t. à Grenoble; GUITTARD Alfred, Contrôl. tech. à Fontaine; JAY Louis, empl. à Grenoble; MAVET Aimé, Ch. t. à Grenoble; PUPAT Joseph, G.-bar. à Sardieu; REPELLIN Valentin, Ch. c. à Châbons; ROUSSET Étienne, Ch. c. à Vourey; SASSI Jean, S.-Ch. manœuv. à Saint-Georges-de-Commiers; SEMPÉ Lubin, S.-Ch. manut. à Vizille; ROUDIER Louis, ex-M. r. à Vizille.

JURA. — BOURDON Charles, M. r. à Morez; CAILLY Lucien, M. r. à Dôle; COUCHETTE Hippolyte, Cis à Dôle; DELAVENNE Marie, Cant. à Dôle; ENOC Joseph, G.-bar. à Saint-Aubin-du-Jura; FERTIER Victor, M. r. à Dôle; GÜTCHET Antonin, Cis à Saint-Claude; LAMOTHE Antoine, Ch. dist. pr. à Dôle; MARLE Alphonse, Cis à Dôle; MOLIN Louis, cocher à Montaigu; MONDRAGON Auguste, M. r. à Montmorot; PARQUEY-COCUEY Honoré, M. r. à Dôle; PERNET Georges, M. manœuv. à Lons-le-Saunier; PERNIN Octave, manœuv. sp. à Dôle; PERROT Lucien, Insp. div. à Dôle; PONCET Louis, Ch. c. à Mont-sous-Vaudrey; RICHARD Séraphin, Ch. c. à Aiglepierre; ROUSSOT Henri, M. r. à Mouchard; ROYET Henri, S.-Ch. c. à Mesnay-Arbois; PAILLOT Jean-Baptiste, ex-Ch. t. à Lons-le-Saunier.

LOIRE. — ARNAUD Antoine, Visit. à Saint-Étienne; BARE Benoît, Ch. manut. pr. à Saint-Étienne; BÉHEN Alexandre, Cis à Roanne; BERGER Marie-Louise, Rec. a. bil. à Roanne; BOIREAU Pierre, Ch. g. à Vougy; BONNAL Clément, Ch. manœuv. à Terrenoire; BORDAT André, Cis à Saint-Étienne; BOUX Louis, Ch. aig. pr. à Saint-Étienne; BOUTTE Jean, M. r. à Saint-Étienne; BRANSIER Joseph, M. m. à Riorgues; BRUN Antoine, vagonnier à Saint-Étienne; CASSIN Jean, Ch. c. à Régnay; CHABANNEL Jean, S.-Ch. manœuv. à Saint-Étienne; CHARRIER Alphonse, Gardé au Coteau; CHASSAGNEUX Jean, Cis à Saint-Martin en Coail-

leux; CUDON Jean, Cant. pr. à Saint-Laurent-la-Couche; DESMURS Jean, Cant. pr. à Perroux; DUCROUX Alfred, Ch. t. à Riorgues; DUPÉRAY Claudius, F. a. é. à Roanne; EXBRAYAT François, Ch. t. à Saint-Étienne; FAISANDIER Vincent, M. r. à Saint-Étienne; FÉLIX Benoît, M. r. à Riorgues; GALLONNAIRE Pierre, Empl. à Saint-Étienne; GASTON Maximin, M. r. à Rive-de-Gier; GUILLARD Balthazard, Aig. au Coteau; GUILLAUMOND Marie, homme d'éq. à Saint-Étienne; JOIE Charles, M. r. à Saint-Étienne; MARCON Aimé, Ch. dist. pr. à Saint-Étienne; MASSON Paul, Ch. g. à Pouilly-sous-Charlieu; MATHIEU Pierre, M. r. à Saint-Étienne; Mme veuve MELUT Jean, G.-bar. à Saint-Jean-la-Vêtre; MICHALON François, Surv. pr. à Saint-Étienne; MICHAUD Charles, S.-Ch. g. à Firminy; MISSONNIER Jean, Ch. g. à Lorette; RAMIÈRE Henri, Contrôl. adj. t. à Roanne; RIBEYRON Pierre, Chauff. m. à Saint-Étienne; RICHARD Pierre, Cant. à Grand-Croix; ROCHE Jean, Visit. à Saint-Étienne; ROLLON Pierre, Aig. à Roanne; SÈVE Jean, Ch. manœuv. pr. à Saint-Étienne; VACHER Eugène, Chauff. m. à Saint-Étienne; CHARDON Jean-Pierre, ex-Aig. à Terrenoire; FRÈRE Claude, ex-m. à Saint-Étienne; BONNOT Joseph, ex-M. r. à Montbrison.

LOIRET. — BARNAULT Esther, M. r. à Châlette; BEUSLIN Emile, M. r. à Montargis; CARION Marius, S.-Ch. dép. à Montargis; CHERREAU Ernest, M. r. à Châlette; DAVID René, Garde-signaux à Amilly; DEBARJ Jean, Ch. g. à Châtillon-sur-Loire; DRILLON Alphonse, M. r. à Amilly; DURAND Ferdinand, Cis à Châlette; GINSBOURGER Frédéric, Ch. t. à Gien; HURÉ Victor, Aig. à Malesherbes; LOYER Anatole, Aide-ouv. à Montargis; PEROT Hippolyte, Ch. c. à Butthiers-Herbeaulliers; DUPONT Albert, ex-M. r. à Châlette; MATHIEU Edouard, ex-M. r. à Châlette.

LOZÈRE. — BELIN Victor, Ch. c. à Saint-Bonnet-de-Montau-rour; DURAND Jules, Aig. à Langogne; ROUX Jean, Ch. c. à Villefort.

NIÈVRE. — BARNIER Pierre, Ch. bur. g. à Nevers; BERNIER Claude, S.-Ch. manœuv. à Nevers; BOISSON Pierre, Ch. t. à Nevers; BOUILLEN Étienne, Ch. manœuv. à Nevers; BRUNET Pierre, Ch. t. à Nevers; CONGES Henri, Ch. t. à Nevers; DELAUNAY Léon, Ch. t. à Nevers; FAVIER Jules, Ch. g. à Béard; MATONNAT Antoine, Ch. t. à Nevers; NOISSET Lucien, Cis à Nevers; PATTEAU Antoine, Surv. dép. à Nevers; PERROT Joseph, Ouv. à Nevers; PICHOT François, M. r. à Nevers; POUFON Louis, Ch. c. à Varennes-les-Nevers; PROUTEAU Joseph, M. r. à Nevers; SIMÉON Marcellin, Ch. t. à Clamecy.

PUY-DE-DÔME. — BERNARD Jean, Ch. g. à Pont-de-Dore; BINET Jacques, Ch. c. à Clermont-Ferrand; BOYER Francisque, Br. à Riom; COGNASSE Jean-Baptiste, S.-Ch. manœuv. à Clermont-Ferrand; CORNET Jean, Ch. c. à Courpière; ENREILLE Antonin, Ch. t. à Clermont-Ferrand; FALGOUX Jean, Ch. c. à Chabreloche; FOUILLAT Joseph, Surv. dépôt à Clermont-Ferrand; FOURNET Pierre, M. r. à Clermont-Ferrand; FOURNIER Henri, Ch. t. à Clermont-Ferrand; GAYDIER Léger, Ch. c. à Coudes; GILBERT Vital, Manœuv. sp. à la Plaine-Montferand; GORCE Auguste, Visit. mat. à Clermont-Ferrand; JANEL Léon, Ch. g. à Vic-le-Comte; KANTELIP Pierre, Cond. à Clermont-Ferrand; LEGAY Jean, Ch. manœuv. à Clermont-Ferrand; MAIGNON Claude, Ing. Ch. d'arr. à Clermont-Ferrand; MERQUIOL Francisque, M. r. à Clermont-Ferrand; PERRAUDIN Benoît, Contr. adj. à Clermont-Ferrand; ROCHON François, Visit. à Montferand; ROUSTAN Louis, Ch. dist. pr. à Clermont-Ferrand; ROY Firmin, Cond. mach.-outils à Clermont-Ferrand; SENERET Pierre, S.-Ch. manut. à Clermont-Ferrand; SERVANT Ovide, Ch. manut. à Clermont-Ferrand; SIGAUD Antoine, Ch. dist. à Thiers; VERNUSSE Claude, Ch. t. à Clermont-Ferrand; DUFOUR Marier, ex-F. à Riom.

RHÔNE. — AUBOUY Félix, Ch. bur. g. à Lyon; AVIAS Hippolyte, Ch. br. d'ouv. à Oullins; AVON Ulysse, Homme d'éq. à Lyon; BACONIN André, Br. manut. à Lyon; BEAUCOUP François, Ch. t. à Lyon; BERTHIER Charles, Ch. aig. à Grigny; BESSON Claude, Br.-Ch. à la Mulatière; BLACHÈRE Louis, Aide-ouv. à Oullins; BOACHON Benoît, Aide-ouv. à Lyon; BOCHET Marius, Ouv. à Lyon; BOCCIO Jean, Ouv. à Oullins; BONNAMOUR Claude, Br.-Ch. à Belleville-sur-Saône; BOREL Henri, Cis pr. à Lyon; BOULLY Charles, Ch. t. à Lyon; BOUVIER Claudius, Empl. pr. à Oullins; BRESSAND Jean, Ch. t. à Lyon; BRISSAUD Eloi, S.-Ch. br. manœuv. sp. à Pierre-Bénite; BRUN Gaston, L. ap. à Lyon; BRUNAS Jean, S.-Ch. c. à Saint-Rambert-l'Île-Barbe; CHABRIER Amédée, Ch. dépôt pr. à Lyon; CHAFFANGEON Georges, Br. manut. à Lyon; CHANTIER Auguste, Ch. t. à Lyon; CHARLES Pierre, Aide-ouv. à Oullins; CHAUVIN Joseph, Distr. à Oullins; CHAVOT Jean, Ch. br. d'ouv. à Oullins; CHEMIER Étienne, Ch. t. à Lyon; CHION Marius, Ch. m. à Lyon; COMMANDEUR Paul, Cis à Grigny; CORDIER Joseph, F. a. é. à Lyon; CORNELOUP Claude,

LINOLEUM SARLINO

UNI GRANITÉ JASPÉ INCRUSTÉ IMPRIMÉ

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

Vêtements en Peau
Articles de Chasse
Sacs en tous genres
Henri LAMBLIN
15, Rue Tiquetonne, 15
PARIS (2^e)
Fournisseur de la C^{le} P. L. M.

FABRIQUE de LUSTRIERIE
Ch. BENEL
13, Passage Saint-Sébastien
Roq. : 88.39 PARIS (11^e)
Remise 40 % aux Cheminots

Ch. manoeuv. à Lyon; DADOU Etienne, Contrôl. tech. pr. à Couzon-au-Mont-d'Or; DANJOU Claude, Recev. a. bil à Lyon; DARMENIER Claudius, Aig. à Saint-Germain-au-Mont-d'Or; DEGOUT Pierre, Manœuv. à Lyon; DEVIS Jacques, Ch. t. à Lyon; DROIN Gustave, Contr. pr. à Oullins; DUBOIS Jean, M. r. à Grigny; DURAND Antoine, Ch. aig. à Lyon-Vaise; DUSSAUGE Charles, Ch. st. à Grigny; ENTRESSANGLE Louis, Ouv. à Lyon; FAURE Gabriel, Ch. contrôl. g. à Lyon; FORINI Mathieu, Surv. t. à Lyon; FRANÇOIS Jean, Ch. t. à Lyon; FRATACCI Charles, Cond. mach.-outils à la Mulatière; GAULT Ernest, Ing. adj. à Lyon; GAYTON Jean, Aide-ouv. à Oullins; GONDY Auguste, F. enr. à Beaujeu; GOTTELAND Michel, Cis pr. à Lyon; GOUJON Claude, S.-Ch. c. à Chasselay; GRÉCO Daniel, S.-Ch. manoeuv. à Lyon-Vaise; GROSLAÏE Ernest, Ch. aig. à Saint-Germain-au-Mont-d'Or; JAMBON Pierre, Cant. pr. à Villefranche-sur-Saône; JAMBON Pierre, Inspect. à Lyon; JANIN Jean, Cant. cour à Lyon; JANIN Jean, Ch. g. à Lyon; JOLY François, Cond. mach.-outils à Oullins; KAPS Jean, Cis à Lyon; LAFONT Léonard, Ouv. à Grignac; LAGRANGE Victor, Ouv. à Oullins; LANGLE Louis, Ch. m. à Grigny; LAPEYRE Ferdinand, Cis à Collonges-au-Mont-d'Or; LARDY Etienne, Inspect. à Saint-Genis-Laval; LATHUILLÈRE Jean, Ch. g. à Saint-Fons; LIOCHON Albert, Caissier à Lyon; LITAUDON Vincent, Employé à Oullins; MAGNENAN Antoine, Ch. br. d'ouv. à Oullins; MAITRE Jean, M. m. à Saint-Germain-au-Mont-d'Or; MATHIEU François, S.-Ch. manoeuv. à Lyon; MATHON François, H. d'é. à Villefranche-sur-Saône; MATILLARD Joanny, S.-Ch. bur. g. à Lyon; MERCIER Antoine, Manœuv. spéc. à Lyon; MEUNIER-RIVIÈRE Henri, M. m. à Lyon; MOREL Charles, Ch. bur. g. à Lyon; MORVILLE Georges, Ch. dépôt à Grigny; MURIGNEUX Jean, S.-Ch. manoeuv. à Lyon; PAGÈS Julien, Cond. mach.-outils à Oullins; PELLEGRIN Adelin, Ch. t. à Lyon; PERRIN Jean, M. r. à Grigny; PEYRE Jean, M. m. à Lyon; PEYRE Jean, S.-Ch. atel. à Oullins; PLASSON Louis, Cis à Lyon; POUILLOT Jean, S.-Ch. manoeuv. à Givors; PRADAL Marcellin, Br. L. à Lyon; RICHARD Jean, Ch. bur. à Lyon; ROLANDO Marius, M. r. à Lyon; ROLLET Jean, Ch. aig. à Lyon; ROLLIER Claude, S.-Ch. manoeuv. à Collonges-au-Mont-d'Or; ROUSSET Antoine, S.-Ch. manoeuv. à Lyon; SAUGUES Cyrien, M. r. à Grigny; SAURET Louis, Ouv. à Oullins; SOUCHE Auguste, Ch. aig. à Givors; TISSOT Félix, H. é. à Lyon; TROUILLOUD François, Ouv. à Oullins; VERVIER Etienne, S.-Ch. manoeuv. aux Roches-Limas; VEYSSEYRE Mathieu, M. r. à Grigny; VIAL Jules, Ch. br. d'ouv. à Villeurbanne; DESMULES Jean, ex-Cis à Lyon; MEUNIER Jean, ex-Aide-ouv. à Oullins.

SÂONE-ET-LOIRE. — BALME Louis, Ch. g. à Génélard; BILLARD Jean-Baptiste, Ch. st. à Lugny-les-Charolles; BOURRON Louis, F.-Ch. à Autun; CHARLES Jean, Cis à Montceau-les-Mines; CHARTENOT Ludovic, M. r. à Montchanin; CHAURY Eugène, S.-Ch. manoeuv. à Chalon-sur-Saône; CORNU Pierre, M. r. à Chagny; CORTAY Félix, F. enr. à la Clayette; DAVIOT Antoine, M. r. à Montchanin; DEBEAUE Ernest, M. r. à Chagny; DEVIEX Claude, Ch. g. à Allerey; DURAND Philibert, Ch. t. à Chalon-sur-Saône; FROMENT Jean, Ch. t. à Montceau-les-Mines; GARNIER Claudius, M. r. à Chagny; GAUTHIER Claude, M. r. à Paray-le-Monial; GRANGE Eugène, Ch. g. à Pontanvaux; JEANET Jean-Baptiste, Ch. aig. à Chalon-sur-Saône; KLOBER Alexandre, M. r. à Chalon-sur-Saône; LARGE Joanny, Cant. pr. à Saint-Maurice-les-Châteauneuf; LEGENDRE Henri, Cis à Cluny; MARCHAND Jean, Ch. c. à Varenne-le-Grand; MATHY Claude, Ch. c. à Simard; MELIN Jean-Baptiste, M. r. à Montceau-les-Mines; NOMBLOT Jean, M. r. à Montchanin; RICHARD Antoine, M. r. à Paray-le-Monial; SENAILET Jean, Ch. t. à Mâcon; SORLIN

Pétrus, Surv. pr. voie à Paray-le-Monial; THEUREAU Auguste, M. r. à Montchanin; THOMAS Louis, Cis à Mâcon.

SAVOIE. — BERNARD Baptiste, Cond. à Modane; BRUNIER Jean, Aig. à Arbin; CATTIN Joseph, Br.-Ch. à Saint-Beron; CAZNEUVE Félix, Réd. pr. à Chambéry; CHARCOSSET Antoine, Contrôl. S. E. à Chambéry; CHARRIÈRE Léon, Br. l. à Saint-Jean-de-Maurienne; CLERC-RENAUD Marcellin, S.-Ch. c. à la Biolle; DU MONTEIL Xavier, S.-Br. garç. bur. à Chambéry; DUPONT Eugène, Aig. à Saint-Jean-de-Maurienne; FRISON Maurice, Ch. c. à Saint-Vidal; GERMANAZ Charles, Ch. t. à Cognin; HUMBERT François, Ch. gr. à Chambéry; LAVAIVRE François, Ch. g. à Saint-Jean-de-Maurienne; L'HOPITAL Jules, S.-Ch. manoeuv. aux Fournieux; MAURIER François, Garde à Aix-les-Bains; PERRIER-GUSTIN Théophile, Ch. t. à Chambéry; PICHOTTINO Louis, Br. à Chambéry; POLLINGUE François, M. m. à Aix-les-Bains; RAYMOND Albert, M. r. à Chambéry; RICA André, Ch. g. à Aix-les-Bains; TARDY Joseph, Ch. t. à Chambéry; TISSOT Urbain, Cond. à Chambéry.

SEINE. — AUBRY Narcisse, Aide-ouv. à Paris; BAILLY André, Contrôl. tech. à Paris; BANET Louis, Contrôl. exploit. à Maisons-Alfort; BARON Louis, Contr. à Paris; BASCHUNG Georges, Insp. à Paris; BAYLE Célestin, Br. garç. bur. à Paris; BESSERVE René, Dessin. pr. à Paris; BIRON Jean, Br. manoeuv. à Maisons-Alfort; BLANQUET Félix, Br. manoeuv. à Alfortville; BLIN Louis, Br. manoeuv. à Paris; BONNIN Emile, M. m. à Paris; BOUYOUD René, Empl. à Paris; BRARD Maurice, Garç. bur. à Paris; BRULÉ Charles, M. r. à Paris; BRUN Claude, Cis pr. à Paris; CAILLET Jean, Insp. divis. à Paris; CARNAL Antoine, Ouv. à Paris; CARTERON Annet, S.-Ch. br. manoeuv. à Paris; CASAL François, S.-Ch. br. ouv. à Choisy-le-Roi; CELLIQUA René, Contrôl. g. à Maisons-Alfort; CETHIER Jean-Baptiste, Ch. d'étud. à Paris; CHACATON Claude, S.-Ch. g. à Paris; CHAVANON Jean, S.-Ch. g. pr. à Paris; CHICHEGNOUD Victor, Ch. bur. à Paris; CHOULLIER Emile, S.-Ch. c. à Paris; CORBELON Marcel, Ch. bur. g. à Paris; CUBIZOLLE Auguste, S.-Ch. manoeuv. à Paris; DABO Lucien, aide-ouv. à Maisons-Alfort; DAZY Pierre, Ch. manoeuv. à Paris; DELDIQUE René, Dess. pr. à Maisons-Alfort; DELOIT Louis, S.-Ch. entr. à Paris; DROIS Jean, Aide-ouv. à Paris; DODIER Gustave, Ch. t. à Charenton; DUCREUX Jean, El. m. à Paris; DUPRÉ Arthur, H. é. à Alfortville; EGAL Joseph, F. a. é. à Charenton; FABRE Louis, S.-Ch. manoeuv. à Paris; FAURE Benoît, S.-Ch. bur. à Paris; FLEURY Jean, F. ville à Paris; FOURNIER Henri, Contr. adj. à Paris; GAY Albert, Ch. gr. à Paris; GUTTON Jean, S.-Ch. é. à Maisons-Alfort; HIVER Gaston, S.-Ch. bur. à Paris; JOIE Paul, Ch. t. à Paris; JOUVE Raymond, Ch. g. à Paris; KESSELLER Léon, M. r. à Paris; LAFAY Alphonse, S.-Ch. manoeuv. à Paris; LAURENT Marcel, Aide-ouv. à Choisy-le-Roi; LEGRAND Maurice, Contrôl. tech. pr. à Pavillon-sous-Bois; LE MEUR Yves, S.-Ch. visit. à Alfortville; LIGER Etienne, H. é. à Paris; LOURDELET Gaston, Ch. aig. à Paris; MARÉCHÉ Albert, Insp. à Paris; MARTIN Joseph, Cis à Paris; MARTINET-Albert, Empl. pr. à Paris; MAZET Alfred, Cocher à Paris; MÉTIER Léon, Ch. manoeuv. à Paris; MOUSSU Emile, Ch. manoeuv. à Paris; NEIDORFF Louis, Ouv. à Paris; NICOLAS Etienne, Contrôl. r. adj. à Paris; NIEL Frédéric, S.-Ing. à Paris; NOUGIER Clovis, M. m. à Paris; PASCAL Victorin, M. r. à Paris; PASSEMAR Benoît, Contrôl. tech. pr. à Paris; PAURON Louis, Ch. t. à Paris; PERRIN Etienne, Garç. caisse pr. à Paris; PETIT Charles, Contrôl. tech. pr. à Paris; PIERRE Paul, Cis à Paris; QUENIOT Jacques, Br. garç. bur. à Paris; ROCHE Léopold, Contrôl. serv. cent. exploit. à Maisons-Alfort; ROUMOIS Achille, Ch. t. à Paris; SACCARD François, S.-Ch. bur. à Paris; SANGNIER Edmond,

Savon
pour
la Barbe
inimitable
IBBS
FOURNISSEURS DES COOPÉRATIVES



La Boisson Familiale

la plus économique c'est l'Antésite qui plaît à tous, petits et grands, par sa saveur exquise et par ses qualités toniques et désaltérantes.

Le flacon 4 et 8 frs chez Pharm., Épic., Drog.
Demandez-le à votre Coopérative

CHOCOLAT LANVIN

Le bon chocolat français

Ses images,
ses cadeaux

Le réclamer dans les
Coopératives P. L. M.

HUILES - CAFÉS - SAVONS

COLIS POSTAUX
DEMANDEZ TARIF

ÉTS J.-E. BLANC & L. DELERY

BRULERIE DE L'HERMITAGE

50-52, RUE SAINTE,

MA. SEILLE

BUFFET D'AVIGNON

Sa Cuisine — Sa Cave

M. Aimé SILVESTRE

Ex-chef de Cuisine au Château d'Ardenne
Nouveau Concessionnaire

Le meilleur accueil est réservé
aux Agents et à leurs familles

VINS

de pays du canton de Sommières-
GARANTIS NATURELS - degrés 9-14.
Expédition directe de / la propriété.
PRIX : 115 f l'hect., gare départ, fût perdu.

Facilités de paiement, demandez conditions particulières.
LOUIS LANGLÈS, PROPRIÉTAIRE VIGNERON
à Congénies (Gard) —

Ch. bur. g. à Saint-Maurice; SORET Jude, Ch. aig. à Paris; TABOULOT François, Surv. voie à Charenton; TERRASSE Gabriel, Ch. t. à Paris; TIXIER Lucien, Ch. étud. pr. à Paris; TOUSSAINT Joseph, Cis pr. à Alfortville; TROLLIET Antoine, Empl. à Paris; VALTOT André, Ch. gr. à Paris; VANNEREAU Jules, Contr. adj. à Maisons-Alfort; VRAY Abraham, Cant. pr. à Charenton; ZÆGEL Marie-Louise, Empl. à Paris; DE CAQUERAY Frédéric, ex-Insp. à Paris.

SEINE-ET-MARNE. — DELAFOY Honoré, Maneuv. spéc. à Thiersonville; GALLANT Emile, Empl. pr. à Cesson; GOUJON François, Ch. g. à Moret-les-Sablons; LEGRAND Charles, Br. manouv. à Melun; NAUDIN Gustave, S.-Ch. manut. à Combs-la-Ville; SIMONNET Camille, Ch. g. à Fontaine-le-Port; TOUDEFERT Georges, Ch. manut. pr. à Combs-la-Ville; CARRÉ Jean, ex-Manouv. à Varennes-sur-Seine; BLONDEL Henri, ex-S.-Ch. br. manouv. à Celle-sur-Morin.

SEINE-ET-OISE. — AMELAINE Antoine, S.-Ch. br. d'ouv. à Villeneuve-Saint-Georges; AUBOSSU François, S.-Ch. br. d'ouv. à Villeneuve-Saint-Georges; AUCAGNE Jean, Contrôl. exploit. à Villeneuve-Saint-Georges; AUDIÈVRE Paul, F. ville à Villeneuve-Saint-Georges; AVRIL Alphonse, Aide-ouv. à Villeneuve-Saint-Georges; BERNARD Lucien, Aide-ouv. à Villeneuve-Saint-Georges; BOTTIER Emile, M. m. à Villeneuve-Triage; BONNET Charles, Ch. bur. à Brunoy; BONOURE Pierre, M. r. à Villeneuve-Triage; CHAUVIN Paul, Contrôl. serv. centr. à Villeneuve-Saint-Georges; CHIARI Victor, Maneuv. spéc. à Juvisy; DUMEAUX Jean-Baptiste, Réd. pr. à Villeneuve-Saint-Georges; DURAND Félix, Ch. surv. ronde à Montgeron; FALBERT Henri, S.-Ch. bur. à Villeneuve-Saint-Georges; FENET Louis, Ch. br. d'ouv. à Villeneuve-Saint-Georges; GIROD Paul, M. r. à Villeneuve-Saint-Georges; HANSE Michel, Visit. à Villeneuve-Saint-Georges; JOLY Constant, Aide-ouv. à Montgeron; LAFFAIT Ernest, Ouv. à Villeneuve-Saint-Georges; LEYMARIE Albert, Aide-ouv. à Villeneuve-Saint-Georges; LOUAISIL Alexandre, Br. manut. à Villeneuve-Saint-Georges; MALTAVIERNE Claude, Aide-ouv. à Villeneuve-Saint-Georges; MANCHOT Emile, Contr. adj. à Yerres; MAUVIÈRES Armand, Ch. g. à Boutigny; MICHELIN Maurice, Ch. g. pr. à Villeneuve-Triage; MONMOUSSEAU René, M. r. à Corbeil; RAVEAU René, Cis à Villeneuve-Saint-Georges; RAVET Paul, S.-Ch. bur. à Corbeil; ROISNEAUX Apollinaire, S.-Ch. manut. à Corbeil;

Roux Paul, Expédit. à Villeneuve-Saint-Georges; SÉGUIN Charles, Ouv. à Villeneuve-Saint-Georges; SÉGURON François, Ch. br. d'ouv. à Villeneuve-Saint-Georges; SERVAJEAN Alexandre, Ch. manut. à Villeneuve-le-Roi; TROUCHET Pierre, S.-Ch. bur. à Villeneuve-Saint-Georges; MOUNIER Jean, Insp. divis. à Villeneuve-Saint-Georges; NARDET Hubert, Ouv. à Villeneuve-Saint-Georges; NICOLLE Gabriel, Contr. à Villeneuve-Saint-Georges; PAOLI Pierre, Dess. pr. à Montgeron; PAUCET François, Contr. adj. à Villeneuve-Saint-Georges; PESSIN Jacques, M. r. à Corbeil; MOULLINOT Pierre, ex-S.-Ch. manut. à Crosnes.

VAR. — AUDA Pierre, F. a. é. à Toulon; BROUSSE Marius, H. é. à Toulon; FABRE Emile, M. r. à Toulon; JACOB Anatolie, F. a. é. à Toulon; PARA Yvonne, F. a. é. à Toulon; BOURRILLON Paul, ex-Ch. c. à Puget-sur-Argens; BRESG Victorin, ex-M. r. à Carnoules.

(A suivre)

DISTINCTIONS HONORIFIQUES DIVERSES

Les distinctions honorifiques suivantes sont venues à la connaissance du Bulletin P. L. M. :

MINISTÈRE DE LA SANTÉ PUBLIQUE ET DE L'ÉDUCATION PHYSIQUE. — A reçu la Médaille de bronze : M. ARLES Charles, Employé principal à Lyon.

MINISTÈRE DU TRAVAIL ET DE LA PRÉVOYANCE SOCIALE. — A reçu la Médaille de bronze : M. PELLETIER Claude, Echantillonneur au Magasin des Combustibles de Lyon-Vaise ; a obtenu la Mention honorable : M. LE PORT Camille, Facteur aux écritures à Lyon-Perrache-1.

SOCIÉTÉ NATIONALE DE L'ENCOURAGEMENT AU MÉRITE. — A reçu la Médaille de bronze : M. PERRET Louis, Facteur-chef à Lyon-Brotteaux.

MÉRITE AGRICOLE. — A été promu Chevalier : M. REYNARD Agricol, Chef-dessinateur à Gap.

Homme 155 fr.
Enfant 100 fr.

MACHINE A COUDRE 625 fr.
Garantie 5 ans — Catalogue franco

Manufre des Cycles **BALLIS** 12, rue du Onze-Novembre

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

AVANT QUE LES POMPIERS N'ARRIVENT
"VOLCAN" AURA ÉTEINT TOUS LES FEUX
DE CHEMINÉE CHEZ VOUS
Aucun incendie ne cause plus de tracassés 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 Vanne, **MONTROUGE** (Seine)

FOURNISSEURS DE LA COMPAGNIE

Agents P. L. M., pour tous vos ACHATS,
RÉPARATIONS, TRANSFORMATIONS de

GÉO QUENTIN Fabricant-Joaillier

Métro : 55, Rue de Turbigo Téléphone : Archives 31-06

Arts-et-Métiers

Vous offre des CONDITIONS SPÉCIALES

Avec la graine de Lin Lerin,
toute constipation prend fin !

Toutes Pharmacies et au Dépôt général : 61, AVENUE PHILIPPE-AUGUSTE, PARIS
BON pour un Echantillon gratuit (P)

LES MÉMORABLES AVENTURES DE BOGY ET TAMPON (suite)



6. — LE DEVOIR DE VACANCES DE TOTO P. L. M.

(FANTASIE)

Il s'agit de trouver dans ce texte 146 gares ou stations P.L.M. (designées parfois ici par une seule des localités composant le nom de la gare).

Pour retrouver ces 146 gares, vous serez dans quelques cas obligés de prendre certaines libertés avec les liaisons ou même la prononciation.

Répondre en indiquant quelles sont ces gares dans l'ordre où vous les rencontrerez dans le texte.

Dans le clair val, la rivière au beau cours sortant de l'étang, décrit dans le val orbes et coudes gracieux avant de disparaître dans les combes où, ce matin, le mont teignait en noir l'azur du ciel.

Le grand champ du pertuiset aligne ses gros sillons. L'arbre est l'ornement du verger où la pomme rougit au-dessus des cassis.

La vigne s'étalant sur le cotéau de la Roche-Vineuse donnera aux vendanges ses raisins dorés produisant ces vins dont le cru est apprécié. Dans le muid ils rappelleront ces crus assurément fameux: Nuits-Saint-Georges, Gevrey-Chambertin, Vougeot, Meursault si chers aux Bourguignons.

Les choux croissent dans les terreaux du potager et les lentilles y voisinent avec le persil.

Le pré Gilbert, pré sain, teint l'herminette où, dans l'herbe jusqu'au menton, broute avec entrain un cheval blanc fourbu à l'hippodrome de parade du champ de courses du Var; parmi les vœux gris, des génisses y attendent celles restées dans la noire étable. On entend bêler des moutons, un âne au nez bridé par la longe court poursuivi par le chien Briffaut, garde d'animaux qui l'harassent. Plus loin, jetant au soleil ses reflets d'acier, la faux rit de la motte.

Dans les prés le grillon chante parmi les fleurs et les marguerites, les menthes, les prèles, les mauves ornant la verdure; ce coin de terre que j'aime à la folie paraît un paradis.

Dans la forêt où se cachent les pervenches, la mûre, le buis toujours vert, le chêne, l'orme, les pins sur quoi le lierre nuit, s'attache et meurt, donnent leur ombrage si frais en été. C'est là que je me salue sous les arbres pour guetter où le martinet cache ses nids à abrités des serres de l'oiseau de proie.

Parfois je prends place dans la barque où se trouvent cinq cannes à pêche et vais, pour alimenter le vivier, voguer dans le bief du moulin des ponts à la chasse aux vérons.

Là, où le col long fort l'écluse, sous la roche, une roche fort belle, parmi les embruns, tout en admirant, pendant que tombe la manne, les sauts que fait la carpe en traçant un sillon d'argent, je cueille à mon aise les lis et les joncs qui errent au zéphyr minime moirant l'eau.

Le croquant me mène si lentement que la barre est inutile et que les joies sont les mannes pendant que la haute rive de la côte au ton bistre défile au long de ma course.

Je respire le bon air ici, l'air y court vite, le sang se purifie dans les veines, les joues se rosissent en août comme en mars, sous le signe des géméaux comme sous ceux des poissons ou du lion.

Dans ce lieu sain, moi, si fervent ami de la nature, je goûte lumière du jour et fraîcheur de l'air loin des murs de l'école où j'ai misère... et sur les mathématiques qui souvent me valaient la peine des verges, suivie de pleurs !

Vienne le soir, lorsque, comme une grosse orange, le soleil redescend à l'horizon, je rentre à pied car le bourg est proche et, avant de baisser les rideaux et de me laisser glisser dans les bras de Morphée où je dors tant, je peux savourer cette féerie du valon qui est magnifique et d'aspect si émouvant surtout quand, dans la suite, la lune élève dans le ciel son croissant argenté !

TOTO P.L.M.

Pour copie conforme : J. PRENEZ.

(Suite des solutions exactes)

M. PERRIN Robert (fils d'agent), à Châtillon-sur-Seine; Mlle PRENEZ Jeannette, (fille d'agent), à Montgeron; MM. RIBIER à Villeneuve-Tringa; ROLLIN, à Vion; ROMARIE, à Nevers; M^{me} SIBILLE Madeline (femme d'agent), à Luc-en-Diois; MM. SIBILLE Robert (fils d'agent), à Chalons-sur-Saône; SIMONIN, à Alfortville; VERGEAT, à Moulins; M^{lle} VERRIER Yvonne, à Lamarche-sur-Saône.

Le Jardinage ROSES D'AUTOMNE

Il est peu de fleurs qui puissent rivaliser avec la rose pour l'élegance et la grâce de la forme, la fraîcheur ou la vivacité des coloris, sans oublier le parfum particulièrement suave qu'exhalent un grand nombre de variétés. Aussi cette fleur — dont l'origine horticole se perd dans la nuit des temps — est-elle toujours jeune et appréciée.

Dans le plus petit jardin, on la rencontre sous des formes très diverses, et les plus modestes inférieurs — comme aussi les plus somptueux — semblent plus riants lorsque des roses y épanouissent leurs gracieuses corolles.

Malheureusement, la belle saison touche trop tôt à sa fin, et lorsque l'automne revient, avec ses feuillages d'or et de pourpre, les roses cèdent la place aux chrysanthèmes, précurseurs de la mauvaise saison. Ce n'est pas sans mélancolie que l'on cueille alors au jardin les dernières fleurs, dont les pétales s'ourlent déjà aux premiers froids.

Les roses d'automne ont pour nous un charme tout particulier, né du regret de ce qui s'en va, et ces fleurs ont, à nos yeux, plus de prix que leurs sœurs épanouies en pleine lumière sous le chaud soleil de juillet.

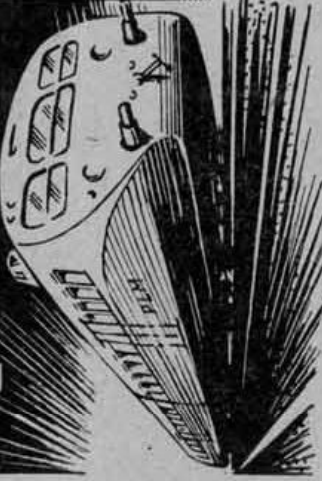
Aussi le jardinier, amateur ou professionnel, emploie-t-il tout son talent à prolonger la floraison de ses rosiers; certaines variétés se prêtent particulièrement à ce genre de culture, qui permet de fleurir la maison en conservant quelque temps encore l'illusion de l'été, trop vite écoulé.

Il convient donc, pour obtenir ce résultat, de rechercher, dans les variétés les plus convenables pour la fleur coupée, celles qui ont une végétation suffisante pour supporter la taille en vert. En effet, c'est ce procédé qui nous donnera les plus belles roses à l'automne. Voici quelques-unes des variétés les plus estimées à cet égard :

Souvenir de Claudius Parnet, jaune pur; Madame Alfred Carrière, blanc carné, sarmenteux; Reine des Neiges et Louise Crété, blanc pur; Ophélia, rose carné tendre; Safrano (rose de Nice), jaune nankin; Reine Marie-Henriette, rouge vif, sarmenteux; Souvenir de la Malmaison, blanc carné.

L'aptitude de ces rosiers à refluer à l'automne peut et doit être secondée par un ensemble de soins susceptibles d'intéresser ceux des lecteurs du Bulletin P.L.M., désireux d'avoir le plus de fleurs possible jusqu'à l'entrée de

PARIS-LYON 4^h49



EN AUTOMOTRICE RAPIDE

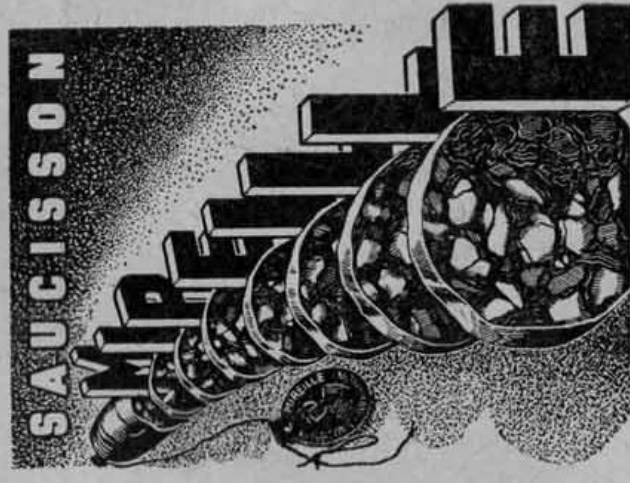
PARIS 8^h LYON 18^h 50

LYON 12^h 49 PARIS 23^h 40

1^{re} & 2^{me} Classes



SAUF DIMANCHES ET FÊTES





l'hiver. Voici donc, résumés, les soins qu'il convient de donner aux rosiers remontants, en général, et surtout aux variétés précitées, pour les faire refleurir plus ou moins abondamment: La terre devra être tenue meuble et propre, fréquemment binée ou, mieux, couverte d'un bon paillis ou de fumier gras, et arrosée suivant la température et la sécheresse, afin que les rosiers puissent repousser vigoureusement après leur première pousse. A défaut de fumier gras, employé comme paillis, et associée à celui-ci, lorsque la terre est pauvre, on se trouvera bien d'une application d'engrais chimique, soit d'un des composés spéciaux aux rosiers que l'on trouve dans le commerce, soit d'un engrais liquide composé comme suit: nitrate de potasse, 25 gr.; nitrate de magnésie, 25 gr.; phosphate d'ammoniac, 50 gr.; eau de pluie (de préférence), 100 litres. Cet engrais sera répandu, à raison de 5 à 10 litres par mètre carré, une fois par semaine jusqu'à la floraison.

Quant aux rosiers, on peut bien, par des «ébouffonnages» répétés, retarder la floraison de quelques semaines, mais ce traitement est insuffisant pour obtenir des fleurs très tard au début d'octobre, par exemple. D'autre part, il a l'inconvénient de donner des fleurs dont la tige est déformée par suite des ébouffonnages successifs. Ce n'est pas à dire que ce procédé ne soit pas bon à employer, mais il ne suffit pas; il permettra d'empêcher pendant tout l'été la floraison des rosiers, qui, de ce fait, pousseront vigoureusement et formeront du bois bien sûr, bien aoûté.

On pourra, dès lors, pratiquer une taille estivale; on supprimera naturellement les pousses grêles, incapables de donner naissance à des rameaux florifères, et on obtiendra, vers la fin de septembre et jusqu'aux gelées, des fleurs de bonne grandeur, portées sur des tiges droites et suffisamment longues.

L.-E. Marie MOULINOT,
du Conseil de Surveillance
de l'Ecole d'Horticulture de la Ville de Paris,
Conseiller technique
du Service Agricole P.L.M.

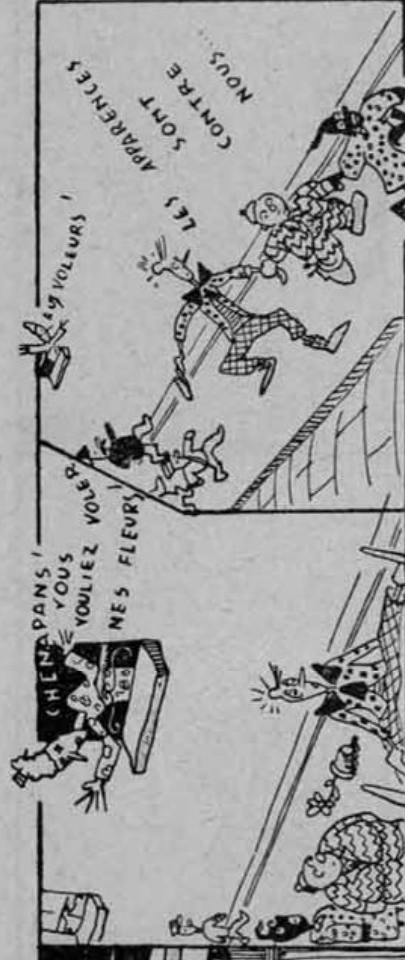
FROMAGE EXQUIS

Fabrique à
DOLE (Jura)



TOUJOURS APPÉTISSANT
TOUJOURS FRAIS
TOUJOURS BON

PRIMES DE LUXE
A TOUS CONSOMMATEURS



Voici bientôt l'automne, les chaleurs diminuent, les nuits fraîchissent sensiblement. Les herbes aquatiques s'affaiblissent et meurent. On dit que le goujon, ce roi de la friture, se tient caché dans ces herbes pendant les fortes chaleurs et n'en sort que lorsque la température de l'eau commence à s'abaisser.

Est-ce là la raison de son apathie temporaire? Je l'ignore, mais ce que je sais, comme beaucoup de pratiquants, c'est qu'en été, le goujon mord généralement peu et que l'époque rêvée pour le taquiner est le mois de septembre.

On voit alors tous ces gentils petits individus venir s'ébattre au soleil sur les bancs de sable ou de gravier.

Pêche facile, pêche des familles, où, tous, petits et grands, peuvent contribuer à grossir la friture.

Le matériel est simple:

Une canne légère en roseau dont la longueur reste subordonnée à la situation locale des lieux de pêche; choisir un scion assez fin.

La ligne idéale serait celle confectionnée entièrement en crin de cheval, mais, puisqu'il est maintenant presque impossible et, pour cause, de se procurer de bons crins de cheval, il n'y a qu'à employer un cat-gut assez fin complété en bas par une première racine anglaise n° 6 X, puis une dernière n° 8 X ou 9 X sur laquelle on fixe un hameçon: n° 14 pour le ver de terreau ou le ver d'eau (porte-bois); n° 16 ou 17 pour le ver de vase ou l'asticot. Choisir un flotteur léger et allongé et lester la ligne avec de tout petits plombs un peu espacés, en commençant à 25 cm environ de l'hameçon; régler ce lestage de façon que le flotteur émerge seulement de 1 ou 2 cm.

Le goujon se nourrit d'insectes ou de larves aquatiques qu'il cherche dans le sable ou les cailloux du lit de la rivière.

Il faut donc le pêcher complètement au fond; l'appât traînant même légèrement. Une tactique, qui m'a souvent réussi, consiste à retenir de temps en temps la ligne en la soulevant légèrement, et voici l'effet de ce mouvement, s'il est bien exécuté: l'appât immobilisé pendant deux secondes, se «décolle» complètement du fond sous la force du courant et repart aussitôt, entraîné par celui-ci, pour aller se poser un peu plus loin. Le goujon, voyant la proie qui semble vouloir lui échapper, se retourne, fonce dessus et... vous devinez le reste.

En général, la meilleure esche est le ver de vase, qu'il est souvent difficile de se procurer. Viennent ensuite, dans cet ordre de préférence le petit ou moyen ver de terreau, le ver d'eau (porte-bois, traine-bûche) et enfin l'asticot.

L'eau est-elle en crue ou un peu sale? pêcher sans amorce préalable. Si, au contraire, elle est claire, on gagnera à amorcer ou à faire usage du « pilon », instrument bien connu, des habitués, qui se compose tout simplement d'une perche assez longue munie au bout d'un corps rugueux quelconque; une semelle de vieux soulier fait très bien l'affaire.

Avec cette perche ainsi agencée, on râcle le fond en remuant sable ou gravier, ce qui a pour effet de troubler l'eau et de faire accourir dans la coulée obscure les goujons qui comptent évidemment y trouver des victuailles à leur goût.

Il va sans dire qu'aussitôt après le pilonnage, il faut passer la ligne: les touches sont généralement immédiates.

Cette opération est à recommencer dès que les touches cessent. Malheureusement, elle n'est pas toujours praticable, car souvent, des berges, il faudrait avoir un engin d'une longueur

dématurée et, partant, impossible à manier avec succès. On peut alors, s'il y a peu de courant, amorcer avec du fouillis de vers de vase ou du pain de chénévis ou encore avec des petits vers de terreau hachés et mélangés avec de la terre assez friable de taupinières de préférence, s'il s'en trouve dans les parages. Il est encore plus simple, dans les rivières peu profondes et par un beau soleil, de descendre pieds nus dans l'eau et de remuer ainsi le fond tout en pêchant plus agréablement.

N'oublions pas que le goujon mord très franchement, par conséquent, pas de précipitation en voyant la première touche. Attendre que le flotteur file bien pour ferrer; les coups seront à peu près inmanquables, car ce poisson lâche rarement l'appât après l'attaque.

Enfin, si vous avez la chance de pêcher sur des fonds propres, sable ou galets, vous pouvez utilement monter une ligne avec 2 hameçons, l'un affleurant le fond l'autre traînant de 15 cm. Si les goujons sont quelque peu affamés, les « coups doubles » ne seront pas rares.

La Chasse

Chasseurs, avez-vous songé à noter soigneusement les victimes de vos exploits? A en tenir chaque année un compte exact afin de mesurer vos progrès? Certains de vous ignorent-ils comment s'établit un carnet de chasse? Qu'ils ouvrent en ce cas « L'Almanach du Chasseur » dont l'édition 1935-1936 vient de paraître (1). Il montre non seulement comment s'y prendre, mais il fournit un tableau tout prêt à être utilisé. Et si, revenant bredouille, vous n'avez rien à inscrire à ce tableau, alors vous vous

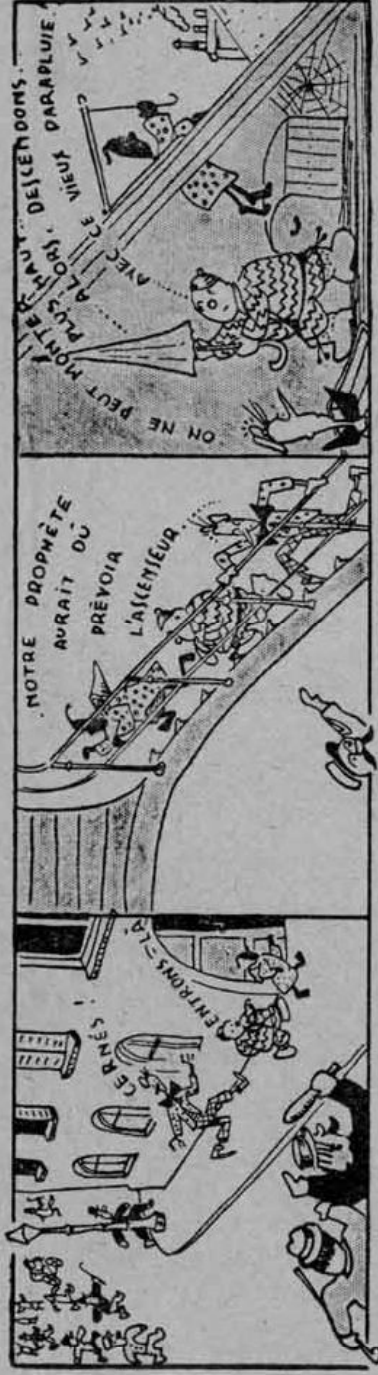
(1) Librairie des Champs-Élysées, 23, rue Marbeuf. Prix: 7 frs.

CHEMINS DEFER P.L.M.



DE NICE A
MARSEILLE
SUR LA ROUTE DU
LITTORAL, LES
AUTOCARS P.L.M.
SUIVENT TOUTE LA

CÔTE D'AZUR



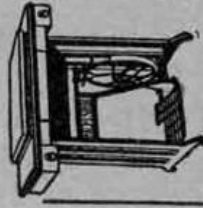
CHIALO
Tous articles pour toutes pêches
22 bis Bd Diderot
 (Gare de Lyon)

consolerez par la lecture de quelque histoire de chasse et, bien vite, disparaîtra le souvenir de la malchance passagère.

Mais on vient rapidement à bout de ces « galéjades », en petit nombre d'ailleurs dans cet almanach, qui contient beaucoup d'autres histoires plus longues et sans doute plus instructives... Et l'on en trouve de toute espèce, des bonnes et des mauvaises peut-être, des vraies et des pas vraies — comme disent les enfants —. Disons surtout que ce livre de plus de 250 pages renferme sur la plupart des sujets intéressant le chasseur des renseignements et des conseils souvent très judicieux : M. Gastine Renette y énonce notamment les raisons pour lesquelles « Le Français est mauvais tireur », alors qu'avec le Suisse il devrait être parmi les meilleurs. Un autre article indique à quels signes se reconnaît un bon chien, la chasse qui lui convient le mieux ; l'équipement du chasseur fait même l'objet d'un exposé spécial ; un autre donne une explication de la rareté du gibier à certaines années...

L'almanach donne toutes sortes d'indications même sur la cuisine ; car un recueil de recettes culinaires occupe les quelques 40 dernières pages.

Ainsi vous pourrez dépeupler monts et plaines, vallons et marais, bois et prairies ; quelque gibier que vous lui offrirez, votre épouse ne sera jamais embarrassée pour l'apprêter et dans la meilleure forme. C'est, du moins, Curronsky, prince des gastronomes, qui nous en assure, en présentant cette partie de l'ouvrage, dans laquelle un « chef » connu a bien voulu révéler tous ses secrets, en recettes claires, simples, facilement exécutables.



"MACHINES A COUDRE
"EXCELSIOR"
 Les plus appréciées - Prix très avantageux - Garantie 10 années
 JOLIS MEUBLES FERNES, MOTEURS ELECTRIQUES
 Liste de nos Agents et Catalogue franco
 Écrivez : **MAGASIN D'EXPOSITION**
 104, Boulevard Sébastopol, 104 — PARIS
 Conditions spéciales au Personnel du P. L. M.



Vêtements industrie.
chassures, bureaux
éponges, tapis
TORRILLON

DIRECTION
 et
 BUREAUX :
PARIS
 3, Rue
 Arsène-Houssaye

T. S. F. :

Le bruit de ronflement des postes secteur

On constate souvent dans les postes secteur modernes, alimentés par le secteur alternatif, un bruit de fond particulier, une sorte de bourdonnement ou plus exactement de ronflement d'intensité variable, pouvant devenir gênant s'il est trop prononcé.

Tous les postes secteur ronflent plus ou moins, le filtrage du courant redressé n'étant jamais qu'approximatif au sens électrique pur ; mais, où le ronflement devient anormal, c'est lorsqu'on le perçoit à plusieurs mètres du récepteur ou qu'il arrive à couvrir les émissions faibles.

Quelle est donc la cause de ce bruit parasite et comment y remédier ?

On distingue plusieurs causes de ronflement :

- 1° Secteur mauvais ou irrégulier ;
- 2° Insuffisance de filtrage du courant haute tension ;
- 3° Emploi de matériel défectueux ou mal adapté au récepteur ;
- 4° Ronflement par transmodulation.

Nous allons examiner ces 4 causes principales et essayer d'y porter remède.

Secteur mauvais ou irrégulier. — Les surtensions du secteur amplifient les ronflements ; il faut stabiliser le courant au voltage qui convient au récepteur. Pour cela, on utilise un appareil très simple, pratiquement inusable, appelé survoltteur-dévoltteur ; cet accessoire permet, par la manœuvre d'un bouton, d'augmenter ou de diminuer le voltage du secteur à l'entrée du récepteur. De plus, il protège considérablement la durée des lampes et permet une économie appréciable de courant dans le cas de secteurs très survoltés.

Insuffisance de filtrage du courant haute tension. — C'est la cause la plus courante. On sait que le filtrage du courant redressé est assuré par une cellule composée d'une self, généralement constituée par l'enroulement d'excitation du haut-parleur électrodynamique, et de deux condensateurs électrochimiques de 8 à 12 MF.

Il y a lieu de s'assurer que cette cellule est en bon état. On commencera par vérifier si les condensateurs sont bons ; ceux-ci, une fois chargés, doivent donner, au court-circuitage

de leurs armatures, une forte étincelle, même 4 à 5 minutes après leur chargement, c'est-à-dire après l'extinction du poste.

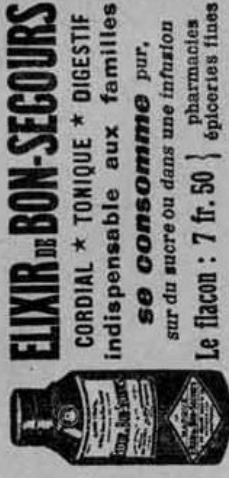
Ensuite, on vérifiera si l'enroulement d'excitation du dynamique n'a pas chauffé exagérément ; au bout d'une heure de fonctionnement, le « pot » du haut-parleur doit être à une température qui permette d'y poser la main et de l'y laisser sans subir une sensation de brûlure. Si la cellule entière est en bon état et que le ronflement subsiste, anormal, il y aura lieu d'ajouter une cellule supplémentaire constituée par une self de 400 ohms 50 henrys, en série avec l'enroulement d'excitation, et complétée par un troisième condensateur de 8 MF branché entre self et masse.

Du fait de l'introduction d'une résistance de 400 ohms en série dans le circuit haute tension, une chute de 20 volts se produira sans, du reste, nuire en quoi que ce soit au rendement.

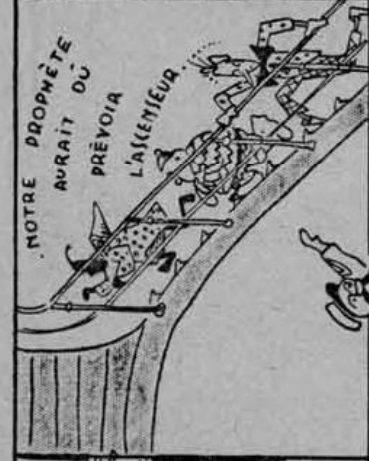
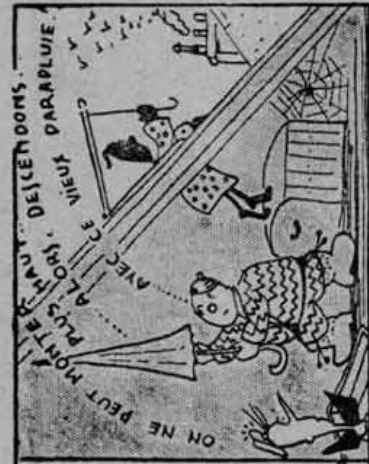
Matériel défectueux ou mal adapté au récepteur. — Des ronflements peuvent apparaître avec certaines lampes à chauffage indirect dont l'isolement entre cathode et filament est imparfait ; un seul remède : changer la lampe défectueuse.

D'autre part, par mesure d'économie, certains récepteurs sont munis de bobinages non blindés et soumis de ce fait à l'influence du champ magnétique du transfo d'alimentation. Il suffira de les revêtir d'un blindage efficace ou de les éloigner des organes parcourus par le courant du secteur.

Ronflement par transmodulation. — Le ronflement par transmodulation est caractéristique, en ce sens qu'il n'apparaît qu'avec une émission et disparaît avec celle-ci, même si le récepteur



ELIXIR DES BON-SECOURS
 CORDIAL * TONIQUE * DIGESTIF
 indispensable aux familles
se consomme pur,
sur du sucre ou dans une infusion
 pharmacies
 épiceries fines
Le flacon : 7 fr. 50



Au Martin-Pêcheur Maison fondée en 1830
 Ancienne Maison **P. CARLIER, Succ**, 28, quai du Louvre
 MORICEAU PARIS
ARTICLES de QUALITÉ aux MEILLEURS PRIX
 pour tous genres de pêche
EXCEPTIONNELLEMENT : Canne à mouche, bambou refendu, 2 sections. Moulinet bronzé spécial, 25 m. soie imperméable. Bites à mouches, 12 mouches assorti, 2 bas de lignes en queue de rat. Valeur : 160 fr. Prix : 130 fr. - Expédition franco.

LA MAISON DU VELO DE LA QUALITÉ
 GARANTI CINQ ANS — DES PRIX —
CYCLES HENRY DEPUIS
 6, r. Emile-Gilbert - PARIS 125 FR
 GARE DE LYON
 CATALOGUE GRATUIT — *Ouvert le dimanche matin*
PNEUS ET ACCESSOIRES AU PRIX DE GROS

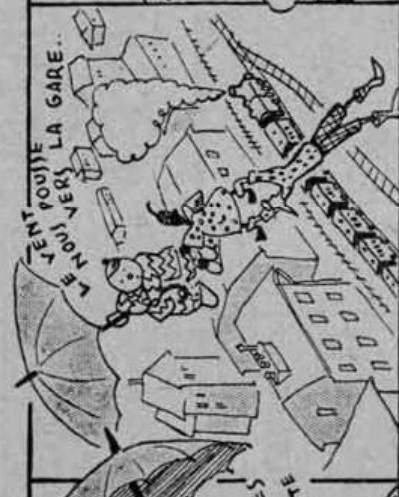


reste sous tension; il suit les fluctuations de puissance de réception et passe par un maximum au réglage exact du poste reçu.

Pour remédier à cet inconvénient, il suffira de placer entre les 2 plaques de la valve de redressement 2 condensateurs fixes de 0,5 MF,

en série, isolés à 1 500 volts et de relier à la terre le point de jonction des condensateurs entre eux.

Il existe encore quelques causes indirectes de ronflement, mais celles-ci rentrent plutôt dans le cadre de l'étude de la lutte contre les



parasites véhiculés par le secteur, étude qui fera l'objet d'un article spécial.

F. GRAS,
Employé principal
au Secrétariat de la Direction,
Membre du Radio-Club P.L.M.

AVANCEMENTS EN GRADE (1)

Par décision du Conseil d'Administration en date du 21 juin 1935, a été nommé :

SECRETARIAT DE LA COMPAGNIE

Sous-Inspecteur : M. *Marlet* C.

Par décision du Conseil d'Administration en date du 2 août 1935, ont été nommés ou promus :

DIRECTION

Economie Sociale. — Sous-Inspecteur : M. *Marselon* F.

Instituteur principal : M. *Labrugère* H.

Instituteur : M. *Rollot* L.

Instituteur-adjoint : M. *Fabrigue* L.

EXPLOITATION

Service Central. — Contrôleur technique principal : M. *Bariller* M.

Chef de groupe : M. *Fiatte* E.

Rédacteur principal : MM. *Rossi* A., *Paolini* F. (Melun).

Employé principal : MM. *Grumel* G., *Frugot* P., *Pédard* F.

Contrôleur-adjoint du Service Electrique : MM. *Guichard* A. (Valence-Centre), *Lanniot* R.

Employé : MM. *Garcin* M. (Rives), *Couturier* M., *Jassin* P. (Tarare), *Ligouzat* J. (Marseille-Prado), *Thoulouze* R.

Surveillant principal du Service Electrique : MM. *Cortot* A., *Sellier* P.; à Dijon, M. *Bollegue* J. (Nuits-sous-Ravières); à Marseille, M. *Kergoat* M.

Expéditionnaire : M. *Lantrade* E. (Tarascon).
Agent technique : M. *Perrin* J.

Services régionaux. — Chef de gare de 3^e classe : à Oullins, M. *Loriot* A.

(Saint-Péray); à Langeac, M. *Raillon* L. (Ganges); à Vogüé, M. *Barbe* C. (Nozières-Brignon).

Rédacteur principal : à Lyon-Centre M. *Gaillard* J.

Chef de bureau de gare de 1^{re} classe : à l'Agence P.L.M. de renseignements, 88, rue Saint-Lazare, M. *Pernod* L. (Paris).

Contrôleur du Service Electrique : à Nevers-Centre, M. *Deslettres* J. (Saint-Pierre-d'Albigny).

Sous-Chef de gare de 2^e classe : à Paris, M. *Ferré* R.; à Lyon-Brotteaux, M. *Tardy* J. (Chasse-sur-Rhône); à Marseille-Joliette-Arenc, M. *Collet* A. (Saint-Germain-au-Mont-d'Or); à Nice-Ville, M. *Toquer* M. (Monaco).

Chef de gare de 4^e classe : à Voujaucourt, M. *Morétau* C. (Trévoux); à Ganges, M. *Raoux* G. (Aubais).

Contrôleur-adjoint du Service Electrique : à Nevers-Centre, M. *Issenschmitt* J. (Dijon-Centre); à Lyon-Centre, M. *Lambert* G. (Melun); à Culoz, M. *François* E. (Montereau).

Sous-Chef de gare de 3^e classe : à Ville-neuve-Saint-Georges-Triage, M. *Baudrier* M. (Maisons-Alfort-Alfortville); à Saint-Germain-au-Mont-d'Or, M. *Gaillot* J. (Langogne).

Sous-Chef de gare de 3^e classe (dispatcher): à Chambéry-Challes-les-Eaux, M. *Silvestre* J.

Employé : à Lyon-Centre, M. *Piccollet* J. (Seyssel-Corbonod); à Chambéry-Centre, M. *Mégevand* R. (Geneve-Eaux-Vives).

Facteur-Chef : à Annecy, M. *Francoz* L. Commis principal : à Port-Saint-Louis-du-Rhône, M. *Reynier* M. (Arles); à Arles, M. *Sarobert* E.

Chef de gare de 5^e classe : à Domène, M. *Durand* A. (L'Albenc); à Pougny-Chancy, MM. *Gaime* J. (Chedde); *Mélon* L. (Thonon-les-Bains), actuellement détaché à la Compagnie des Chemins de fer du Maroc.

Sous-Chef de gare de 4^e classe : à Ville-neuve-Saint-Georges, M. *Perréau* R. (Joigny); à Cosne, M. *Pépin* C.; à Cavaillon, M. *Dufour* P. (Pont-d'Avignon); à Pertuis, M. *Fassinotti* L. (Breil).

Contrôleur-adjoint des trains : à Miramas, M. *Téssier* N. (Villefort).

Surveillant principal du Service Electrique : à Melun, MM. *Davenas* A. (Toucy-Ville), *Queyrel* R. (Sisteron); à Valence-Centre, M. *Lorient* H. (Les Laumes-Alésia).

Chef de gare de 6^e classe : à Cognières, M. *Pernot* M. (Souvans); à Saint-Thurin, M. *Surot* L. (Varennnes-sur-Allier); à Saint-Just-Saint-Marcel, M. *Joubert* M. (Le Chêne); à Peille, M. *Hugues* F. (Cassis); à Saint-Maximin, M. *Louche* P. (Aix-en-Provence); à Saint-Etienne-de-Saint-Geoirs, M. *Rivat* J. (Saint-Georges-de-Commier); à Chedde, M. *Thivollet* H. (Montmélan).

Intérimaire de 2^e classe : à Valence, M. *Chabrel* H. (Saint-Paul-Trois-Châteaux); à Saint-Gervais-les-Bains-le-Fayet, M. *Jallut* J.

Commis de 1^{re} classe : à Clermont-Ferrand, M. *Méritel* J. (Gannat); à Marseille-Joliette-Arenc, MM. *Fanel* S. (Marseille-Prado), *Blayrat* L. (Nice-Ville); à Marseille-Saint-Charles, MM. *Troin* F. (Marseille-Prado), *Paladel* L. (Marseille-Joliette-Arenc).

Chef-lampiste : à Valence, M. *Maillet* E. (Roanne).

Chef-aiguilleur : à Laroche-Migennes, M. *Bride* L.; à Chambéry-Challes-les-Eaux, M. *Veuillen* J.

Commis de 2^e classe : à Auxerre-Saint-Gervais, M. *Soumier* L. (Auxerre-Saint-Amâtre); à Besançon-Viotte, M. *Declercq* M. (Arnay-le-Duc); à Lyon-Perrache, M. *Berlande* J.; à Paray-le-Monial, M. *Godot* M.

Facteur-entregistreur : à Mars, M. *Fome-rand* L. (Cosne); à Prémery, M. *Froid-*

(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.

FORGES & CHANTIER DE LA MÉDITERRANÉE

SIÈGE SOCIAL : 25, BOULEVARD MALESHERBES - PARIS

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

MARINE de GUERRE

MARINE de COMMERCE

ÉTABLISSEMENTS A
LA SEYNE-SI-MER
MARSEILLE
LE HAVRE

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

fond R. : à Montchanin, M. Moreau R. ; à Champagnole, M. Glardin M. (Sainte-Colombe-sur-Seine) ; à Mesnay-Arbois, M. Fourny C. (Chateloy-Chissey) ; à Digoïn, M. Theureau V. ; à Varennes-sur-Allier, M. Marty N. (Clermont-Ferrand) ; à Vendranges-Saint-Priest, M. Boire E. (La Palisse-Saint-Prix) ; à Pont-d'Avignon, M. Héraud R. ; à Saint-Paul-Trois-Châteaux, M. Noël M. ; à Breil, MM. Faure C. (La Ciotat), Bonnet M. (La Pauline-Hyères) ; à Port-de-Bouc, M. Malerba B. (Miramas) ; à La Bastide-Saint-Laurent-les-Bains, M. Fages A. (Concoules-Ponteils) ; à Villefort, M. Aime J. (Vendargues) ; à Epinouze, M. Martinon J. (Lus-la-Croix-Haute) ; à Moutiers-Salins-Bride-les-Bains, M. Cagnon M. ; à Saint-Gervais-les-Bains-Lefayvet, M. Chapelland R.

Chef de train : à Avallon, M. Doubré H. ; à Clamecy, M. Duban B. ; à Nevers, M. Audigier D. ; à Lyon-Guillotière, M. Condemine J. (L'Arbresle) ; à Clermont-Ferrand, M. Bonneau B. ; à Saint-Etienne-Châteaucreux, M. Renard C. ; à Chamonix-Mont-Blanc, MM. Brevet H., Favraz A. (Bellegarde-Ain).

MATÉRIEL ET TRACTION

Service Central. — Aide-contrôleur technique : à Bercy, M. Brun E.
Agent technique : à Bercy, M. Malet R.

MATÉRIEL

Services régionaux. — Contremaître 1^{re} catégorie : à Vénissieux, M. Béranger A.
Contremaître-adjoint : à Courbessac, M. Martin P.

PLOMBERIE-ZINGUERIE
CHAUFFAGE CENTRAL
SANITAIRES

CAILHOUX et DUPUIS

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

Entreprise Georges TONETTI
Société Anonyme Capital 400.000 fr.
Siège Soc. et Bur. A. Montmorent (Jura)
Téléphone : 71-Lons-le-Saunier

Travaux Publics - Exploitation des Carrières de pierres dures de Massia (Jura) - Ballast - Graviillons - Sables - Pierres à bâtir. Embranchement P.L.M. Station Massia
Production : cent mille tonnes par an

© MATÉRIEL MODERNE D'ÉCLAIRAGE ©

L'ÉCLAIRAGE TECHNIQUE

15 RUE CLAUDOT - NANCY. (MAM).
Projecteurs - Lanternes - Hublots.

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

Sous l'immatriculation : 0^{re} Entreprienne n^o le Transport des Combustibles Liquides et Carburants Société Anonyme, 223, Rue Saint-Honoré, Paris-1^{er}.
sa filiale, la Société exploite un parc d'environ 850 Wagons-Réservoirs du dernier modèle destinés à la location pour le transport d'ESSENCE, ALCOOL, SOUDRON, MELASSE, ACIDE SULFURIQUE, etc.
Achat et vente — Exploitation de tout matériel roulant

ENCRES D'IMPRIMERIE

Ch. Lorilleux et C^{ie}

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

PEINTURES

LE POULPE

ÉTABLISSEMENTS

FRANÇOIS BRUNNER

VILLEURBANNE (Rhône)

Dessinateur-projeteur de 2^e classe : à Clermont, M. Vauzelle P. (Paris).

TRACTION

Services régionaux. — Intérimaire de la traction : à Lyon-Vaise, M. Brazey L.
Mécanicien de route : à Dijon-Perrigny, MM. Billet, L., Blanc P. ; à Nevers, M. Balouzat J. ; à Clermont-Ferrand, M. Egoüy H. ; à Roanne, M. Segaud E. ; à Alès, M. Delpuuch E. ; au Teil, M. Granier J. ; à Marsaille, M. Chaulès E. ; à Pertuis, M. Turries A. (Avignon) ; à Sète, M. Gaubiac F.

Élève-mécanicien : à Montargis, M. Morisseau E. ; à Dôle, MM. Louis A., Vernois F. ; à Dijon-Perrigny, MM. Tillon L., Theuret G., Geniant V. ; à Lons-le-Saunier, M. Bernard J. ; à Besançon, M. Violet J. ; à Vénissieux, MM. Royer P., Simoneau J., Reboul P., Trouche A. ; au Teil, M. Bondoux R. (Nîmes) ; à La Blancarde, M. Perucca S.

Conducteur principal d'autorails : à Paris, MM. Guillemonet L., Pestour J., Chapelat R.

VOIE

Service Central. — Contrôleur des Services centraux : M. Merle P.

Employé principal : à Paris, M. Perrot R.

Services régionaux. — Sous-Ingénieur Chef de Section : à Arles, M. Clémencin J. (Lyon).

Attaché (Echelle 15) : à Valence, M. Vielle A. ; à Vienne, M. Michel R.

Chef-dessinateur : à Dijon, M. Rey A. (Les Laumes-Alésia).

Chef de district de 1^{re} classe : à Quissac, M. Robert Ch. (Anduze).

Employé principal : à Chambéry, M. Carrin G.

RÉSEAU ALGÉRIEN

Services généraux. — Comptabilité générale : Inspecteur divisionnaire de 1^{re} classe : à Alger, M. Bain E.

EXPLOITATION

Service Central. — Chef de bureau de 2^e classe : à Alger, M. Thomann G.

Chef de groupe : à Alger, MM. Salles L., Marti V.

Employé principal : à Alger, M. Servanton R.

Services régionaux. — Sous-Chef de gare de 3^e classe : à Affreville, M. Maestre J. (El-Affroun).

Sous-Chef de gare de 4^e classe : à El-Affroun, M. Cesari M. (Affreville).

Sous-Chef de bureau de gare : à Agha, M. Martinez J. (Oran-Marine).

Facteur-enregistreur : à Saint-Denis-du-Sig, M. Laune G. (Alger).

Chef de train : à Affreville, M. Fernandez F. (Orléansville) ; à Oran, M. Amoros R.

Commis de 2^e classe : à Alger, M. Fabre A. (Perrégaux).

MATÉRIEL ET TRACTION

Services régionaux. — Mécanicien de route : à Blida, M. Demondion P. (Alger) ; à Orléansville, M. Mas F.

ENTREPRISE DE TRAVAUX PUBLICS
ET PARTICULIERS

A. RENVOISÉ

TERRASSEMENTS — OUVRAGES D'ART
BATIMENTS — TRAVAUX SOUTERRAINS
BÉTON ARMÉ

16, Rue de la Mairie — ABLON (Seine-et-Oise)

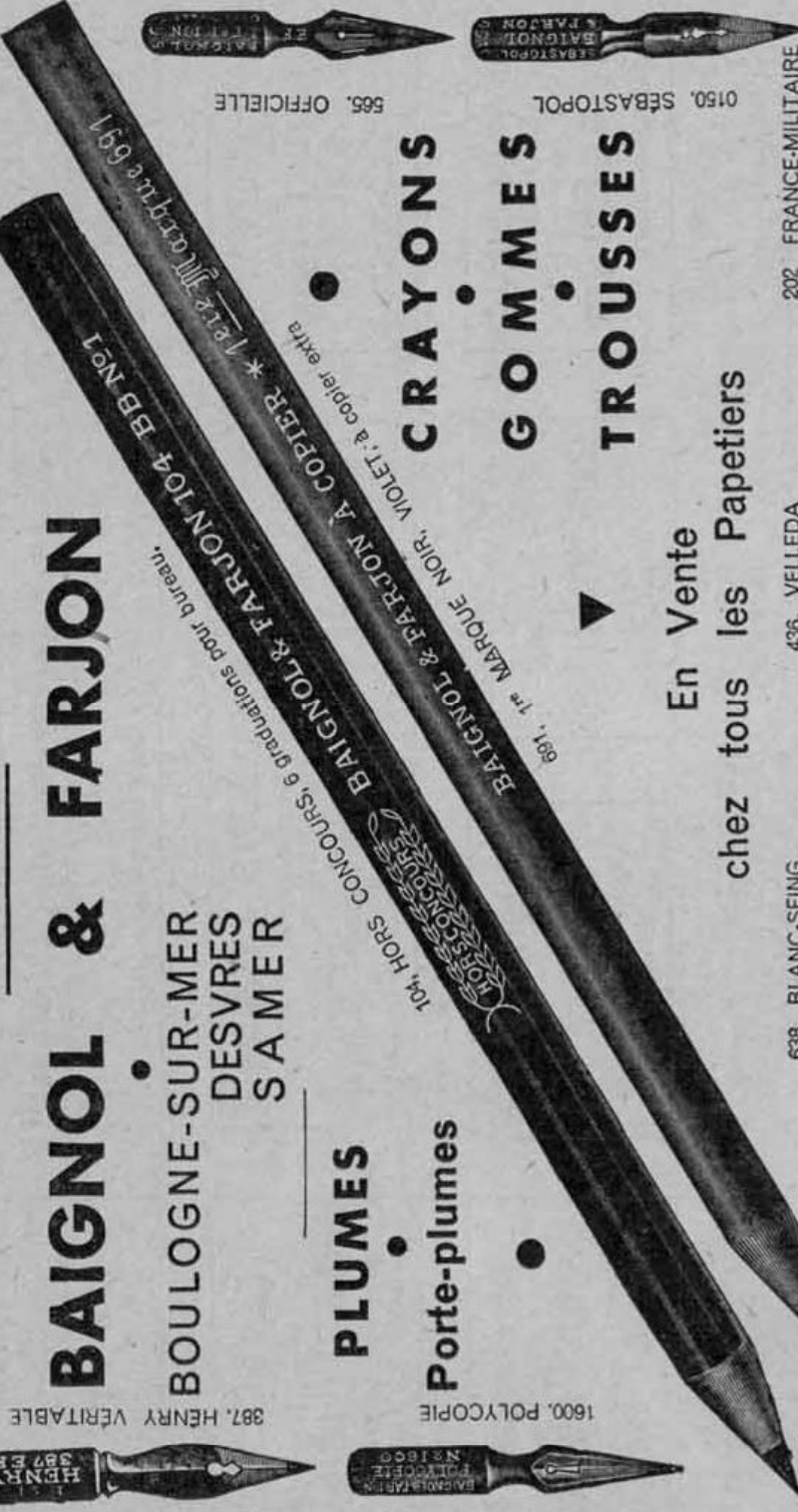
BUREAU A PARIS : 19, Boulevard Malesherbes

Téléphone : ANJOU 11-61

MANUFACTURE NATIONALE DE BOULOGNE-SUR-MER

BAIGNOL & FARJON

BOULOGNE-SUR-MER
DES VRES
S A MER



PLUMES

Porte-plumes



CRAYONS

GOMMES

TROUSSES

En Vente
chez tous les Papetiers

638. BLANC-SEING

436. VELLEDA

202. FRANCE-MILITAIRE



Par décision du Conseil d'Administration en date du 23 août 1935, ont été nommés ou promus :

EXPLOITATION

Service Central. — Inspecteur de 2^e classe : M. Renaud L.
Sous-Inspecteur : M. Toussaint H.
Contrôleur du Service Central : M. Malavas A. (Lyon-Centre).
Contrôleur technique principal : à Lyon, M. Bincz A. (Chambéry-Centre) ; MM. Monvoisin A. (Nevers-Centre), Labrano F. (Valence-Centre), Verret A. (Nîmes-Centre).
Chef de groupe : M. Jaume A.
Contrôleur technique : MM. Casteau M., Dupuis A.
Contrôleur du Service Electrique : MM. Picard M. (La Roche-sur-Foron), Pollié R. (Melun).
Employé principal : MM. Pascal R., Aitrousseau P., Chatais S.
Contrôleur technique adjoint : M. Scaron A.
Contrôleur-adjoint du Service Electrique : M. Gavaudan F.
Commis principal : au Bureau Commun de Rome, M. Millo D. (Nice-Ville).
Dessinateur-calqueur : M. Bouvet H. (Dijon-Centre).

Contrôleur de route : MM. Heitzler A. (Dijon), Sermondaz L. (Nice).
Surveillant principal du Service Electrique : MM. Reynier G., Rozotte R.
Expéditionnaire : MM. Roux E. (Lyon-Guillotière), Baudat C. (Hericourt), Grand H., Pignard A. (Givors), Vialat J. (Langogne).
Surveillant du Service Electrique : MM. Durand R., Sorbier E.
Contrôleur de toute adjoint : à Nice, M. Laporte M. (Nîmes) ; M. Clappier C. (Marseille-Saint-Charles).
Téléphoniste : Mme Lemaire M.

Services régionaux. — Inspecteur principal : à Grenoble, M. Blaffard E. (Lyon).
Inspecteur principal adjoint : à Lyon, M. Boëri M.
Inspecteur de 1^{re} classe : à Dijon (Service Electrique), M. Terrel P. (Marseille).
Inspecteur de 2^e classe : à Valence (Service Electrique), M. Halfmann L. (Clermont-Ferrand).
Sous-Inspecteur : à Clermont-Ferrand (Service Electrique), M. Roustère P. (Paris-Centre) ; à Marseille (Service Commercial), M. Desolneux P. (Paris).
Contrôleur de l'Exploitation : à Paris-

Centre (Service Electrique), M. Blay E. ; à Lyon-Perache, M. Pellat A. (Nice-Ville) ; à Valence-Centre (Service Electrique), M. Montchaud P. (Paris).
Sous-Chef de bureau de 2^e classe : à Nevers-Centre, M. Bouvier A. (Dijon-Centre).
Contrôleur principal du Service Electrique : à Paris-Centre, M. Girault A. ; à Lyon-Centre, M. Deguy F. (Paris).
Chef de bureau de gare principal : à Nice-Ville, M. Guillot A. (Roanne).
Chef de gare de 3^e classe : à Riom, M. Barjaud J. (Moulins) ; à Balbigny, M. Marcellin C. (Pont-de-Vaux-Fleurville).
Rédacteur principal : à Dijon-Centre, M. Vallat C. (Valence-Centre).
Contrôleur technique : à Chambéry-Centre, M. Phéline E. (Toulon).

Sous-Chef de gare de 1^{re} classe : à Dijon-Ville, M. Bouche M. (Perrigny) ; à Grenoble, M. Dinet P. (Nevers).
Contrôleur du Service Electrique : à Paris-Centre, M. Racin R. (Gien) ; à Nevers-Centre, M. Jonac A. (Lyon-Centre) ; à Valence-Centre, M. Bignon L. ; à Nîmes-Centre, M. Terraz A. (Grenoble-Centre).
Chef de bureau de gare de 2^e classe : à Paris, M. Girard G. (Bureau de Ville de Paris-Tiquetonne) ; à Salon, M. Saumille P. (Aix-en-Provence).

SOCIÉTÉ ANONYME
des VERRERIES de L'ESCAUT et de la LOIRE
FABRIQUE SPECIALE DE VERRES A VITRES DE COULEURS
POUR SIGNAUX DE CHEMINS DE FER
VITRAUX ET GRAVURES
SAINT-JUST-SUR-LOIRE

Sécurité. Economie
SIGNAUX ATNA
VOIRON. (Isère)

ENTREPRISE
BURDILLAT Aîné & C^{ie}

Siège Social :
MONTCEAU-LES-MINES
(Saône-et-Loire)

Sté des SABLES & GRAVIERS de Hte-Seine

SABLES et DÉRIVÉS - MATÉRIAUX DRAGUÉS
		6, Rue Gué-Pucelle — MONTEREAU		
		TÉLÉPHONE 198		
		LIVRAISONS PAR BATEAUX		
		ET EXPÉDITIONS PAR FER, GARE D'EAU MONTEREAU		

LEBOUCHARD Henri
ENTREPRISE GÉNÉRALE
Rue de la Gazette
LE PUY
(Haute-Loire)

TRAVAUX PUBLICS

TRIQUET Frères

ENTREPRISE GÉNÉRALE
AIX-LES-BAINS

Sté Ame DES CEMENTS LYONNAIS

Siège Social: **1, Rue Gaspard-André, LYON**
DEUX USINES A JUJURIEUX (AIN)
Ciment Portland - Chaux pour éminemment hydraulique
Chaux spéciale pour blanchiment et désinfection

TRAVAUX PUBLICS
BATIMENTS

ENTREPRISE **POULETTY**
DIJON
PIERRE RECONSTITUÉE
GUÉRITES A SIGNAUX

TRAVAUX PUBLICS

BÉTON ARMÉ
TONETTI & C^{ie}
LONS-LE-SAUNIER (Jura)

TRAVAUX PUBLICS

ENTREPRISE
Triouiller & Legrand
15, Rue Bouchut, 15
||| PARIS (15^e) |||

Entreprise **JAYET**

BLAISY-BAS
TRAVAUX PUBLICS
GRANIT

ENTREPRISE

Saint-Vanne
PLUVAULT (Côte-d'Or)

Sous-Chef de gare de 2^e classe : à Perrigny, M. *Gouillou*, L. (Montargis) ; à Moulins, M. *Jean P.* ; à Nice-Ville, M. *Courty A.* (Monte-Carlo).

Sous-Chef de gare de 2^e classe (dispatcher) : à Dijon-Ville, M. *Andriveau A.*

Chef de gare de 4^e classe : à Mignères-Gondreville, M. *Violette G.* (Saincaize) ; à Pont-de-Vaux-Fleurville, M. *Hellouin F.* (Véniusteux) ; à Nozières-Brignon, M. *Faidit M.* (La Ferté-Hauterive).

Employé principal : à Valence-Centre, M. *Jourda A.* (Lyon-Centre).
Contrôleur technique adjoint : à Melun, M. *Barruet J.* (Dijon-Ville) ; à Toulon, M. *Aubert V.* (Brunoy).

Contrôleur-adjoint du Service Electrique : à Melun, M. *Jarzaguet L.* (Dijon-Centre) ; à Gien, M. *Bellegarde A.* (Nîmes) ; à Nevers-Centre, M. *Roche J.-B.* ; à Lyon-Centre, M. *Cornet M.* (La Charité) ; à Valence-Centre, M. *Marc F.* (Etang).
Sous-Chef de bureau de gare : au Bureau de Ville de Paris-Tiquetonne, M. *Barde G.*
Sous-Chef de gare de 3^e classe : à Montargis, M. *Cannonge G.* (Morteau) ; à Saincaize M. *Guériteine A.* (Gien) ; à Chasse-sur-Rhône, M. *Roche F.* (Rognac) ; à Véniusteux, M. *Pochon F.* (Tarascon) ;

au Teil, M. *Nabatel F.* ; à La Seyne-Tamaris-sur-Mer, M. *Luquet L.* (actuellement détaché à la Compagnie des Chemins de fer du Maroc) ; à Grenoble, M. *Niévollet G.* ; à Culoz, M. *Brun J.*
Employé : à Lyon-Centre, M. *Delpoux L.* (Véniusteux) ; à Valence-Centre, M. *Guibaud N.* (Tain-l'Hermitage).

Facteur-Chef : à Morteau, M. *Laborde E.* (Seurre) ; à Langogne, M. *Quéroy P.* (Dompierre-Sept-Fons) ; à Cavailhon, M. *Jabouin M.* ; à Culoz, M. *Dunoyer J.* (Aix-les-Bains) ; à Grenoble, M. *Auvergne P.*

Commis principal : à Dijon-Ville, M. *Chapuis L.*

Chef de gare de 5^e classe : à Beaubéry, M. *Saroul L.* (Lyon-Saint-Paul) ; à La Ferté-Hauterive, M. *Cusinet L.* (Le Cendre-Orcet).

Sous-Chef de gare de 4^e classe : à Gien, M. *Martin A.* (Nevers) ; à Tarascon, M. *Armand H.* (Mornas) ; au Teil, M. *Lagrillère G.* (Avignon).

Surveillant principal du Service Electrique : à Etang, M. *Paillet A.* (Paris) ; à La Charité, M. *Ode A.* (Paris) ; à Dijon-Centre, M. *Herbert F.* (Craponne-sur-Arzon) ;

à Grenoble-Centre, M. *Vauclaire E.* (Quissac).

Chef de gare de 6^e classe : à Provency-Athie, M. *Chabard J.* (Cercy-la-Tour) ; à Dompierre-les-Ormes, M. *Braillon J.* (Cercy) ; à Castries (Hérault), M. *Malanot R.* (Laudun-Saint-Victor).

Intérimaire de 2^e classe : à Dijon-Ville, M. *Beugnon G.* (Ornans) ; à Lyon-Saint-Paul, M. *Bornhauser A.* (Lyon-Brotteaux) ; à Lyon-Gorge-de-Loup, M. *Soly J.* (Sathonay-Rillieux) ; à Pont-de-Dore, M. *Dumas J.-B.* (Courpière) ; à Rives, M. *Pélessard M.*

Commis de 1^{re} classe : à Saint-Etienne-Châteaureux, M. *Bussery J.* (Terre-noire) ; à Tain-l'Hermitage, M. *Bouteille G.*

Chef de station : au Cendre-Orcet, M. *Duragnon P.* (Sail-sous-Couzan) ; à Aubais, M. *Gout A.* (Les Mazes-le-Grès).
Calqueur : à Paris-Centre, M. *Johanny P.* ; à Dijon-Centre, M. *Fouque C.* (La Seyne-Tamaris-sur-Mer).

Surveillant du Service Electrique : à Cercy-la-Tour, M. *Corneau M.* (Annemasse) ; à Toucy-Ville, M. *Moreau P.* (Paris) ; aux Laumes-Alésia, M. *Marie F.* (Paris) ; à Nuits-sous-Ravières, M. *Boulet C.*

tubes en fer
et en acier

5, Rue de Montchanin — PARIS (17^e)

ESCAUT
ET **MEUSE**

Etablissements A. BESSON

96, Rue d'Amsterdam
PARIS
USINES { Montereau (Seine-et-Marne)
 { Montluçon (Allier)
CONSTRUCTIONS MÉTALLIQUES — CHAUDRONNERIE
CHARPENTES — PYLONES — SIGNAUX
Fournisseurs des Grands Réseaux — Tél. : TRINITÉ 67-92

Les successeurs de **B. TRAYVOU et C^{ie}**
1827 Ancienne Maison BÉRANGER 1934
Usine de La Mulatière (Rhône)

BALANCES ET BASCULES
ordinaires et automatiques
PARIS — LYON — MARSEILLE — BORDEAUX

SABLIÈRE DES MÈCHES
Société à responsabilité limitée au capital de 455.000 francs
à **CRÉTEIL** (Seine) - Tél. : **Gra. 24-83.**

SABLES — CAILLOUX — GRAVILLONS
BALLAST — MIGNONNETTE
CARRIÈRES A CRÉTEIL ET A VALENTON
Livraison sur embranchement particulier et par camion

ASPHALTE, PAVAGE

Entreprise Roger MARTIN

— 5, Rue Montmartre, 5 — DIJON —

(Le Cailar) : à Vogüé, M. *Vial A.*
(Laroche-Mirennes) : à Uzès, M. *Fauquier J.* (Valence-Centre) : à Quissac,
M. *Royer J.* (Rive-de-Gier) : à Sisteron,
M. *Contant L.* (Veynes) : à Crest, M.
Chambon G. (Avignon) : à Moutiers-
Salins-Brides-les-Bains, M. *Lafayolle de*
la Bruyère F. (Lyon).

Chef de manutention : à Lyon-Perrache,
M. *Pierre J.*

Chef de manœuvres : à Saint-Germain-des-
Fossés, M. *Martin L.*

Chef-aiguilleur : à Nevers, M. *Gerbier A.*
(Saincaize) : à Lyon-Vaise, M. *Martin*
F. ; à Paray-le-Monial, M. *Pérony L.* ;
à Saint-Etienne-Pont-de-l'Ane, M. *Hi-*
laire J. (Saint-Etienne-Châteaureux).

Receveur de 2^e classe aux billets : à Paris,
M. *Legros G.* (Corbeil-Essonnes) ; à
Lyon-Vaise, M. *Aujard L.* ; à Clermont-
Ferrand, M. *Gillard G.*

Receveuse de 2^e classe aux billets : à Lyon-
Saint-Paul, Mme *Vve François C.* (Lyon-
Brotteaux).

Commise de 2^e classe : à Laroche-Migennes,
Mme *Masméjean M.* (Joigny) ;

à Malesherbes, Mme *Veau H.* ; à Belle-
garde (Ain), Mme *Grea M.*

Commis de 2^e classe : à L'Arbresle, M.
Noitrot P. (Chalon-sur-Saône).

Facteur-enregistreur : à Souppes, M.
Callé E. (Chartrettes) ; à Luzuy (Nièvre),
M. *Chavel J.* (Cosne) ; à Cercy-la-Trou,
M. *Laumonier A.* (Clamecy) ; à Andelot
(Jura), M. *Poissé M.* ; à Frasne, M.
Clerc J. (Longemaison) ; à Seurre,
M. *Bonin E.* (Navilly) ; à Lyon-Brotteaux,
M. *Vidal A.* (Oullins) ; à Sathonay-Ril-
lieux, M. *Alix R.* (Chasse-sur-Rhône) ;
à Courpière, M. *Enjotras J.* ; à Dompier-
re-Sept-Fons, M. *Griwet L.* (Arvant) ;
à La Chaud, M. *Douarre G.* (Issoire-St-
Nectaire) ; à Aubenas, M. *Gailhol L.*
(Vogüé) ; à Peyraud, M. *Mauglin P.*
(Saint-Rambert-d'Albon) ; à Avignon,
M. *Bégot L.* ; à Cavailhon, M. *Lac P.*
(Orange) ; à Arles, M. *Savaïol P.* (Port-
de-Bouc) ; à La Seyne-Tamaris-sur-
Mer, M. *Simon P.* (Juan-les-Pins) ;
aux Mazes-le-Crès, M. *Crouzet F.*
(Valergues-Lansargues) ; à Rives, M.
Savat J. (Saint-Auban) ; à Annecy, M.
Viviani J. (La Cluse).

Chef de train : à Chagny, M. *Rougelet J.-M.*
(Montceau-les-Mines) ; à Chalon-sur-
Saône, M. *Morcy J.* ; à Saint-Etienne-
Châteaureux, MM. *Arnaud P.*, *Mar-*
garoux F. ; à Veynes, M. *Mottet P.* ; à
Grenoble, M. *Bernard-Reymond H.* ;
à Chambéry-Challes-les-Eaux, MM.
Grangeat J., *Maurier A.*

MATÉRIEL ET TRACTION

Service Central. — Employé principal :
à Courbessac, M. *Richard M.* (Avignon),
Employé : à Villeneuve-Saint-Georges,
M. *Tillier C.* (Clermont).

Expéditionnaire : à Clermont, M. *Seguin*
G. (Pont-de-l'Ane) ; à Paray-le-Monial,
M. *Acchiardi J.* (Grenoble).

MATÉRIEL

Services régionaux. — Contremaître
principal : à Oullins, M. *Le Balleur E.*,
Contremaître 1^{re} catégorie : à Grenoble,
M. *Jaquet L.*

Contremaître-adjoint : à Dijon, M. *Bouil-*
let F.

Chef de groupe : à Clermont, M. *Chambon*
C. (Paris).

Ch. RANGÉARD et ses Fils

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

11, Rue de Madrid — PARIS (8^e)

TRAVAUX PUBLICS ET PARTICULIERS

TERRASSEMENTS - MAÇONNERIES

POSE DE VOIES

BÉTON ARMÉ - BATTAGE DE PIEUX

ENTREPRISE GÉNÉRALE
TRAVAUX PUBLICS
ET PARTI CULIERS
BÉTON ARMÉ

François COURTAUD

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

COMPAGNIE ROUSSI-LONNAISE
D'ENTREPRISES

18, Rue Oliva - PERPIGNAN
Entrepreneur et Fournisseur
des C^{ies} P. L. M. et P. O. - MIDI

Pierras cassés et gravillans de basalte.
Carrières basaltiques à
Lézignan-la-Lèbe (Hérault)

Ateliers de Constructions
du Centre

CLERMONT-FERRAND

Matériel roulant

ENTREPRISE
RHODANIENNE

de Terrassements et Puits
18, Rue Claude-Veyron, 18
LYON

TERRASSEMENTS - PUITS
SONDAGES

ENTREPRISE
LUCAS & GENDROT

11, Rue du Bois, ASNIÈRES
TERRASSEMENTS
TRAVAUX DE VOIE
ET BALLASTAGE

PILES "AD"

A GRANDE CAPACITÉ POUR TOUTES APPLICATIONS
ADOPTÉES PAR LE P. L. M.

ET LES GRANDS RÉSEAUX FRANÇAIS ET ÉTRANGERS
LE CARBONE S. A. GENNEVILLIERS (Seine)

Grosse Chaudronnerie

CONSTRUCTIONS
MÉTALLIQUES

III

TERRENOIRE (Loire)

ENTREPRISE
CHARLES MILLIAT
GRENOBLE

Spécialités : Chemins de fer,
Ouvrages d'art, Fondations,
Air comprimé.

Sclerie hydraulique à Allivard

Établissements **LÉGLISE et C^{ie}**
22, Rue Vital-Carles, 22 — BORDEAUX

Traverses en bois
pour Chemins de fer

BOSSY & GENOUD

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

44, Rue La Boétie, 44
PARIS

HOTELS DU RÉSEAU

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

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

NICE - PENSION GILDERT
14, Rue *Perfinais*, 5 minutes gare - Tout confort
Rendez-vous des Cheminots
Pension complète 28 à 32 fr. suiv. sais. - Écrire

NICE - ROCHAMBEAU et CENTRAL HOTEL - 27, Av. Thiers
Près gare et grande poste - Confort moderne - Assurer
Prix spéciaux aux Employés P.L.M. et famille
Chamb. 1 pers. à partir de 10 fr. - Pension facultative —
2 pers. à partir de 15 fr. — **ÉCRIRE**

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

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

TRACTION

Services régionaux. — Contremaître-adjoint : à Dijon-Perrigny, M. Lafont A. (Lyon-Vaise).

Expéditionnaire : à Paris, MM. Trinquet A., Pélassier R. (Sète).

Mécanicien de route : à Laroche, MM. Dumillon R., Dumaine R., Grandpierre G. ; à Lons-le-Saunier, M. Nicot L. ; à Dôle, MM. Bernard H., Corne E. ; à Saint-Etienne, MM. Doilin A., Pérufel J.-B. ; à Badan, MM. Besson H., Blanc M. (Portes) ; à Lyon-Mouche, M. Rambaud A. ; à Vénissieux, M. Monnet L. (Lyon-Mouche) ; à Nîmes, MM. Eyssette F., Chauzal L., Raoux M. ; à Avignon, M. Guillaumont J.

Elève-mécanicien : à Dijon-Perrigny, MM. Bender G. (Les Laumes), Senez E. ; à Dôle, M. Drouhin C. ; à Rive-de-Gier, M. Guérin J. (Lyon-Mouche) ; à Vénissieux, M. Begagnon G. ; à Badan,

PARIS - HOTEL DE BIRAGUE
12, Rue de Birague, 12 — Tout confort
(Près Bastille, à 7 min. de gare de Lyon) - Tél. : Arc. 80-46
PRIX SPECIAUX AUX AGENTS P.L.M.

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

NICE - HOTEL P. L. M.
Avenue de la Victoire
Chambres de 12 à 40 fr.
Se recommander au Personnel de la C^{ie} P.L.M.

NICE - Hôtel Mimosas - 26, Rue de la Buffa
Plein centre - Tout confort
Chambres depuis 10 fr. — Pension 22 fr.
Prix spéciaux pour Employés P. L. M.

AVIGNON - HOTEL D'ANGLETERRE
29, Boulevard Raspail, 29
Téléphone 10.06
Confort Moderne
Prix spéciaux pour MM. les Employés

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

MM. Chanteloue C., Bruchon P. ; à Nevers, MM. Morel J., Grand R. (Paray-le-Monial) ; à Grenoble, M. Barbier J.-B. ; au Puy, M. Samuel A. ; au Teil, M. Favier M.

VOIE

Service central. — Sous-Inspecteur : au Creusot, M. Garnaud M.

Contrôleur technique principal : à Lyon, M. Dailloux L.
Employé principal : M. Roy M.

Services régionaux. — Chef de bureau de 2^e classe : à Lyon, M. Geng L.

Attache échelle 15 : à Tonnerre, M. Coqblin G.

Chef de district de 1^{re} classe : à Villeuve-St-Georges-Triage, M. Duban R. (Gien) ; à Andelot, M. Louis L. (Romans).

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

PARIS - HOTEL ADRIATIC Téléph.
6 bis, Rue de Lyon Did. 28-72
Tous les confortables-chambres à la journée depuis 20 fr.
Arrangements p^r séjour. Chantiers au moins prix modérés.

"LE PRÉ CATELAN" CIMIEZ-NICE
— Tél. : 820-33 (à 100 mètres des Arènes) —
Cure d'air — Grand parc — Jeux — Confort
PENSION 25 fr. par jour

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

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

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

Chef de groupe : à Paris, M. Saintebarbe M. ; à Montargis, M. Jacquin G.

Employé : à Lyon, M. Gard E. ; à Avallon, M. Rappeneau C.

Chef de canton principal : à St-Maurice l'Exil, M. Silhol J. ; à Nice-St-Roch, M. Roux G. (Nice-St-Augustin) ; à Clermont-Ferrand, M. Clermont G. (Riom).

RÉSEAU ALGÉRIEN

EXPLOITATION

Service Central. — Inspecteur de 2^e classe du S.E. : à Alger, M. Ribail R.

Services régionaux. — Chef de gare de 4^e classe : à Djelfa, M. Girardot M. (Miliana-Margueritte).

Chef de gare de 5^e classe : à Miliana-Margueritte, M. Vando. I.D. (Orléansville).
Facteur-enregistreur : à Le Barrage, M. Drici A. (Alger).

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

SUR LE RÉSEAU, SEULES SUCCURSALES : LYON et MARSEILLE

Succursale : 1, PLACE DE CLICHY

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