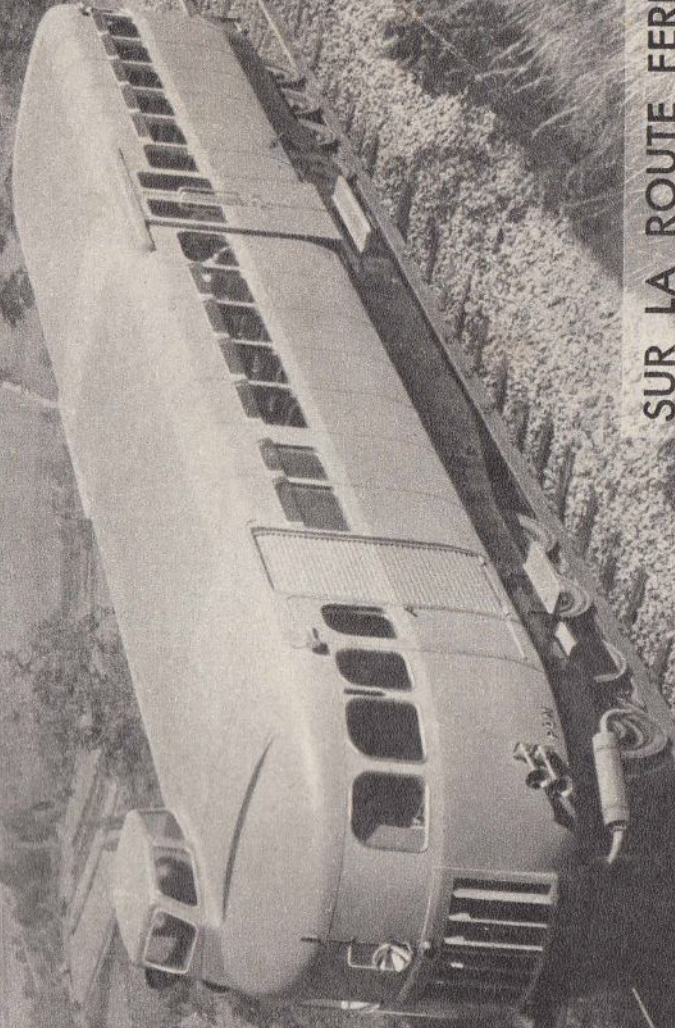


N° 42 — NOVEMBRE 1935



SUR LA ROUTE FERRÉE DES ALPES

La Micheline P. L. M. a assuré,
cet été, un service saisonnier très
apprécié des touristes.





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.

M. le Médecin en Chef Fredet.

Réseaux de France... réseaux des belles performances (conférence de M. Narps, Sous-Chef de l'Exploitation).

Les simplifications apportées à la tarification-voyageurs, par M. Faure, Chef de la 6^e Division du Service Central de l'Exploitation.

La transhumance en Arles, par M. Roubeau, Inspecteur divisionnaire de l'Exploitation.

Paris-Marseille-Alger, 5 jours il y a cent ans, 33 heures aujourd'hui, par M. L.-M. Renaud.

REVUE DOCUMENTAIRE : Trafic du Réseau P.L.M. — L'horaire des trains au 6 octobre 1935. — La refonte de la tarification des petits colis et des colis de détail. — Modernisation de la salle des pas-perdus et du bureau de renseignements de la gare de Dijon-Ville. — De Grenoble à Digne en Micheline. — Nouvelle suppression de passage à niveau. — La modernisation des voitures de 3^e classe. — Où en sont les services de domicile P.L.M. ? — Nouvelle procédure applicable aux voyageurs en situation irrégulière. — Vers une disparition progressive des frontières des Réseaux pour les transports de colis de détail P.V. — Il y a cinquante ans... — Je voudrais bien savoir...

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

EN MARGE DU MÉTIER : Notre Tournoi de poésie. — Sports. — Excursions. — T.S.F. — Jardinage.

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

Répertoire analytique des matières publiées en 1935. — Ordres de Service et Instructions parus. — Médailles d'honneur. — Distinctions honorifiques diverses. — Avancements en grade. — Récréations. — Petites annonces.

Mentions pour actes méritoires

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

Exploitation. — MM. Millet A., Homme d'équipe à Paris; Michel A., Contrôleur de gare à Clermont-Ferrand; Miquet J., Facteur-enregistreur à Rumilly; Ottaviani P., Receveur à Paris; Perraut G., Homme d'équipe à Montceau-les-Mines; Petit A., Brigadier de manutention à Toulon; Puech J., Facteur aux écritures à Paris; Rey J., Contrôleur de route à Bourg; Rivet J., Chef de bureau de gare à Paris; Ruffieux D., Conducteur à Chambéry; Torre J., Facteur aux écritures à Nice-Ville; Verchère A., Brigadier de manutention à Lyon-Croix-Rousse; Mime Alasseur B., Journalière à Paris; MM. Blachère A., Facteur-mixte à Vals-les-Bains-La Bégude; Bouvier P., Homme d'équipe à Montpellier; Briand M., Homme d'équipe à Paris; Bugnet P., Homme d'équipe à Lyon-Perrache; Buisson R., Facteur aux écritures à Laroche-Migennes; Burdin J., Homme d'équipe à Paris; Chaudemanche F., Receveur à Paris; Chaussignand L., Homme d'équipe à L'Ardoise; Cregut M., Facteur-mixte à Beaulieu-Berris; Dagron M., Facteur aux écritures à Nice-Ville; Daurat C., Homme d'équipe à Saint-Etienne-Châteaureux; Dauty J., Homme d'équipe à Paris; Hemmerlé E., Algouilleur à Nice-Saint-Roch; Favraz A., Chef de train à Chamonix-Mont-Blanc; Février J.-B., Homme d'équipe à Paris; Flandrin L., Surveillant des trains à Paris; Forest P., Receveur à Paris; Gadet N., Homme d'équipe à Paris; Paris; Galibert J., Homme d'équipe à Paris; Marguignard A., Homme d'équipe à Paris; Marchand G., Surveillant à Moulins-sur-Allier; Maréchal L., Surveillant des trains à Paris; Marjolef M., Homme d'équipe à Saint-Etienne-Châteaureux; Martin M., Brigadier-piliste à Perrigny; Pascal H., Homme d'équipe à Paris; Pégard A., Receveur à Paris; Pouzet E., Facteur aux écritures à Toulon; Ravello A., Receveur à

Nice-Ville; Ribet J.-B., Chef de bureau principal à Paris; Robert A., Commis à Clermont-Ferrand; Roux M., Conducteur à Valence; Thierry R., Homme d'équipe à Nice-Ville; Vicet J., Conducteur à Nice-Ville.

Matériel et Traction. — MM. Bardin J., Visiteur à Lyon-Guillotière; Barre A., Visiteur à Nice; Béronie L., Manœuvre à Lyon-Guillotière; Bonardot P., Aide-ouvrier à Autun; Breton H., Manœuvre à Besançon; Brossu C., Manœuvre à Lyon-Brotteaux; Brun A., Manœuvre à St-Etienne; Cabour J., Visiteur à St-Etienne; Cauvin C., Manœuvre à La Bocca; Chauvin H., Manœuvre à Besançon; Chevillie M., Manœuvre à Clermont; Coissard A., Sous-Chef visiteur à Nevers; Coutarel V., Manœuvre à Clermont; Dard J., Aide-ouvrier à St-Etienne; Ermet J., Manœuvre à Lyon-Perrache; Fournier G., Visiteur à St-Etienne; Galland L., Manœuvre à Besançon; Gay J., Manœuvre à St-Etienne; Guillon H., Manœuvre à St-Etienne; Jasserand C., Manœuvre à St-Etienne; Lacroix J., Manœuvre à Autun; Magand J., Manœuvre à St-Etienne; Malfay C., Manœuvre à Lyon-Guillotière; Motret R., Manœuvre à Nevers; Poupon A., Manœuvre aux Laumes; Prudhon A., Visiteur à Lyon-Guillotière; Robin J., Visiteur à Nevers; Rose V., Aide-ouvrier à Lyon-Brotteaux; Roure E., Aide-ouvrier à Clermont; Roussel F., Ouvrier à St-Etienne; Suchail G., Ouvrier à St-Etienne; Thomasson P., Manœuvre à St-Etienne; Touron H., Manœuvre spécialisé à Lyon-Guillotière; Varennes G., Manœuvre à Cercy-la-Tour; Yasmaglin G., Manœuvre spécialisé à Lyon-Brotteaux; Bailleur H., Manœuvre à Grenoble; Bouchacourt J., Manœuvre à Chalons-sur-Saône; Boucher E., Journalier à Conflans; Cabour J., Visiteur à Saint-Etienne; Cassini F., Manœuvre

à Marseille-Saint-Charles; Chausinand A., Manœuvre à Lyon-Guillotière; Christin J., Sous-Chef de brigade de manœuvres à Lyon-Perrache; Comméennes J., Manœuvre à Lyon-Perrache; Crélin C., Sous-Chef-visiteur à Lyon-Perrache; Dervieux H., Manœuvre à Lyon-Guillotière; Fournier G., Visiteur à Lyon-Guillotière; Frillot C., Sous-Chef de brigade d'ouvriers à Lyon-Guillotière; Gaucher H., Manœuvre à Clamercy; Mme Géant F., Aide-ouvrière à Oullins-Valmery; MM. Herrera P., Manœuvre spécialisé à Marseille-Saint-Charles; Lafond J.-B., Elève-mécanicien à Portes; Laprêvotte R., Manœuvre à Lyon-Perrache; Lhopital J., Manœuvre à Lyon-Perrache; Magnier H., Visiteur de gare à Conflans; Mayoux J., Visiteur à Lyon-Guillotière; Mercœur A., Visiteur de gare à Conflans; Millet F., Aide-ouvrier à Lyon-Croix-Rousse; Moulin A., Manœuvre à Lyon-Gorge-de-Loup; Naumont J., Manœuvre spécialisé à Saint-Etienne; Touron H., Manœuvre spécialisé à Lyon-Guillotière; Vernat E., Manœuvre à Laroche; Vivet M., Ouvrier à Chambéry.

Voie. — MM. Assier L., Cantonnier à Orelle; Gautier H., Cantonnier à Miramas; Mazon M., Cantonnier à Célas; Perdrix F., Chef de canton principal à Albigny; Arnaud S., Cantonnier à La Clotat; Aubusson F., Dessinateur-projeteur à Lyon; Mme Blanc L., Garde-barrières à Apt; MM. Bonifassi J., Cantonnier à Nice; Bourdier R., Chef de district à Tarascon; Buisson A., Cantonnier à Villeneuve-la-Guyard; Collet A., Chef de canton en Arles; Gauron N., Chef de canton en Arles; Martin A., Cantonnier à Saint-Georges-d'Aurac.

Algérie. — MM. Filippi P., Facteur-enregistreur à Djelfa; Velata P., Chef de gare à Maison-Carrée.

M. LE MÉDECIN EN CHEF FREDET

Le Docteur Fredet, Médecin en Chef de la Compagnie, ayant demandé à faire valoir ses droits à la retraite, a quitté le Réseau le 1^{er} octobre, avec le titre de Médecin en Chef honoraire.

Chirurgien des hôpitaux de Paris dès 1907, le Docteur Fredet était appelé par la Compagnie en 1908 pour occuper le poste de Chirurgien adjoint au Médecin en Chef; le 1^{er} décembre 1914, il était nommé Médecin en Chef. Pendant toute la guerre, le Docteur Fredet assura le fonctionnement du Service Médical, tout en s'acquittant de ses obligations militaires. A partir de 1920, il s'attacha à la refonte de son Service sur les bases les plus modernes, créant, pour ainsi dire, de toutes pièces l'organisation actuelle, qui a pu souvent être prise comme modèle et fait le plus grand honneur à notre Réseau.

Constitution du corps des Médecins-Examinateurs d'admission; création des 477 sections médicales; affectation de spécialistes et de consultants à chaque grand centre; construction et équipement de 74 cabinets médicaux; application des méthodes médicales et chirurgicales les plus récentes; dépistage de la tuberculose et lutte contre ce fléau; surveillance continue des eaux d'alimentation de toutes les Cités et maisons de garde; secours en cas d'accident collectif, tels sont, pour se borner aux principaux, les problèmes auxquels le Docteur Fredet s'est attaché et auxquels il a su donner des solutions remarquablement adaptées aux besoins.

Comme il est naturel, le **Bulletin P.L.M.** considère surtout ici la carrière administrative du Médecin en Chef de la Compagnie. Mais il ne saurait passer sous silence l'œuvre scientifique du Docteur Fredet, qui vaut à ce dernier, parmi les maîtres de la chirurgie française, une place éminente, consacrée par son élection à la présidence de la Société Nationale de Chirurgie.

Et il doit dire aussi que, malgré ses travaux absorbants, le Docteur Fredet a toujours prodigué aux agents de tous grades les ressources de son expérience et de son talent de grand chirurgien.

Le **Bulletin P.L.M.** adresse au Docteur Fredet ses vœux très sincères d'une longue et heureuse retraite.



Docteur Fredet

RESEAUX DE FRANCE... ...réseaux des belles performances

Grande vitesse au banc
d'essai de Vitry.

(Photo Keystone)

(D'après la conférence récemment donnée à l'Exposition Internationale de Bruxelles par M. Narps, Sous-Chef de l'Exploitation de la Compagnie P.L.M.)

LES Réseaux de Chemins de fer des divers pays, — et ceux de France en particulier —, se sont vu attribuer, à l'Exposition Internationale de Bruxelles, une participation importante qui matérialise suffisamment la situation de premier plan qu'ils occupent dans l'économie internationale.

Certes, dans toutes les régions du globe, ils viennent de traverser de rudes épreuves. Mais celles-ci ne les empêchent pas — bien au contraire — d'enregistrer chaque jour de précieux progrès se caractérisant par l'amélioration de la **sécurité**, du **confort**, de la **vitesse**.

La réputation de notre industrie s'établissant surtout — à tort ou à raison — d'après la valeur des services-voyageurs, c'est de ceux-ci exclusivement que nous parlerons ici.

Mais c'est un devoir de signaler que des progrès, au moins aussi importants que ceux qui seront exposés, ont été obtenus dans le domaine du transport des marchandises.

GRANDES VITESSES SUR RAIL EN FRANCE ET A L'ÉTRANGER

192 km/h, record français. — Nous ne pensons pas qu'il faille ici comparer la sécurité et le confort obtenus sur les principales lignes de chemins de fer du monde : tous les Réseaux modernisés arrivent, en cette matière, à des résultats équivalents. C'est par la vitesse commerciale des trains entre grandes villes que nous tenterons de caractériser les services de voyageurs.

Il est bon de donner tout d'abord un **aperçu du maximum de vitesse que l'on peut obtenir sur rail**, d'après les expériences les plus récentes, dont les résultats ne sauraient avoir, pour le public, que le caractère de records, du moins pour le moment.

En 1934, une machine P.O.-Midi a remorqué sur le Nord français 650 t à la vitesse moyenne de 116 km/h, avec maximum de 146.

Le 20 juillet 1934, le parcours Chicago-Milwaukee (137 km) a été parcouru par un train de 370 t à la vitesse moyenne de 122 km/h, avec maximum de 165.

Le 5 mars 1935, le parcours Londres-Newcastle (423 km) a été effectué à la moyenne de 113,4 km/h, avec maximum de 174, par un train de 225 t.

Le 12 juillet 1935, le train aérodynamique du P.L.M., pesant environ 200 t, a atteint le maximum de vitesse de 157 km/h sans préparation spéciale des voies.

Le train léger automoteur « Burlington-Zéphir », qui achève ses essais aux Etats-Unis, est capable d'atteindre 180 km/h.

Signalons enfin que la **France détient le record du monde de vitesse sur rail : 192 km/h** ; ce record a été réalisé sur le Réseau de l'Etat par autorail Bugatti de série, engin que les divers Réseaux de France possèdent maintenant en un assez grand nombre d'exemplaires.

Certes, il n'existe pas encore, en service commercial, de vitesses aussi élevées que les précédentes. Néanmoins, en diverses régions du monde, on voit se créer de nombreuses relations très accélérées dont chaque année voit augmenter et la qualité et la quantité.

Les renseignements qui sont donnés ci-après sont presque tous relatifs aux horaires de l'été 1935.

Certains pays : Allemagne, Angleterre, Canada, Etats-Unis, France, se disputent, comme on le voit, les records de vitesse. D'autres nations, qui ont cependant porté à un rare degré de perfection leur industrie ferroviaire : Belgique, Hollande, Suisse, ne peuvent prendre part à la compétition, le grand nombre et le faible espacement des localités importantes à desservir ne leur permettant pas d'atteindre de très grandes vitesses moyennes sur parcours prolongés.

Comment réaliser de grandes vitesses. — Les procédés employés par les Réseaux qui réalisent les meilleures performances méritent d'être indiqués en quelques mots.

Il faut, avant tout, disposer d'une voie ferrée excellente. La ligne doit avoir un tracé et un profil bien établis : signaux, installations électriques, rails, appareils de voie, etc... y sont des modèles les plus perfectionnés. Il est indispensable que le tout soit entretenu de façon irréprochable.

Les engins de traction doivent être souples et puissants. Certains Réseaux en tirent le parti le meilleur en leur faisant effectuer sans arrêts de longs parcours à grande vitesse, tels que les suivants où se distinguent chemins de fer anglais et chemins de fer français :

Paris-Saumur	286 km,	moyenne de	82	km/h
Paris-Bruxelles	311	—	103,3	—
Paris-Nancy	353	—	98	—
Paris-Liège	367	—	95,8	—
Londres-Crewe-Prestatyn	330	—	86,1	—
Londres (King's Cross)-Edimbourg	631	—	81,4	—
Londres (Euston)-Edimbourg	644	—	80	—
Londres-Glasgow	646	—	81,5	—

De tous côtés, on s'oriente aujourd'hui vers les machines et les trains à forme aérodynamique ainsi que vers les autorails. Ces derniers, qui ont déjà permis d'intéressants progrès, en particulier en Allemagne et en France, paraissent susceptibles d'en provoquer bien d'autres au cours des années prochaines.

Enfin, il ne suffit pas d'avoir une voie excellente et des engins remarquables, il faut aussi disposer partout d'un personnel d'élite : dans les gares, sur les voies, dans les ateliers, sur les locomotives.

Comparaisons des meilleures vitesses dans le monde. — Pour apprécier la valeur des différents services offerts aux voyageurs, comment convient-il de comparer les vitesses commerciales ?

Il faut, — cela va de soi quand on y réfléchit —, faire le rapprochement des résultats obtenus sur des distances équivalentes et grouper en conséquence les parcours comparés.

On doit savoir en effet, — c'est l'expérience universelle qui le prouve, — que plus l'on va loin et moins vite on peut marcher. Corrélativement, une vitesse commerciale déterminée a d'autant plus de valeur qu'elle est soutenue sur un parcours plus long.

La réalisation d'une vitesse élevée, sur une longue distance, exige de multiples efforts de toutes natures. Pour effectuer à une vitesse très grande un seul parcours quotidien sur une ligne de 1 000 km de longueur, il faut réaliser un équipement beaucoup plus complexe, délicat, onéreux que pour parcourir 10 fois chaque jour, à une vitesse égale à la précédente, un même tronçon de 100 km.

On doit conserver ces notions présentes à l'esprit quand on examine les tableaux 1 à 5 ci-après qui donnent les meilleures performances réalisées sur des distances groupées par longueurs de même nature (1).

Le premier tableau s'applique aux faibles distances, de l'ordre de 100 à 200 km. Les Réseaux français y figurent par des performances remarquables dont on pourrait, au besoin, allonger la liste. On y voit aussi que les performances des Chemins de fer anglais ne le cèdent guère aux nôtres.

Le tableau suivant concerne les moyennes distances, de l'ordre de 300 km, distances qui, pour certains Réseaux, constituent à peu près le maximum de longueur pouvant être parcouru à l'intérieur de leur territoire.

Chemins de fer français et anglais y enregistrent les uns et les autres des résultats excellents.

Le trajet de 311 km de Paris à Bruxelles-Midi, franchi à 103,6 km/h de moyenne, paraît être le record du monde pour train-vapeur sur telle distance : nous ne manquerons pas de nous féliciter ici de voir le Nord français collaborer avec nos amis Belges pour assurer le vol aussi rapide de ce remarquable « Oiseau Bleu ».

Avec le troisième tableau on aborde les grandes distances, voisines de 500 km. Certains Réseaux dépassent nettement les dimensions de leur territoire.

Comme précédemment, les Chemins de fer français occupent une très bonne place. Ils l'emportent nettement

ici sur les Réseaux anglais et, par de nombreux parcours, surpassent le train le plus rapide d'Amérique : Chicago-Saint-Paul-Minneapolis.

Le Réseau P.O.-Midi détient le record du monde dans cette catégorie : Paris-Bordeaux, 588 km à 100 de moyenne. Il s'en faut de peu que le record ne lui soit enlevé par l'équipe Est-Alsace-Lorraine qui effectue à 97 de moyenne les 503 km de Strasbourg à Paris, suivie elle-même de près par le P.L.M. qui franchit les 512 km de Paris à Lyon à 95,1 de moyenne.

Voyons maintenant (tableau 4) un groupe de parcours à distances plus grandes encore, de l'ordre de 800 km. Les difficultés augmentent ; il est rare de rencontrer une ligne ferrée équipée sur une telle longueur pour permettre la circulation à très grande vitesse. Les résultats obtenus par les Chemins de fer français n'en sont, dans ces circonstances, que plus méritoires. C'est, on le voit, au P.L.M. qu'appartient le record du monde : 94,2 de vitesse moyenne sur les 863 km de Paris à Marseille.

Enfin, nous aborderons (tableau 5) les très grandes distances pour lesquelles on ne trouve qu'un petit nombre de trains à parcours directs : il y a peu de courants de trafic qui justifient la mise en marche de convois sur 1 100 km. Ici les résultats obtenus se dispersent sur une échelle de valeurs plus étendue. C'est encore le P.L.M. qui détient le record du monde : Paris-Nice, 1 087 km en 12 h 15 à 88,7 km/h de moyenne. A de telles vitesses, une augmentation d'un point dans la vitesse commerciale permet de réduire d'une dizaine de minutes la durée du trajet sur 1 100 km.

On peut signaler également comment se vérifie ici l'affirmation énoncée plus haut que la vitesse moyenne est d'autant moins élevée que le trajet est plus long. Le Nord-Express, qui fait du 93,3 de vitesse commerciale sur les 363 premiers km de son parcours de Paris à Liège, voit sa moyenne tomber à 81,4 sur la distance de 1 081 km de Paris à Berlin. De même le Côte-d'Azur-Pullman, après avoir soutenu une vitesse de 95,1 sur les 314 premiers km de Paris à Dijon, se réduit à 88,7 sur le trajet complet de Paris à Nice (1 087 km).

Par de nombreux exemples, nous venons de montrer que les Réseaux de Chemins de fer français n'étaient dépassés par aucun autre, pour la vitesse proprement dite. Les figures 6 et 7 prouvent que ce n'est pas seulement en qualité qu'ils l'emportent : ils ont aussi la première place pour la quantité journalière des services voyageurs à très grande vitesse.

Les renseignements de ce tableau correspondent à la situation des horaires au 1^{er} octobre 1934. Les chiffres applicables à la situation actuelle ne sont pas complètement rassemblés mais renforceraient, semble-t-il, notre appréciation. Il faut savoir cependant que, dans certains pays, l'Allemagne en particulier, se prépare de nouveaux efforts pour conquérir la première place aussi bien pour les trains automoteurs que pour les trains remorqués.

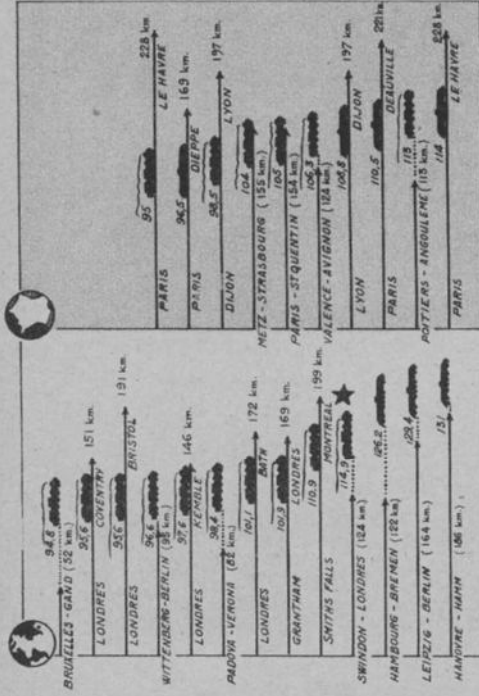
LES RÉSEAUX FRANÇAIS DÉTIENNENT LE RECORD DES SERVICES INTENSES

Si les Réseaux français détiennent le record des services rapides, ils possèdent aussi celui des services intenses, comme le montrent les deux exemples suivants :

Intensité de trafic sur grand parcours : « le tronçon commun » Paris-Dijon. — Le Réseau de Paris à Lyon et à la Méditerranée a pour artère maîtresse la ligne de 1 121 km qui, de Paris, dessert Lyon, Marseille, Nice et Vintimille. C'est sur cette ligne que sont établies chaque jour les belles performances signalées plus haut.

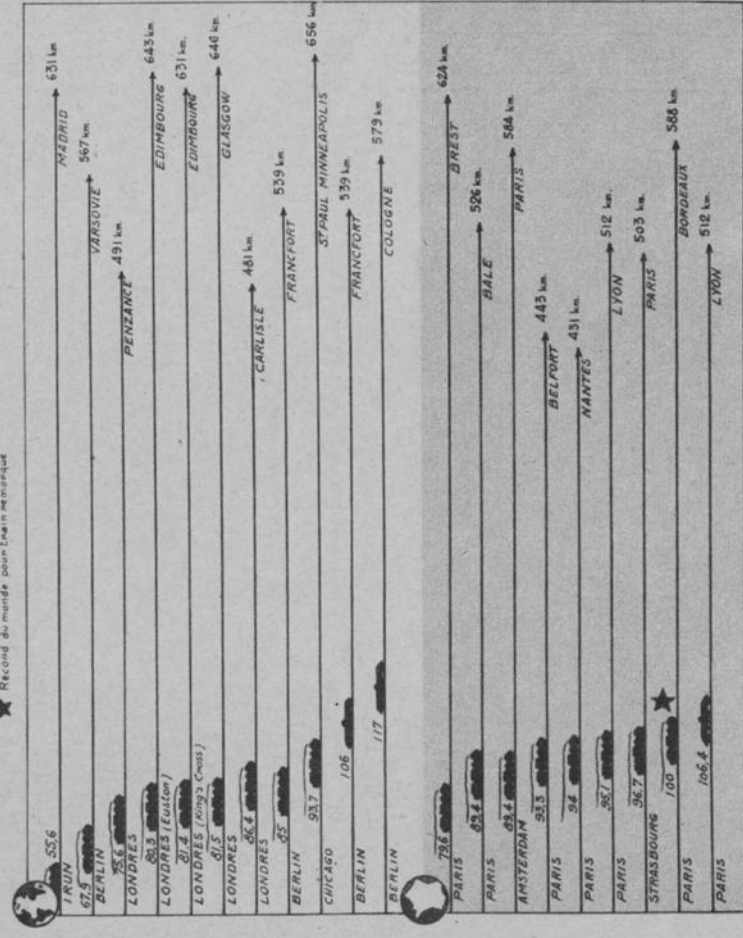
La première partie de cette ligne, composée des 314 km de Paris à Dijon, est commune aux courants de trafic existant entre la capitale d'une part et, d'autre part, Marseille et la Côte d'Azur, la Provence et le Languedoc, Lyon et le Dauphiné, le Jura, la Franche-Comté et les Savoies, l'Italie, la Suisse et leurs au delà. Cette seule

(1) Les renseignements fournis sont en général relatifs à des trains remorqués par des locomotives à vapeur ou électriques. Ils comprennent aussi, comme l'indiquent nos dessins, certaines performances effectuées par autorail.



← 1. Performances sur distances voisines de 150 km.

2. Performances sur distances voisines de 300 km.



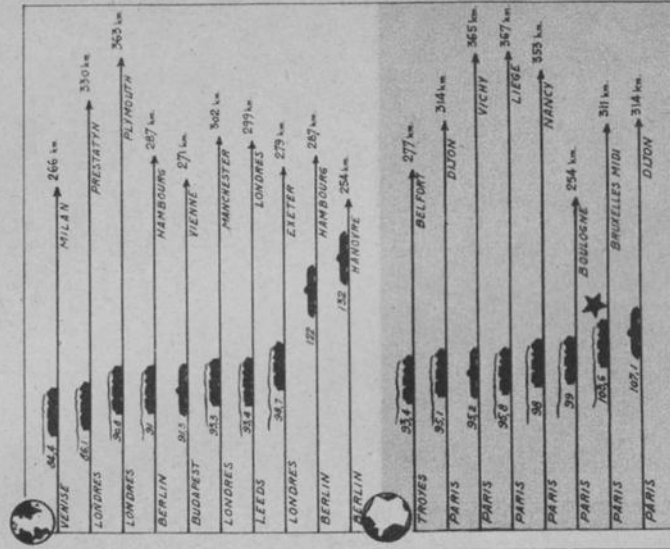
★ Record du monde pour train mené

★ Record du monde pour train mené

★ Record du monde - (1). Train aérodynamique Alta du Sud-Marché

★ Record du monde

(Sur ces 5 tableaux, la longueur des flèches figure la distance; l'avant des locomotives ou autorails donne la moyenne horaire sur l'ensemble des parcours considérés.)



★ Record du monde pour train mené

← 3. Performances sur distances voisines de 500 km.

4. Performances sur distances voisines de 800 km.



★ Record du monde - (1). Train aérodynamique Alta du Sud-Marché

★ Record du monde

5. Performances sur distances voisines de 1100 km.

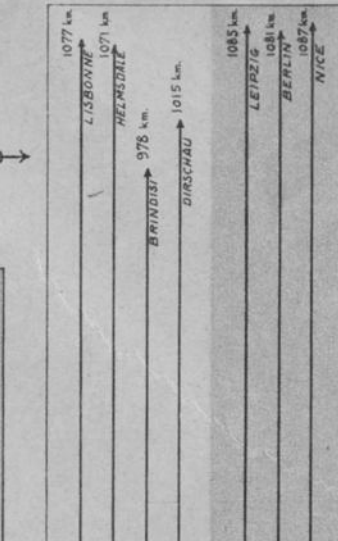
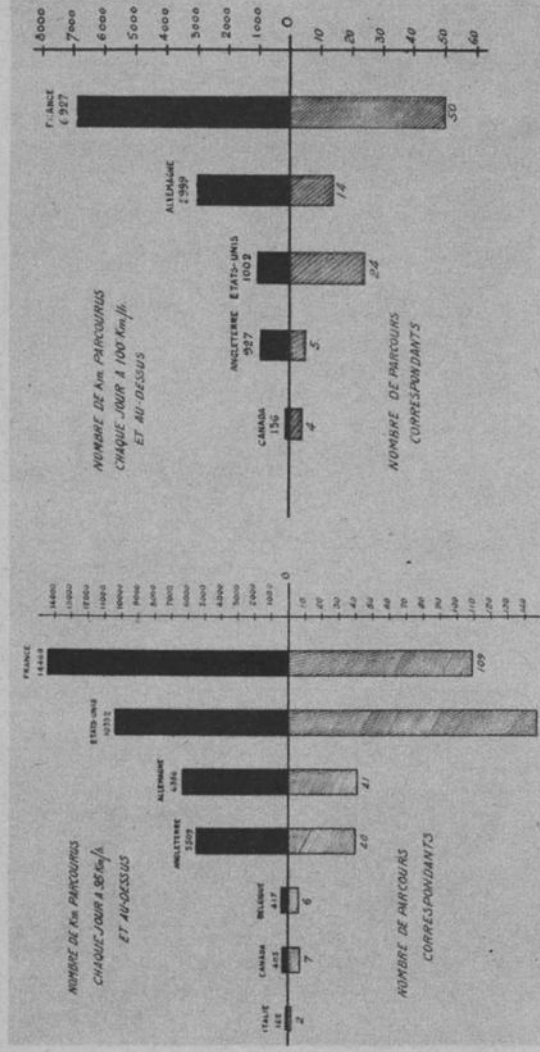


Fig. 6 et 7.

Les chemins de fer français ne l'emportent pas seulement en qualité : ils ont aussi la première place pour la quantité journalière des services-voyageurs à très grande vitesse.



section de ligne, d'une longueur égale au parcours de Paris à Bruxelles, constitue le « tronc commun » à plusieurs lignes, le plus long et le plus chargé du monde.

Certes, tous les Réseaux utilisent ainsi des « tronc communs » à plusieurs lignes, mais jamais avec une telle densité ni sur une aussi grande longueur. On peut s'en rendre compte d'un coup d'œil si l'on examine le schéma de la figure 8, qui représente synthétiquement et à la même échelle, pour les principaux Réseaux européens, la longueur de leur plus important « tronc commun » (exception faite de ceux de moins de 50 km) et l'importance de la « batterie » la plus dense de rapides et express qui empruntent ces divers « tronc communs ».

En plus d'un trafic atteignant dans chaque sens 75 trains de banlieue de Paris, une dizaine de trains omnibus de voyageurs et une vingtaine de trains de marchandises à grande ou petite vitesse, ce « tronc commun » P.L.M. est utilisé, dans chaque sens, par 43 rapides ou express dont 30 au moins le parcourant de bout en bout. Certains de ces derniers circulent isolément ou par petits groupes : c'est parmi eux que se trouvent ceux qui accomplissent les exploits cités tout à l'heure.

Mais ce qui constitue la caractéristique sans pareille du « tronc commun » Paris-Dijon, c'est la « batterie » des rapides de nuit. En service normal, 18 rapides ou express quittent Paris entre 20 et 23 h 20, à un intervalle moyen de 13 minutes, pour se suivre parallèlement jusqu'à Dijon.

Aux jours de grande affluence, la « batterie » de nuit passe de 18 à 30 ou même 35 trains. Il est arrivé d'ailleurs qu'en une seule journée le nombre total des 43 rapides et express expédiés par Paris-P.L.M. en 24 heures soit porté à 90 ; cela nécessite environ un millier de véhicules, lesquels, en raison des longs parcours effectués, ne peuvent regagner leur point de départ avant un délai minimum de 20 heures.

Dans le sens allant vers Paris, le « tronc commun » est parcouru chaque nuit par une « batterie » de trains équivalente à la précédente : 18 en service normal, 30 à 35 aux jours d'affluence. Ces trains parviennent à Paris entre 5 et 9 h 30, en même temps que 3 express d'autres directions et 25 trains de banlieue.

Le temps nous manque pour montrer ici la perfection de l'outillage affecté à cette ligne P.L.M. ; signalons cependant qu'on y emploie à la fois et le rail (62 kg au mètre linéaire) et les locomotives à vapeur les plus puissants d'Europe.

Il faudrait aussi donner une idée des solutions ingénieuses qu'il faut découvrir, des difficultés nombreuses et variées qu'il faut résoudre, pour parvenir à disposer les trains des 2 « batteries » de nuit dans un ordre convenant aux besoins des centres éloignés qu'ils desservent : Barcelone, Nice, Rome, Venise, Belgrade, Sofia, Bucarest, Athènes, Constantinople, Genève, Lausanne, Berne, Milan, etc...

Enfin, nous disions à l'instant que la ligne de Paris-Dijon a une longueur équivalente à celle de Paris-

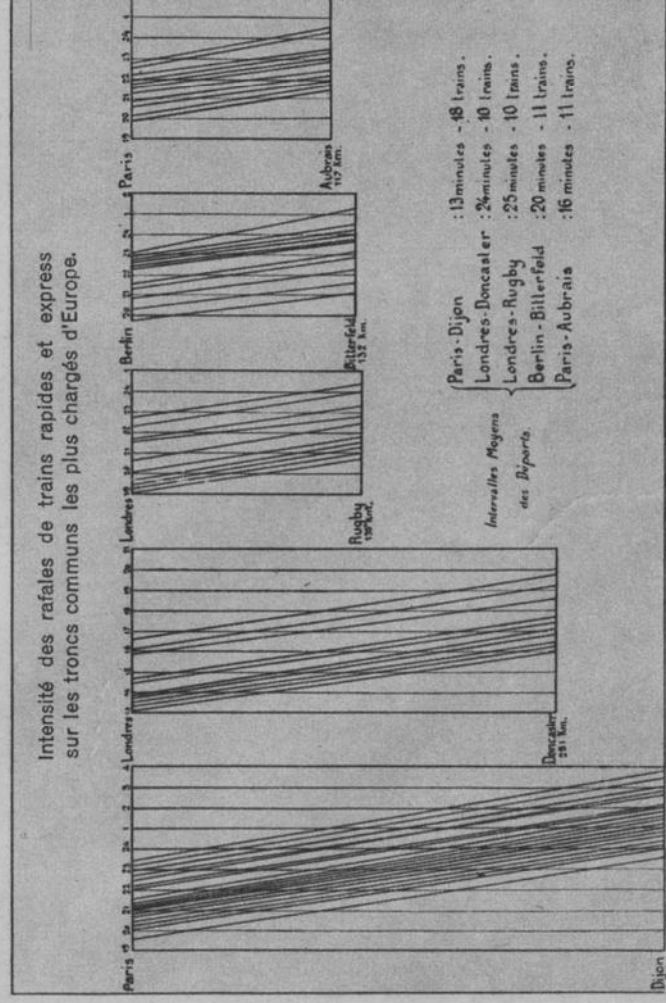


Fig. 8.

Le Réseau P.L.M. a pour artère maîtresse la ligne de 1121 km qui, de Paris, dessert Lyon, Marseille, Nice et Vintimille.

La première partie de cette ligne, composée des 314 km de Paris à Dijon, constitue le « tronc commun » à plusieurs lignes, le plus long et le plus chargé du monde.

Bruxelles : que l'on se représente l'envoi, en 4 h 20 d'intervalle, de l'une sur l'autre de ces capitales, d'une « batterie » de 20 trains rapides ou express en moyenne, et parfois de 35 ! Que l'imagination évoque ce chapelet de 35 rapides de 10 à 12 véhicules, filant à toute vitesse à un intervalle moyen de 8 à 10 km, tandis qu'en sens contraire circule un nombre égal de trains identiques ! Peut-être alors concevra-t-on les mérites d'une telle organisation sur laquelle nous n'avons pas le loisir d'insister.

Indiquons seulement que, par la force des choses, les trains des 2 « batteries » doivent se succéder, d'une extrémité à l'autre du « tronc commun » Paris-Dijon ou vice versa, dans l'ordre même où ils y ont été introduits. Quels que soient leur nature, leur destination, leur tonnage, tous ces trains circulent pendant plusieurs centaines de kilomètres à la même vitesse commerciale (78,5 environ), choisie pour répondre aux caractéristiques de l'ensemble des convois — alors qu'un rapide des 3 classes, pesant 550 t et circulant isolément, fera facilement du 84, que le Côte-d'Azur-Pullman y atteint le 95,1, que l'autorail Bugatti Paris-Lyon réalise du 107,1.

Intensité de trafic sur petit parcours : le service de banlieue du réseau de l'État. — Le second exemple, — tout aussi intéressant, quoique bien différent —, de lignes à circulation intense est fourni par ceux des **services de banlieue de Paris**, qu'assure le **Réseau de l'État français**.

Dans un périmètre de 10 à 30 km de rayon autour de toutes les capitales, se produit un très intense mouvement, à faible distance, de voyageurs effectuant plusieurs fois par jour le trajet de leur résidence à la capitale ou inversement.

En ce qui concerne Paris, ce trafic est réparti, — inégalement d'ailleurs —, entre les divers Réseaux qui y aboutissent : 25 millions de voyageurs par an pour le P.L.M., 70 millions pour l'Est, 75 millions pour le P.O.-Midi, 75 millions pour le Nord, 145 millions pour l'État, au total 390 millions.

Le Réseau de l'État dispose à Paris de 3 grandes gares : Invalides, Montparnasse, Saint-Lazare. C'est cette dernière qui, en plus d'un service chargé de voyageurs à grande distance, assure les 85% du trafic de la banlieue État, c'est-à-dire 35% du mouvement total des voyageurs de banlieue de Paris pour l'ensemble des 5 Réseaux qui y aboutissent.

On ne peut, sans citer de chiffres, se rendre compte de l'extraordinaire intensité du trafic considéré.

Chaque jour, pour desservir les localités de la zone Ouest de Paris, il y a **dans chaque sens** :

454 trains de banlieue à Saint-Lazare,
78 — — — à Montparnasse,
98 — — — à Invalides,

soit, au total, 630 trains distincts dans chaque sens.

A titre de comparaison, indiquons que le plus important service de banlieue de Londres se fait par les gares du Southern-Railway qui expédient à cet effet un nombre de trains comparable à celui de l'État français. Pour ce qui est de Berlin, on compte 508 trains de banlieue quotidiens, de chaque sens, sur la ligne circulaire intérieure qui donne naissance au principal courant de trafic de banlieue, lequel peut être mis en parallèle avec celui fourni par l'ensemble des 3 gares précitées du Réseau de l'État français (630 trains).

A Paris-Saint-Lazare, dans l'heure la plus chargée (de 18 h 20 à 19 h 20), on assure le départ de 52 000 voyageurs de banlieue : soit près de **900 à la minute**.

Pour cela, 50 trains sont mis en marche : en y ajoutant ceux qui sont expédiés vers la grande banlieue et vers les localités éloignées, ainsi que ceux reçus des diverses provenances, on obtient en service normal pour l'heure la plus chargée un total de 125 trains non compris les évolutions de machines.

Aux périodes de fête, d'ailleurs, tous ces chiffres sont largement dépassés. C'est ainsi, par exemple, qu'en une seule journée de veille d'Assomption, la gare Saint-Lazare a reçu ou expédié 368 000 voyageurs ayant nécessité :

1 010 trains de petite banlieue,
124 — — de grande banlieue,
125 — — à grand parcours.

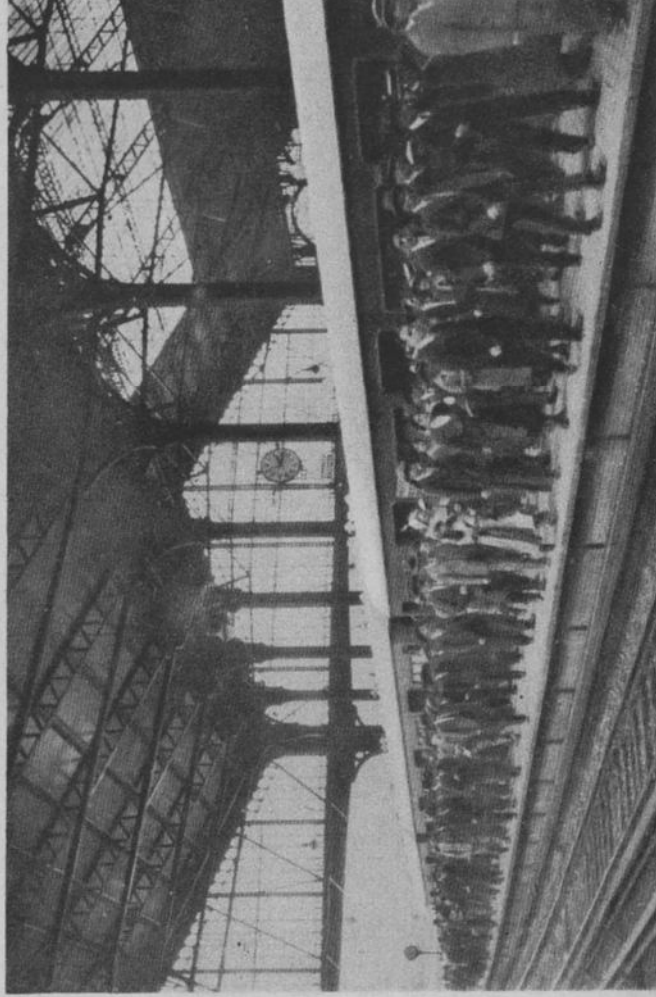
Quelle est l'industrie qui peut se vanter de « produire » à une telle cadence, de servir à première demande une clientèle aussi variée et sujette à de tels à-coups ?

Ajoutons que le Réseau de l'État français effectue dans des conditions remarquables de confort et de régularité le trafic considérable qui lui incombe.

On devine la qualité et l'importance de l'outillage, l'habileté et le dévouement du personnel, la perfection de l'organisation affectés à ces services si délicats.

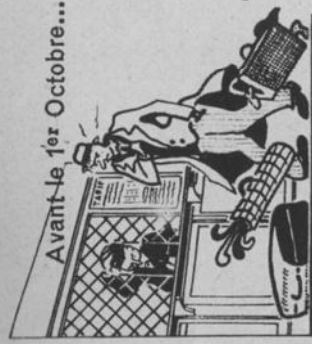
La desserte des lignes de faible longueur (15 à 25 km) affectées à la circulation extrêmement intense de la banlieue de Paris sur le Réseau de l'État français, est-elle, — ou non —, plus difficile que celle du « tronc commun » de 314 km que le Réseau du P.L.M. exploite entre Paris et Dijon ?

Nous ne chercherons pas à en décider. Disons seulement que ce sont là deux beaux exemples des problèmes de circulation intense qui se posent aux Réseaux français, — et dont la solution leur fait le plus grand honneur.



Ci-contre, arrivée d'un train de banlieue du Réseau de l'État, à la gare Saint-Lazare.

St-Lazare assure, dans l'heure la plus chargée, le départ de 52 000 voyageurs de banlieue.



Avant le 1^{er} Octobre...

Le voyageur. — Ces billets vont sans doute me coûter dans les 295 f... (A l'employé) : Combien mes billets ?
L'employé. — 310 f, Monsieur !
Le voyageur. — C'est curieux, j'avais compté... enfin, j'ai dû encore me tromper !



...Et maintenant (1) POUR LE CAS

Le voyageur. — Inutile de me bousculer, j'ai préparé ma monnaie : ce voyage coûte 275 f... (Arrivé au guichet) : Combien mon billet ?
L'employé. — 275 f, Monsieur !
Le voyageur. — C'est parfait, les voici.

LES SIMPLIFICATIONS apportées à la Tarification - voyageurs

par M. Faure, Chef de la 6^e Division
du Service Central de l'Exploitation

AU cours de cette année, les Grands Réseaux ont entrepris de reviser leur tarification « voyageurs » et de remanier sur des bases entièrement nouvelles leurs tarifs de petits colis (jusqu'à 50 kg) et des expéditions de détail (de 50 à 1 000 kg).

Leurs travaux ont abouti pour les marchandises à une proposition qui vient d'être homologuée (1) ; pour les 1^{er} octobre, la nouvelle tarification est entrée en vigueur.

Cet article a pour objet d'indiquer sommairement les caractéristiques essentielles de cette tarification et les innovations qu'elle apporte.

D'une manière générale, les Réseaux se sont attachés à présenter les nouveaux tarifs en un petit nombre de formules faciles à retenir, en éliminant d'assez nombreuses dispositions anciennes en fait peu utilisées.

I. — MODIFICATIONS DANS LA PRÉSENTATION

Avant le 1^{er} octobre 1935, la tarification « voyageurs » était composée de 10 tarifs dont certains comportaient des dispositions se rapportant à des voyages de natures très différentes. C'est ainsi, par exemple, que les tarifs n^o 6 avaient trait aux billets de famille, aux billets de voyage avec automobile, aux billets pour stations balnéaires, climatiques ou thermales, aux billets de fin de semaine, etc... La recherche des textes était, dans ces conditions, assez difficile.

Dans la nouvelle tarification, les régimes tarifaires ont été groupés d'une façon plus rationnelle en 5 fascicules : Tarifs généraux, Tarif des billets d'aller et retour et circulaires, Tarif des voyageurs en groupes, Tarif des abonnements, Dispositions diverses. La recherche des textes de tarifs est ainsi notablement facilitée aussi bien pour les voyageurs que pour les agents des petites gares.

D'autre part, les Réseaux se sont efforcés d'apporter à leurs textes la plus grande clarté et la plus grande simplicité possibles.

II. — MODIFICATIONS DE FOND

C'est encore le souci de simplification qui a présidé aux modifications apportées quant au fond aux anciens tarifs.

Il n'entre pas dans le cadre du présent article d'indiquer toutes ces modifications et nous nous bornerons à exposer ci-après les plus caractéristiques :

Prix.

Les prix figurant dans les anciens tarifs étaient des prix nus, ne comprenant ni la majoration, ni l'impôt. Par suite, pour obtenir les sommes à percevoir du public, les chiffres indiqués dans les tarifs étaient à multiplier par un coefficient (4 505).

Les prix inscrits dans les nouveaux tarifs sont les prix nets à percevoir du public.

De plus, les bases kilométriques du tarif général ont été arrondies. Elles sont maintenant de 0,45 f en 1^{re}, 0,30 f en 2^e et 0,20 f en 3^e classe.

Nos clients peuvent ainsi plus facilement calculer à l'avance les prix de leurs billets.

Arrêts en cours de route.

D'une manière générale, dans l'ancienne tarification, le nombre des arrêts autorisés en cours de route était limité et variable avec la distance ; d'autre part, pour chaque arrêt, le voyageur devait se munir d'un bulletin d'arrêt (4 f en 1^{re}, 3 f en 2^e et 2 f en 3^e classe).

Dans la nouvelle tarification, le voyageur peut s'arrêter aussi souvent qu'il le désire, étant entendu que la durée de son voyage ne doit pas dépasser la validité de son billet ; le coût du bulletin d'arrêt est de 2 f en toute classe.

Billets circulaires.

Dans l'ancienne tarification, les billets circulaires (billets dont l'itinéraire est fixé au gré du voyageur) étaient délivrés pour des parcours de 500 km au moins. La réduction variait suivant la distance (de 50 en 50 km) et, suivant la classe, de 10 à 30% et, en fait, pour les parcours usuels elle était inférieure à celle des billets d'aller et retour ordinaires (25% en 1^{re}, 20% en 2^e et 3^e).

D'autre part, le prix du billet circulaire ne pouvait être inférieur au prix de 2 billets simples à plein tarif pour la distance entre la gare de départ et la gare du circuit la plus éloignée de la gare de départ.

Dans la nouvelle tarification, le voyageur peut effectuer un voyage circulaire en bénéficiant de la réduction des allers et retours quelle que soit la longueur du parcours effectué et le minimum de taxe, au lieu de correspondre au prix de 2 billets simples à plein tarif, est égal au prix d'un billet d'aller et retour.

Ce tarif, qui permet au touriste de bénéficier d'une réduction sensible pour un itinéraire de son choix, sera certainement très apprécié du public.

Billets d'aller et retour à validité prolongée.

Dans l'ancienne tarification, il était délivré des billets d'aller et retour spéciaux pour les voyages à destination des stations balnéaires, thermales et climatiques, et pour effectuer certains circuits fixes par fer ou des voyages combinables fer-autocar.

Ces billets, qui avaient une validité supérieure à celle des billets d'aller et retour ordinaires (la validité était de 33 jours en général), comportaient des réductions variables avec la longueur du trajet.

Dans la nouvelle tarification, la délivrance des billets d'aller et retour à validité prolongée a été maintenue ; la réduction est celle des billets d'aller et retour ordinaires et la validité est portée à 40 jours (cette validité peut être prolongée de deux fois 20 jours pour les billets délivrés à destination des stations balnéaires, thermales et climatiques).

Par ailleurs, en vue de faciliter le développement de la pratique des sports d'hiver, la délivrance des billets d'aller et retour à validité prolongée a été très étendue.

Billets d'aller et retour de fin de semaine.

Précédemment, les billets d'aller et retour de fin de semaine n'étaient délivrés qu'en trafic intérieur ou en trafic commun intéressant seulement des Réseaux contigus ; d'autre part, ils ne s'appliquaient qu'à certaines relations désignées.

Dans la nouvelle tarification, la délivrance des billets de fin de semaine est prévue au départ de toutes les gares des Réseaux à destination des stations balnéaires, thermales, climatiques ou de sports d'hiver.

La réduction applicable est de 40 ou de 50% suivant la distance, la validité étant également elle-même variable avec la longueur des parcours effectués.

Billets d'aller et retour de famille.

Sous le régime de l'ancien tarif, le calcul des prix des billets était très compliqué. Il était prévu, en effet, 3 taux de réduction différents suivant le rang que la personne occupait sur le billet de famille (25% pour la 2^e personne,

(1) Voir la « Revue documentaire » du présent numéro.

SI VOUS VOYAGEZ
EN GROUPE...



...VOUS NE POUVEZ PAS DÉCOURAGER VOS VOYAGEURS EN GROUPE !

Les billets collectifs sont accordés, sous certaines conditions, à tous les membres d'un groupe de voyageurs. Les billets collectifs sont accordés, en outre, pour des voyages en groupe d'une durée de 15 jours ou plus, organisés par des agences de voyages ou des sociétés agréées.

LES BÉNÉFICIAIRES

Les billets collectifs sont accordés, sous certaines conditions, à tous les membres d'un groupe de voyageurs. Les billets collectifs sont accordés, en outre, pour des voyages en groupe d'une durée de 15 jours ou plus, organisés par des agences de voyages ou des sociétés agréées.

50% pour la 3^e, 75% pour la 4^e personne et chacune des suivantes). De plus, une réduction supplémentaire jouait, si les parcours dépassaient 400 km.

Dans la nouvelle tarification, la formule applicable pour le calcul des prix est la suivante : les 2 premières personnes paient le prix du tarif général ; la 3^e personne et chacune des suivantes paient ce prix réduit de 75%.

L'établissement des billets est, par suite, très simplifié.

Billets pour voyage en groupe.

L'ancien tarif des voyages en groupes accordait une réduction de 50% par groupes de 10 personnes, aux membres de certaines sociétés ou groupements limitativement désignés au tarif (sociétés sportives, littéraires, scientifiques). Il concédait, d'autre part, une réduction de 30% par groupe de 15 personnes pour les voyages collectifs organisés par des agences.

Ce régime avait donné lieu à de nombreuses critiques de la part des sociétés non désignées au tarif et de la part des Agences de voyages, du fait que certains groupes de 10 voyageurs bénéficiaient d'une réduction de 50% alors que des groupes beaucoup plus importants obtenaient une réduction de 30% seulement.

Le nouveau tarif prévoit l'octroi d'une réduction de 50% à tous les groupes de 10 personnes quel que soit le mode de formation du groupe.

La nouvelle tarification permettra au chemin de fer d'offrir, dans la plupart des cas, des prix plus réduits que les autocars et il est, par suite, permis d'espérer qu'elle ramènera au chemin de fer de nombreux groupes de touristes qui se déplaçaient avant par la route.

Il arriverait, en effet, fréquemment, sous le régime de notre ancien tarif de groupes que des sociétés, n'ayant pas droit à la réduction de 50%, s'adressaient à des entrepreneurs d'autocars qui leur consentaient des prix inférieurs à ceux du chemin de fer.

D'autre part, les Agences de voyages, qui sont pour les Réseaux des auxiliaires très précieux, pourront recruter plus facilement les voyageurs en groupes. Elles y gagneront et le chemin de fer aussi.



(Le chemin de fer transporte maintenant gratuitement l'automobile des voyageurs désireux de visiter en auto des régions touristiques éloignées de leur résidence.)

"Qui veut voyager loin ménage sa... voiture"

Abonnements ordinaires.

Dans l'ancienne tarification, il n'existait aucun rapport rationnel entre le prix des cartes suivant leur durée de validité.

Dans la nouvelle tarification, les prix des cartes sont établis en prenant comme base la mensualité, c'est-à-dire le douzième du prix de la carte valable un an.

Abonnements à demi-tarif.

La principale innovation par rapport à la situation antérieure consiste dans la délivrance, sur tous les Réseaux, de cartes donnant droit à l'obtention de billets à demi-tarif sur des parcours quelconques fixés au gré du voyageur. Ces cartes sont valables soit 3 mois (carte de saison), soit un an.

Précédemment, les cartes de cette catégorie n'existaient que sur certains Réseaux seulement, dont le P.L.M., et, sauf sur la banlieue du Réseau de l'Etat, elles comportaient un minimum de taxe, pour 150 km.

Dans la nouvelle tarification, les minima de taxe correspondent à des parcours de 25 ou de 50 km et il en résulte un abaissement appréciable des prix à payer par les Voyageurs, qui utilisaient ces cartes sous le régime des anciens tarifs pour des parcours inférieurs à 150 km. Etant donné la modicité du prix de ces cartes (50 f en 3^e classe pour les cartes d'un an valables sur un parcours n'excédant pas 25 km), cette tarification sera très appréciée des nombreuses personnes qui se déplacent assez fréquemment sur certaines lignes.

Le tableau ci-après indique, pour certaines coupures de distance, le nombre de voyages simples nécessaires pour récupérer le prix de la carte.

DISTANCES	Cartes de 3 mois			Cartes de 1 an		
	1 ^{re} cl.	2 ^e cl.	3 ^e cl.	1 ^{re} cl.	2 ^e cl.	3 ^e cl.
25 km	7	8	8	18	20	20
50 km	6	6	6	14	16	16
100 km	6	6	6	11	12	12
200 km	5	5	5	9	10	10

Voyageurs avec automobile.

Dans l'ancienne tarification, pour bénéficier de prix réduits pour le transport de leurs voitures, les voyageurs devaient être munis de billets d'aller et retour de famille, ou, faute de pouvoir obtenir ces billets, de billets spéciaux calculés au plein tarif.

Les prix payés pour le transport de la voiture différaient suivant que 1, 2, 3 voyageurs ou plus l'accompagnaient.

Bien qu'il présentât un réel intérêt pour le public, ce régime tarifaire, assez compliqué, était peu utilisé en raison de la difficulté qu'éprouvaient les voyageurs pour déterminer le prix total à payer.

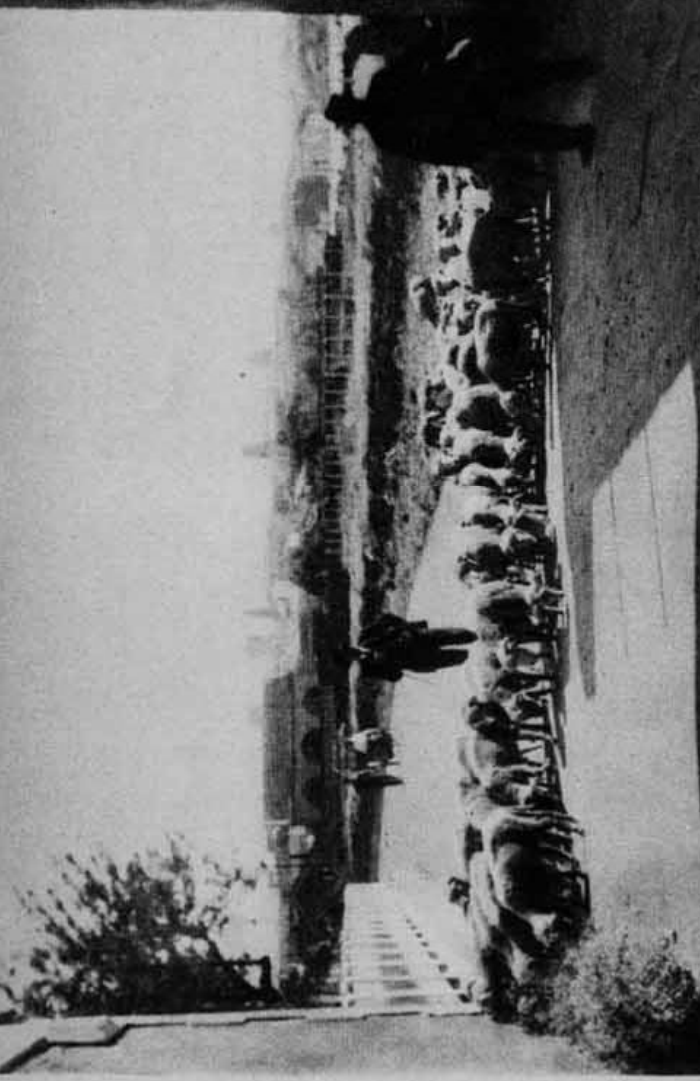
Dans la nouvelle tarification, les voyageurs ont droit au transport gratuit de leur voiture automobile pourvu qu'ils acquittent un prix total de 1 f par kilomètre.

C'est ainsi que, dans le cas d'une famille de 3 personnes effectuant le trajet de Paris-Nice et retour (2 174 km) en 1^{re} classe (prix du voyage complet avec un billet de famille 2 201,20 f), l'automobile est transportée gratuitement (le minimum de 1 f par km soit 2 174 f est dépassé).

La voiture est également transportée, sans supplément, dans le cas d'un groupe constitué par 2 personnes sans lien de parenté voyageant en 1^{re} classe avec un chauffeur en 3^e classe (les voyageurs acquittent pour leur propre transport une taxe kilométrique de 1,10 f).

La nouvelle formule tarifaire, très simple et qui se prête bien à une large publicité, sera sans nul doute très appréciée des nombreux voyageurs qui, désireux de visiter en automobile des régions touristiques éloignées de leur résidence, seront heureux de rejoindre ces régions en voyageant confortablement en chemin de fer (cas des Parisiens se rendant sur la Côte d'Azur).

Ainsi qu'il apparaît dans ce bref exposé, un gros effort a été fait pour simplifier la tarification et donner de nouvelles facilités aux voyageurs. Il est à souhaiter que ces innovations aient d'heureux effets sur les recettes de nos Grands Réseaux, en favorisant notamment le développement de leur trafic touristique.



La transhumance en Arles

par M. Roubeau, Inspecteur
divisionnaire de l'Exploitation
à Arles

LE pays d'Arles, formé en grande partie par les vastes plaines de la Crau et de la Camargue, a été de tout temps le centre par excellence de l'élevage ovin. Les prairies naturelles et artificielles de la Crau, à la flore très variée et les pacages de la Camargue (en provençal, les « enganes »), offrent aux troupeaux une pâture abondante pendant l'hivernage (1).

Mais à la saison chaude, la plaine aride et desséchée par le soleil brûlant ne fournit plus aucun herbage, et les troupeaux doivent aller sur les montagnes et les plateaux rechercher la nourriture saine, la fraîcheur et le repos, qu'ils ne sauraient trouver désormais sur le sol provençal que la sécheresse et les moustiques vont rendre inhospitalier.

C'est ce déplacement des troupeaux qui constitue « la transhumance » (du latin « trans » et « humus »).

Des peintres, Jourdan : « Le retour du troupeau » (musée Longchamp, Marseille), des écrivains, Frédéric Mistral et Alphonse Daudet, pour ne citer que les plus célèbres, ont exprimé tout ce que représentent de tradition, de pittoresque et de poésie les troupeaux de transhumants en marche sur les routes poussiéreuses de Provence.

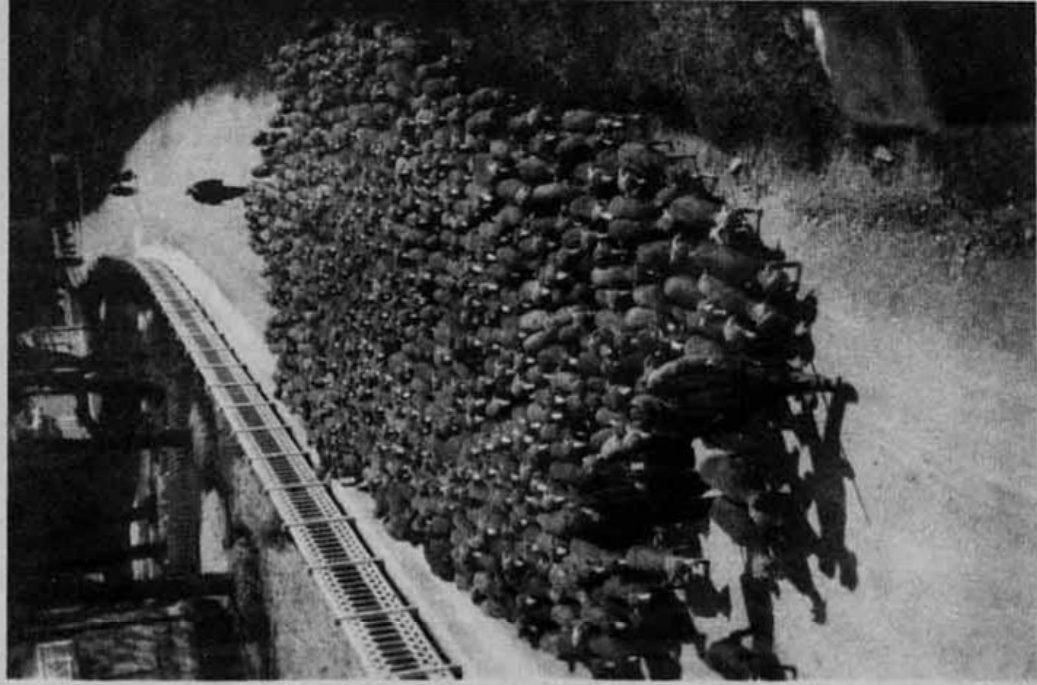
Songez que par la voie de terre, la seule utilisable autrefois, il faut de 10 à 15 jours aux bergers pour conduire les troupeaux de leurs quartiers d'hiver aux régions alpêtres, pour « l'estivage ». La marche des troupeaux ne dépasse pas, en effet, la vitesse de 2,500 km à l'heure et l'étape quotidienne est de 25 à 30 km au plus.

A l'heure actuelle, la transhumance s'effectue par voie ferrée et voie de terre, certains bergers préférant encore ce dernier mode de transport, soit par économie, soit surtout par tradition.

C'est avec la foire annuelle du 20 mai, en Arles, que s'ouvrent les premières transactions de bétail ovin et que s'effectuent les premiers embarquements de troupeaux. La transhumance proprement dite ne commence que vers la mi-juin.

Le transport des moutons, brebis, agneaux, ainsi que celui des ânes qui les accompagnent, est réglé par le chapitre IX, paragraphe 2 du Tarif spécial P.V. 1/101. Le trajet « aller » doit s'effectuer du 15 mai au 15 juillet

(1) L'hivernage comprend l'hiver et une grande partie de l'automne et du printemps. Il correspond au séjour en Provence. Voir *Bulletin P.L.M.*, n° de mai 1935 : « Le P.L.M. et la mise en valeur de la Crau ».



Arrivée d'un troupeau en gare d'Arles.

et le retour du 25 août au 15 novembre. La valeur par tête d'animal ne doit pas dépasser 250 f pour les moutons et 700 f pour les ânes.

Faut-il rappeler, enfin, qu'un permis de circulation gratuit est délivré pour un conducteur et deux chiens, par expédition d'au moins un wagon ?

La gare d'Arles, où le trafic des transhumants est le plus élevé, dispose, pour l'embarquement des troupeaux, d'un quai desservi par deux voies latérales pouvant contenir 24 wagons chacune et d'un quai de secours desservi par une seule voie, sur laquelle on peut placer 25 wagons en chargement.

Les wagons vides sont affectés et marqués avant l'embarquement, de manière à éviter des manœuvres de classement au moment de la formation des trains, qui s'opère par simple raccord.

Des itinéraires accélérés permettent d'atteindre les centres d'estivage les plus éloignés en moins de 20 h. Indiquons ci-après les destinations principales au départ d'Arles, avec les durées de parcours :



Les troupeaux en attente d'embarquement en gare d'Arles. Au milieu, le bélier conducteur.



Le bélier conducteur est embarqué le premier. Tout le troupeau va suivre en ligne descendant de celui de Panurge...

spécimens au musée Arlaten, se retournant de temps à autre pour voir si le troupeau ne s'attarde pas, le berger dit « ménaire », immédiatement suivi des boucs et béliers porteurs de petites sonnettes, conduit ses moutons sur les emplacements de la ville où ils pourront attendre l'heure de l'embarquement. Toutes les places s'animent du bêlement des animaux, des allées et venues des chiens actifs autour du troupeau qu'ils surveillent étroitement, tandis que le premier berger, ou le fermier — le « bayle » — vont reconnaître l'emplacement des wagons qui lui sont affectés.

Cette reconnaissance effectuée, les troupeaux sont dirigés un à un aux abords de la gare.

Un signal, un simple mot — inintelligible pour le profane, mais aussitôt interprété par les chiens — et le troupeau est arrêté, rassemblé ou poussé plus avant, par les aboiements de ces derniers dont l'activité est incessante.

Sous la conduite des béliers, les moutons gagnent le quai d'embarquement. Un bélier conducteur est alors

Destination	Distance	Durée du trajet
Albertville.	343 km	15 h 01
Grenoble.	258 km	11 h 27
Bourg-Saint-Maurice.	400 km	18 h 07
Modane.	407 km	17 h 01
Veynes.	239 km	11 h 14
Gap.	265 km	12 h 41
Briançon.	348 km	17 h 02

Les transports de transhumants ont lieu chaque année à une cadence assez élevée, comme en témoignent les données ci-dessous afférentes aux expéditions de la gare d'Arles :

1926.	932 wagons	1931.	933 wagons
1927.	990 —	1932.	746 —
1928.	663 —	1933.	676 —
1929.	639 —	1934.	698 —
1930.	753 —	1935.	674 —

L'effectif des troupeaux transhumants par voie de terre et voie de fer, du pays d'Arles, peut être évalué à 250.000 têtes.

Pendant la transhumance, la région arlésienne offre une activité inaccoutumée. Sur les routes d'accès de la ville, les troupeaux en marche présentent un aspect vraiment curieux.

Précédé des ânes chargés de leurs bâts et secouant ces énormes sonnettes dont on peut voir quelques

embarqué par les bergers — quelquefois non sans peine — et tout le troupeau, appelé par le berger, qui agite la cloche du bélier à l'intérieur du wagon, se précipite, en ligne descendant de celui de Panurge.

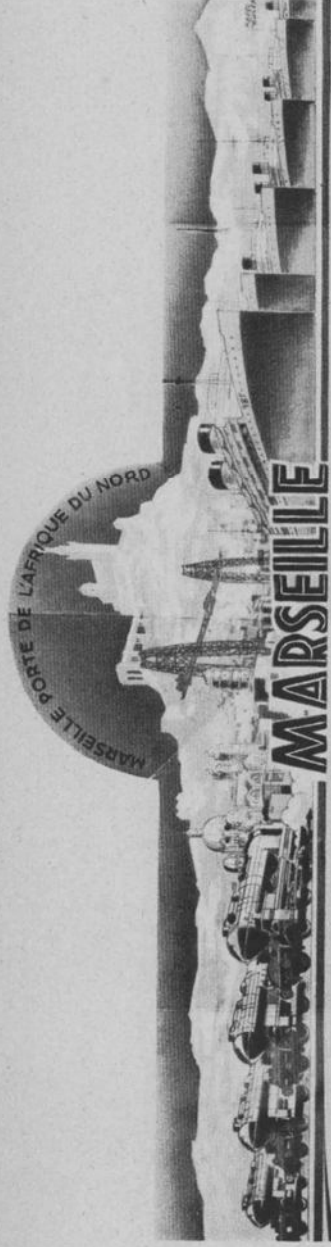
Les bâts des ânes sont suspendus aux toitures des wagons, au-dessus des animaux, et l'embarquement terminé, les trains sont formés avec précaution, tandis que s'atténuent les bêlements.

Longtemps encore après les derniers départs, l'odeur bien caractéristique du « Mérinos d'Arles » persiste sur les places de la ville, aux abords de la gare et sur les quais d'embarquement, malgré toute l'activité déployée par le service de la voirie.

Les départs s'échelonnent sur une période assez courte — une quinzaine — et l'importance des expéditions nécessite certains jours la mise en marche de deux trains facultatifs : car l'été est venu, et bergers et troupeaux se dépêchent d'abandonner les « enganes » et les moustiques pour gagner la fraîcheur des pâturages verdoyants de l'estivage.

Le retour s'opère à une cadence plus ralentie. On a moins de hâte à rejoindre les campements de l'hivernage, où, revêtus de la houppelande, au milieu des pacages, les pâtres pousseront devant eux, lentement, leur troupeau contre le mistral.

Les mas et les bergeries retiendront à nouveau des bêlements des troupeaux, auxquels seuls feront écho les cris d'oiseaux des marais, redonnant ainsi à cette terre si prenante son véritable aspect.



**DES TRAINS RAPIDES
METTENT MARSEILLE EN LIAISON
QUOTIDIENNE AVEC LES PRINCIPAUX CENTRES DE LA
FRANCE ET DE L'ÉTRANGER**

LONDRES à 20h
CALAIS à 16h 30
BROUAGES à 16h 30
DIEPPE à 16h 30
LE HAVRE à 17h 30
CHERBOURG à 18h
NANTES à 18h 30
AMSTERDAM à 21h 30
BRUXELLES à 21h
STRASBOURG à 21h 30
GENÈVE à 21h 30
L'YON à 21h 30
GIENNE à 21h 30
NICE à 21h 30

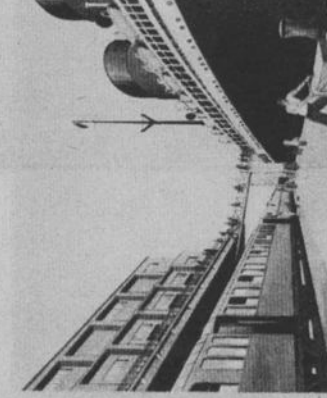


Première étape des beaux voyages

C'est un port, l'un des plus beaux de tout le monde. Il est illustré sur tous les journaux. Il fait honneur à son pays. Il est l'un des grands ports du monde. Il est l'un des plus beaux de tout le monde. Il est l'un des plus beaux de tout le monde.

Il s'appelle le port de Marseille. On y va par le train. On y va par le bateau. On y va par l'air. On y va par la mer. On y va par la terre. On y va par le ciel. On y va par l'eau. On y va par le feu. On y va par le vent. On y va par la pluie. On y va par le soleil. On y va par la lune. On y va par les étoiles. On y va par tout.

**DES TRAINS-PAQUEBOTS
RELIENT PARIS À L'AFRIQUE DU NORD AVEC
TRANSBORDMENT DIRECT AU PORT DE LA JOLLETTE**



(Dépliant de publicité P.L.M.)

Cinq jours il y a cent ans Paris - Marseille - Alger 33 heures aujourd'hui

LE P.L.M., Réseau de la montagne et des sports d'hiver, est aussi — et ce n'est pas son titre le plus mince — celui de la Méditerranée, au bord de laquelle il compte nombre de gares importantes : celles de Marseille, Sète, Toulon, Nice, etc...; autant de portes ouvertes sur le fameux « bassin méditerranéen » donnant accès aussi bien en Afrique du Nord qu'en Orient et en Extrême-Orient. Pour n'envisager ici que les relations de Marseille avec nos possessions de l'Afrique du Nord, il est un fait certain de, chaque année, le Chemin de fer et les Compagnies de navigation s'efforcent d'apporter des améliorations, qui facilitent grandement ce va-et-vient continu.

C'est ainsi que le **Bulletin P.L.M.** a régulièrement tenu ses lecteurs au courant des travaux entrepris à la Joliette, pour réaliser le transbordement direct des voyageurs du train au paquebot.

Rappelons aussi que cette Revue a publié, en septembre 1934, un article sur l'« El-Djezaïr », unité la plus récente de la Compagnie de Navigation Mixte.

Il faut se réjouir enfin, du nouvel essor que prennent actuellement ces mêmes relations grâce à l'apparition de 2 autres unités rapides : « Chella » arborant les couleurs de la Compagnie Paquet et « Ville-d'Alger » battant pavillon de la Transatlantique.

Le temps n'est pas si loin — à peine plus de 100 ans — où équipages, passagers, marchandises, pour faire ce même trajet, devaient tant bien que mal, et plutôt mal que bien, se frayer la route à travers les rapides « che-

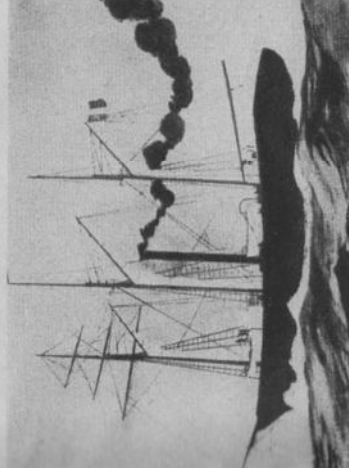
becks » et les goélettes des pirates barbaresques. Et cela jusqu'à la prise d'Alger. Peu après, voyageurs, postes et marchandises commencèrent à emprunter sans appréhension les voiliers ou les bâtiments de la Marine de Guerre.

En 1831, grande innovation : la Compagnie Bazin inaugurerait la **navigation commerciale à vapeur** avec le « Henri-IV » et le « Sully », tous deux propulsés par des roues à aubes, seul moyen connu à cette époque. Dix ans après, ils étaient suivis du « Pharamond » et du « Tago » qui, en 48 h, assurait 3 traversées par mois vers l'Algérie. Et comme la Compagnie Bazin venait de se voir concéder, en 1842, le service des dépêches, les navires mis en ligne étaient à coque de fer et portaient chacun un docteur et une femme de chambre, ce qui évidemment était le comble du raffinement et du confort...

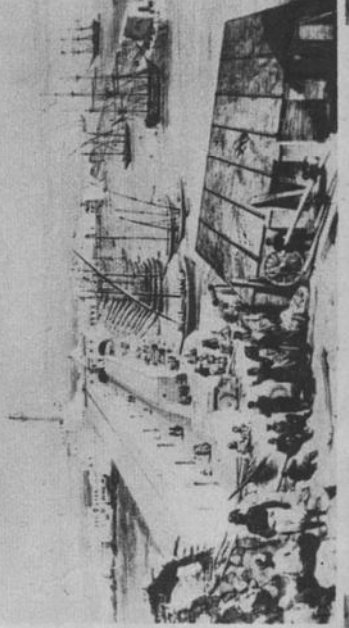
Cette même Compagnie Bazin fusionna, en 1847, avec la Compagnie Touache (qui allait s'appeler Compagnie de Navigation Mixte, parce que ses navires utilisaient à la fois voile et vapeur). Tous les navires à aubes furent alors remplacés par des **bâtiments à hélice**, et le « Du-Tremblay », avec ses 40 m de long, fit une entrée sensationnelle à Alger.

Il fallait à cette époque, pour se rendre de Paris à Alger, 60 h de « poste » et 48 h de mer, du moins par beau temps. On pouvait ainsi, pour quelque 300 f d'alors, faire le voyage en 5 jours.

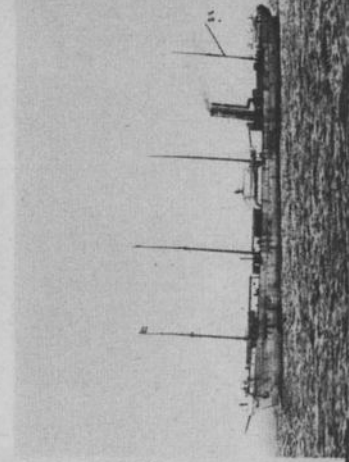
« Du-Tremblay » (1852)

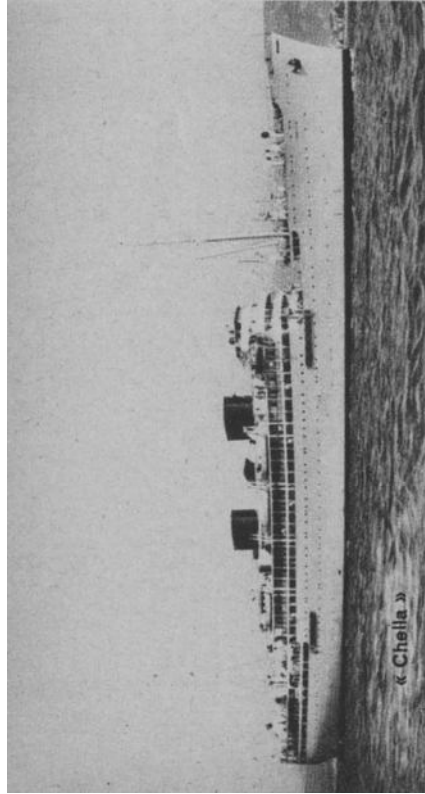


Vue du vieux Alger



« Touraine » (1866)





« Chella »

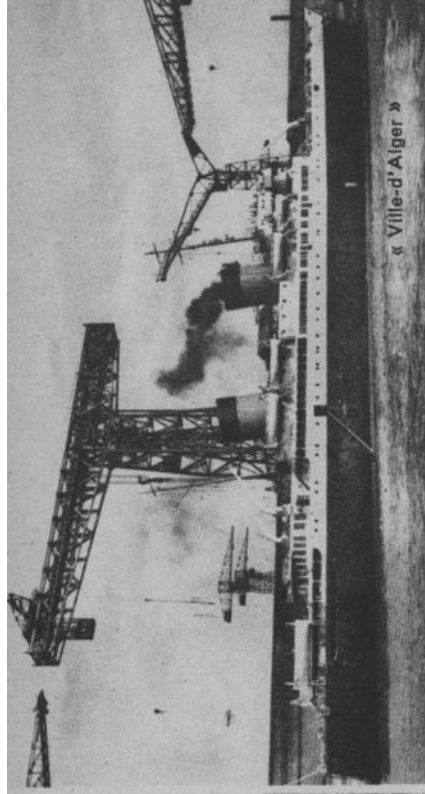
De son côté, mais en direction du Maroc, M. Nicolas Paquet inaugurerait une ligne régulière. Lors de la guerre de 1860 entre l'Espagne et l'empire chérifien, M. Paquet, agent maritime à Marseille, avait pris en consignment des navires afin de transporter troupes et matériel.

Renseigné par ses capitaines sur les possibilités de trafic avec le Maroc, et en dépit d'échecs récents d'un armateur marseillais, il affréta en 1861, pour 6 mois, un petit vapeur, le « Languedoc ». Les résultats ayant été encourageants, l'achat du navire fut décidé. Et c'est avec l'adjonction de 2 autres vapeurs aussi modestes — à peine un peu plus de 300 tonneaux chacun — que fut inaugurée la ligne de navigation entre Marseille et le Maroc. C'était en 1863. Les deux unités nouvelles avaient nom « Le-Maroc » (ex-« Astrologer ») et « Cadix ». La Compagnie de Navigation Paquet, autrement dit la Compagnie de Navigation Marocaine, était fondée.

Malgré de sérieuses difficultés, — il n'était pas aussi facile que maintenant de faire du commerce avec les Marocains —, la C.N.P. progressa très régulièrement et son champ d'action s'étendit. En 1868 fut donc lancé pour elle le « Sourirah » de 600 tonneaux, le **premier vapeur marseillais à machine compound** ; et, de 1870 à 1874, furent mis en service « Verité », « Meuse », « Meurthe », ces deux derniers (de 400 tonneaux) rappelaient par leurs noms l'origine lorraine du fondateur de la Compagnie. Une autre flotte desservait la mer Noire. Puis, plus tard, « Chaouia », « Doukkala », « Abda », devaient la Compagnie de navires de 5 000 tonneaux. En 1907, la Compagnie Paquet était en mesure d'assurer le transport du corps expéditionnaire du Maroc. Un effort du même genre, mais bien plus considérable, permit à cette même Compagnie, pendant la guerre de 1914-1918, d'assurer tous les transports de troupes et d'approvisionnements entre le Sénégal, le Maroc et la Métropole. C'est elle encore qui participa au transport de l'armée d'Orient, à l'évacuation de l'armée serbe, au transport des troupes russes, tout en sacrifiant à la guerre sous-marine quatre de ses plus beaux vapeurs.

Mais revenons aux lignes algériennes. Le 18 mars 1866, Paulin Talabot, Président du Conseil d'Administration du P.L.M., fonda la Société Générale des Transports Maritimes, chargée pour 13 années d'approvisionner la Métropole en minerai de fer.

Cette Société de navigation, née du Chemin de fer, ne tarda pas à étendre son activité au transit des passagers : une ligne nouvelle fut établie entre Marseille et



« Ville-d'Alger »

l'Amérique du Sud (avec le Brésil, plus particulièrement) et le développement du trafic algérien amena tout naturellement la création d'une ligne régulière avec le continent africain. Quant à la liaison postale entre la France et l'Algérie, elle avait été concédée à la Société Valéry Frères de Marseille.

Il faut noter qu'auparavant, en 1855, un service de vapeurs avait existé, quelques mois, entre Rouen et l'Algérie. Cette ligne avait été créée par la Compagnie Générale Maritime, fondée en 1854 par les Frères Péreire, mais c'est seulement le 12 décembre 1878 que cette Compagnie — qui devait devenir la célèbre Compagnie Générale Transatlantique — commença l'exploitation régulière de ses lignes méditerranéennes. L'Agence de Marseille fut ouverte en mars 1880, et c'est du mois de juillet de la même année que commença l'exploitation par la « Transat » des services postaux réguliers.

Pour l'exécution de ces services, la Compagnie commanda en Angleterre et en France une flotte nombreuse. A une douzaine de vapeurs (« Moise », « Saint-Augustin », de 95 m de long, 1 850 tonneaux, 2 000 cv, « Manouba », etc.) et à 3 cargos, s'ajoutèrent d'abord 12 bâtiments (« Afrique », « Ajaccio » et autres, de 1 200 tonneaux, rachetés à la Société Valéry Frères) puis, dans les années qui suivirent, 3 autres vapeurs (« Ville-de-Rome », « Ville-de-Naples », « Ville-de-Tunis »).

L'exploitation fut, dès le début, très intense, et les vapeurs spécialement construits pour ces services effectuèrent 311 voyages en un seul semestre de 1880. Deux ans après, ce nombre était porté à 800.

Encouragée par ces succès, la Compagnie multiplia les initiatives. D'accord avec les Chemins de fer, elle institua des billets circulaires France-Algérie qui furent très bien accueillis par le public. On était alors en 1882 et **c'était la première fois qu'une Compagnie de navigation songeait au tourisme.**

La même Compagnie Transatlantique créa, 5 ans après, une ligne libre sur Oran faisant escale à Sète, Port-Vendres, Alicante. Puis, de 1888 à 1891, sa flotte s'agrandit de unités magnifiques pour l'époque (106 m de long, 2 000 tonneaux, 3 200 cv). Ce sont : « Eugène-Péreire », « Duc-de-Bourgoigne », « Maréchal-Bugeaud », « Ville-d'Alger », « Général-Chanzy ». Ses autres unités furent transformées, voire refondues dans les années qui suivirent. On modifia les chaudières, on changea les machines, on installa l'électricité, on perfectionna la ventilation. On suivait pas à pas le progrès.



Salle à manger des 1^{res} classes de la « Ville-d'Alger »

Devant l'accroissement du trafic, momentanément ralenti en 1904 par des grèves importantes, la C.G.T. fut autorisée à construire **hangars et postes d'embarquement** pour passagers sur le quai de la Joliette. Nous sommes en 1905. Que de chemin parcouru depuis !

L'année 1908 voit à la fois la perte, corps et biens, du « Général-Chanzy » (qui avait été depuis peu modernisé) et l'apparition du « Charles-Roux » de 4 500 tonneaux, le **premier bâtiment à turbines** de la Marine marchande française. Tonnage et puissance progressent toujours : « Carthage », « Timgad », « Duc-d'Aumale » datent des années d'avant-guerre. Hélas ! après les hostilités, de la flotte si nombreuse de la C.G.T. il ne restera plus que 7 unités (le « Carthage » notamment a été coulé). Quant aux autres Compagnies, elles enregistreront des pertes analogues.

Depuis 1919, chacune s'est donnée pour mission de reconstruire sa flotte. Des unités nouvelles ont été construites, et actuellement les voyageurs, à leur arrivée à Marseille, trouvent un grand nombre de magnifiques paquebots assurant confortablement et rapidement la liaison avec l'Afrique du Nord.

La Société Générale de Transports Maritimes (S.G.T.M.) présente les « Sidi-Brahim », « Sidi-Mabrouk », « G.-G. Laterrière », « Sidi-Bel-Abbès » (1930) auxquels il faut ajouter les « Sidi-Aïssa », « Campana », « Sidi-Okba », 3 moutonniers sur lesquels on peut trouver un passage très économique dans le sens France-Algérie.

La Compagnie de Navigation Mixte (C.N.M.) offre « El-Biar », « El-Kantara », « El-Mansour », « El-Djezaïr ». La Société Maritime Nationale (S.M.N.) dispose vers la Tunisie du « Caïd » et du « Henri-Estier ».

A la Compagnie de Navigation Paquet (C.N.P.) appartiennent les « Azrou », « Anfa », « Médie-II », « Maréchal-Lyautey » (10 500 tonneaux), « Djenné », « Koutoubia » (tous deux de 10 800 tonneaux) auxquels il faut maintenant ajouter le nouveau paquebot rapide « **Chella** ».

Long de 138 m et large de 19, ce paquebot de 10 800 tonneaux peut transporter 180 passagers en cabines de luxe ou de 1^{re} classe, 192 en 2^e classe, 99 en 3^e classe et 530 autres encore. Les demi-groupes de turbines Parsons composent une puissante machinerie développant 14 300 cv. Ses salles à manger, salons, fumoirs, cabines sont des modèles de confort et de bon goût.

Avec ses lignes sobres et belles, cette nouvelle unité de la flotte marseillaise transporte vers le Maroc, à une vitesse commerciale de plus de 20 nœuds, les passagers qui ont pris place dans la **rame spéciale du train-paquebot** qui, de Paris, les conduit jusqu'au môle A où ce beau paquebot les attend.

La Compagnie Générale Transatlantique (C.G.T.) met enfin à la disposition des voyageurs à destination de l'Algérie et de la Tunisie, **venus à quai par le train-paquebot**, les « Timgad », « Charles-Roux », « Duc-d'Aumale » déjà nommés, les quatre « Gouverneurs-Généraux Chanzy, Jonnart, Grévy et Gueydon », (qui sont des « Duc-d'Aumale » améliorés), « Lamoricière », « Président-Dal-Piaz », « De-Grasse ».

Sur cette liste magnifique, s'ajoute désormais la nouvelle unité qui vient d'être mise en service sur la ligne Marseille-Alger, le paquebot « **Ville-d'Alger** », dont le nom — mais le nom seul — évoque l'ancêtre de 1889, « Ville-d'Alger » a 147 m de long, 19,20 m de large et jauge 10 200 tonneaux. Ce paquebot peut transporter 76 passagers en cabines de luxe, 131 en 1^{re} classe, 212 en 2^e classe, 172 en 3^e classe et 400 en 4^e classe, à la vitesse commerciale de 20 nœuds (1) (23 n. 30 de vitesse maximum aux essais). La puissance de ses machines est de 20 000 cv. Une étrave arrondie, un arrière dit « de croiseur », 2 mâts, 2 cheminées, telle est sa silhouette.

Après avoir mis « Normandie » en service entre Le Havre et New-York, la Transatlantique se devait de doter également ses lignes méditerranéennes d'une unité ultra-moderne. Bien qu'à une échelle réduite, les mêmes conceptions techniques et artistiques de « Normandie » ont été reprises sur « Ville-d'Alger ». L'importance des locaux décorés a été notablement augmentée par rapport aux navires en service sur ces lignes. Larges promenades pour les différentes classes, abri vitré permettant de faire un tour de près de 200 m, grandes baies vitrées, cabines luxueuses ici, sobrement élégantes là, offrant toutes un grand confort, avec eau courante partout, ventilation par « punkas » du type employé à bord des grands courriers d'Amérique, chauffage avec radiateurs tout acier de Diétrich, installations électriques et détecteurs d'incendie perfectionnés, du type installé sur « Normandie », et bien d'autres choses encore, telles sont les multiples attentions de la « Transat » pour ses hôtes. Sécurité, bien-être, vitesse... Heureux passagers !

La traversée, appréhension des uns, effroi des autres, devient maintenant pour tous un véritable plaisir. L'atmosphère d'un passage à bord d'un navire comme « Ville-d'Alger » est telle que le confort accueillant fera bientôt regretter la brièveté du voyage. Il n'y a plus hélas, que 20 heures de mer et, pour aller de Paris à Alger, par fer et par mer, 33 heures deviendront bientôt un maximum, alors qu'il y a tout juste cent ans, 5 jours abhorrés suffisaient à peine.

Louis-Marie RENAUD.

(1) Un nœud est la vitesse d'un mille marin (1 852 m) à l'heure.



Cl-centre, paquebot arrivant à Marseille. (Tableau de Astruc, Agenda P.L.M., 1931), et



de chaque côté, la médaille frappée par la « Transat » à l'occasion de la mise en service de la « Ville-d'Alger ».

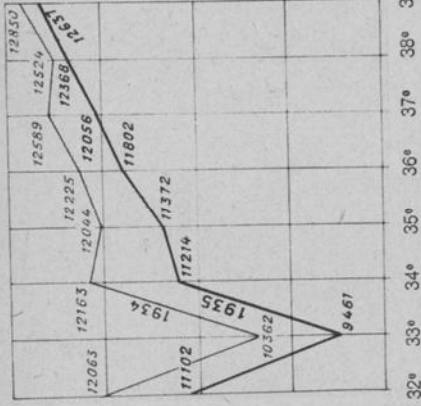


Fig. 1. — Moyenne journalière des wagons chargés.

TRAFIC DU RÉSEAU P.L.M.

Les figures 1 et 2 présentent, dans la forme habituelle, les variations de la moyenne journalière des wagons chargés du 4 août au 30 septembre 1935, et de la moyenne journalière des parcours du matériel locomoteur durant chaque décade d'août et septembre 1935.

L'HORAIRE DES TRAINS DU 6 OCTOBRE 1935

L'horaire d'hiver 1935-1936, qui est entré en application le 6 octobre dernier, apporte en ce qui concerne notre Réseau certaines modifications au service des trains.

Modifications d'horaires tout d'abord. C'est ainsi que les trains 9, Paris-Vintimille et 19, Paris-Marseille, ont leurs horaires intervertis et leur marches accélérées. Accélérations de même pour le train de wagons-lits Paris-Rome qui gagne dans chaque sens une vingtaine de minutes.

Le train de wagons-lits «Vienne-San-Remo-Nice-Cannes Express» a son horaire retouché pour lui permettre de donner à Vienne une correspondance de et sur Budapest.

Une nouvelle marche de train-paquebot est établie entre Marseille-Joliette et Paris, devant le rapide 26, avec départ de Marseille-Joliette à 10 h 51 et arrivée à Paris à 22 h 30.

En ce qui concerne les sports d'hiver, l'organisation de l'an dernier ayant donné satisfaction aux touristes, est maintenue. Elle est cependant développée dans la vallée de l'Arve, dans la région du Revard et d'Annecy, entre Paris et La Tarentaise, Lyon et La Tarentaise.

L'augmentation du parc d'autorails a permis de créer de nouveaux services et d'accroître la quantité de ceux existant dans la région lyonnaise et sur le littoral.

Dans la région lyonnaise, deux navettes de trains automoteurs express ont été mises en marche entre Lyon et Clermont-Ferrand. Des navettes supplémentaires ont été créées entre Lyon et Bourg ainsi qu'entre Lyon-Croix-Rousse et Sathonay-Rillieux.

La ligne de Saint-André-le-Gaz à Chambéry a été ouverte à l'exploitation par autorails.

Sur le littoral, trois navettes express relient directement Toulon à Nice. D'autre part, les conditions d'admission dans certains trains (133, 60, 62, 610, 1410) ont été réduites ou même supprimées.

LA REFORME DE LA TARIFICATION DES PETITS COLIS ET DES COLIS DE DÉTAIL

En vue notamment de permettre à leur clientèle de calculer elle-même avec facilité le prix de transport exact de ses expéditions, les Réseaux ont, en mai dernier, soumis à l'homologation ministérielle les grandes lignes d'un projet de tarification applicable, d'une part aux petits colis pesant jusqu'à 50 kg, d'autre part aux envois de détail d'un poids compris entre 50 et 1 000 kg.

L'Administration Supérieure, en donnant son accord de principe sur les bases, nouvelles et remarquablement simples, de cette tarification, avait demandé aux Réseaux de lui présenter une proposition complète, tenant compte de certaines observations. Les Réseaux ont, en conséquence, soumis à l'homologation un nouveau projet de tarification qui vient d'être approuvé sous réserve de quelques modifications.

Le Bulletin se propose de publier, dans son prochain numéro, une analyse de cette tarification dont les principes constituent une innovation tout à fait importante.

MODERNISATION DE LA SALLE DES PAS-PERDUS ET DU BUREAU DE RENSEIGNEMENTS DE LA GARE DE DIJON-VILLE

On sait quels travaux d'envergure sont à entreprendre pour transformer notre gare de Dijon-Ville et la mettre en mesure de faire face aux besoins de l'avenir.

Dès maintenant, cette gare éprouve parfois de réelles gênes au moment où se croisent les batteries de rapides, gênes qui ne pourront disparaître qu'avec l'augmentation du nombre des voies à trottoir et l'amélioration des conditions d'échange des locomotives.

De gros travaux sont ainsi à faire, qui apporteront de profondes modifications à la physionomie d'ensemble de cette importante gare, déjà si différente de ce qu'elle était aux temps héroïques du rail (fig. 3).

Dans un autre ordre d'idées, il importait de moderniser dans cette gare les installations intéressant plus spécialement la clientèle. C'est là, d'ailleurs, une préoccupation s'étendant à toutes les gares du Réseau qu'il faudrait tant pouvoir adapter aux exigences d'un public dont les goûts ont nettement évolué et qui désire de plus en plus d'ordre, de netteté, de confort et même d'art dans les établissements qu'il fréquente.

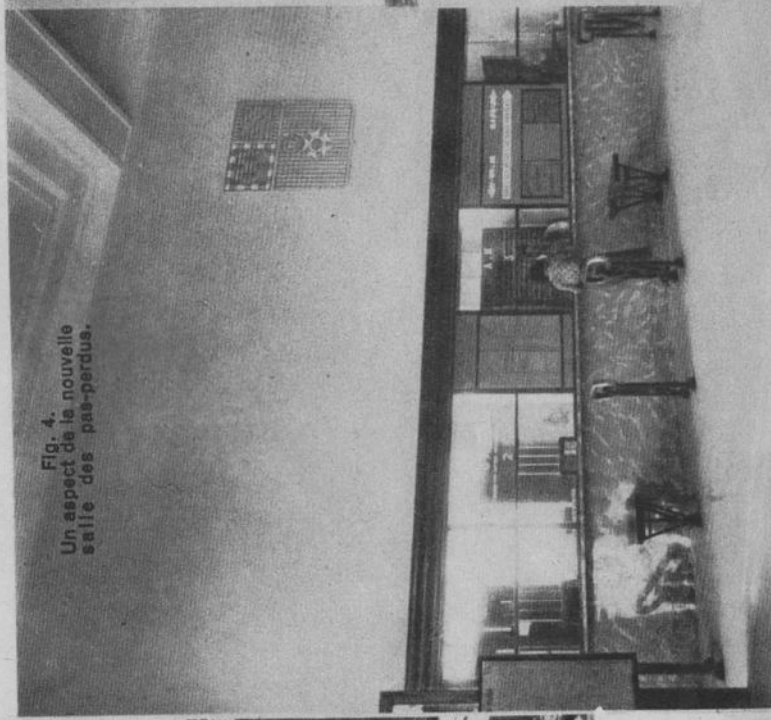


Fig. 4. — Un aspect de la nouvelle salle des pas-perdus.

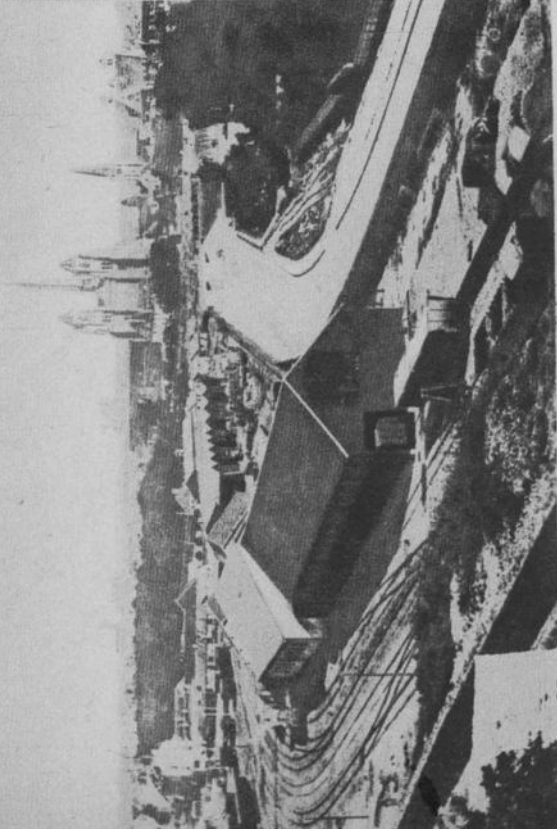


Fig. 3. — Ci-dessus : La gare de Dijon aux débuts du P.L.M. (Document aimablement communiqué par un abonné, M. Neuzeret, Notaire à Chalon-sur-Saône.)

UMENTAIRE

Dijon-Ville vient, à cet égard, de combler les vœux du public en aménageant à la moderne sa salle des pas-perdus et le bureau de renseignements de sa gare.

La présentation des guichets, disposés pour épargner aux voyageurs toute hésitation dans leurs recherches, la décoration générale des deux salles, les tons adoptés pour les revêtements et les peintures, donnent à l'ensemble (fig. 4.) une allure claire et plaisante qui a valu à la Compagnie les félicitations du public et de la presse locale.

DE GRENOBLE A DIGNE EN MICHELINE

Du 1^{er} juillet 1935 au 20 septembre dernier, un autorail sur pneumatiques, dit «Micheline», a circulé journalièrement entre Grenoble et Digne et vice versa, assurant à Digne une correspondance avec un autorail des Chemins de fer de Provence, de telle sorte que le parcours Grenoble-Nice s'effectue par un itinéraire jusqu'ici à peu près impraticable en chemin de fer.

Les deux autorails récemment acquis pour ce service comportent 56 places assises et peuvent transporter 840 kg de bagages.

Leur châssis, en acier spécial soudé et rivé, repose sur 2 bogies par l'intermédiaire de patins de glissement; il est accouplé aux deux pivots de bogie. Des semelles de caoutchouc sont interposées entre chaque patin et le châssis de bogie, et les axes de pivots sont montés sur silentblochs.

Les bogies comportent chacun 4 essieux; toutes les roues sont montées sur pneumatiques spéciaux gonflés à 6,5 kg.

Seul, le bogie avant est mû par un moteur. Il comporte un pont sur le 3^e essieu, qui commande par chaînes les 2^e et 4^e essieux.

L'appareil moteur est constitué par un moteur Hispano-Suiza, 12 cylindres en V de 100 mm d'alésage et 120 mm de course, dont la puissance atteint 250 CV à la vitesse de 3 000 tours/mn.

Ces Michelines sont équipées avec le frein Westinghouse-Lochkheed, qui agit sur les essieux 1, 2, 3, 4, 5, 8, tandis qu'une pompe Lockheed, manœuvrée directement par le conducteur, freine sur les essieux 6 et 7.

La carrosserie est entièrement constituée par des panneaux démontables en tôle d'aluminium.

Le poids à vide de ces autorails, avec approvisionnement complet, est de 9,945 t. Leur longueur de 17,370 m.

Ils peuvent atteindre une vitesse maximum de 105 km/h; au cours des essais, celle de 90 km a été atteinte en palier en 70 secondes, et celle de 70 km l'a été en 84 secondes en rampe de 25 mm. D'autre part, la puissance de freinage est telle qu'en pente de 25 mm, à la vitesse de 70 km/h, l'arrêt a pu être obtenu en 7 secondes sur une distance de 80 m.

Ces autorails sont donc particulièrement aptes à assurer les relations rapides sur des lignes accidentées; d'autre part, le confort que procurent les bandages pneumatiques et la grande visibilité dont

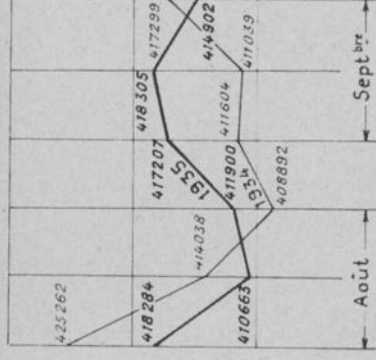


Fig. 2. — Moyenne journalière des parcours du matériel locomoteur.

jouissent les voyageurs, permettent aux Michelines de répondre en tous points aux exigences d'un service touristique.

C'est en raison de ces particularités que ce type d'autorail a été choisi pour assurer le service P.L.M. Grenoble-Digne.

Cette initiative s'est d'ailleurs révélée des plus heureuses, car la relation nouvelle a été, dès le début, fréquentée par de nombreux voyageurs.

Le voyage de Grenoble à Digne en Micheline permet en effet, dans des conditions de confort remarquables, d'admirer quelques-uns des plus beaux panoramas alpestres. De Grenoble au col de Lus-la-Croix-Haute, les points de vue les plus pittoresques et les plus majestueux se succèdent sans interruption.

C'est d'abord la vallée du Drac que la ligne remonte dans des conditions parfois impressionnantes. Puis le regard est charmé par les divers sommets et massifs du Vercors, du Dévoluy et du Pelvoux (Pic de l'Obiou, Mont-Aiguille, Barre-des-Ecrins, etc...), (fig. 5).

Après le col de Lus-la-Croix-Haute, — 1 165 m, point culminant de la ligne —, le paysage change de caractère, mais n'en reste pas moins attrayant.

La ligne suit la vallée du Grand-Buech jusqu'à son confluent avec la Durance, peu avant Sisteron, puis celle de la Durance jusqu'à Saint-Auban, et enfin celle de La Bléone jusqu'à Digne. Mais depuis Veynes, la Provence s'annonce par l'aspect si différent de ses montagnes.

Le voyageur désire-t-il enfin atteindre Nice dans la journée? Il peut, grâce à l'autorail des Chemins de fer de Provence et après avoir déjeuné à Digne, y arriver à 17 h 30.

Parti de Grenoble à 7 h 50, il a ainsi effectué dans la journée un voyage que, seul, l'autorail pouvait permettre.

Cette nouvelle relation doit donc être classée en bon rang parmi les nombreuses améliorations apportées depuis quelques années, par le P.L.M., à son service-voyageurs et il n'est pas douteux qu'elle ne soit appréciée davantage encore, en 1936, par les nombreux touristes qu'attireront la grandeur et le pittoresque des paysages traversés.

PONTAL,
ingénieur de Traction à Chambéry

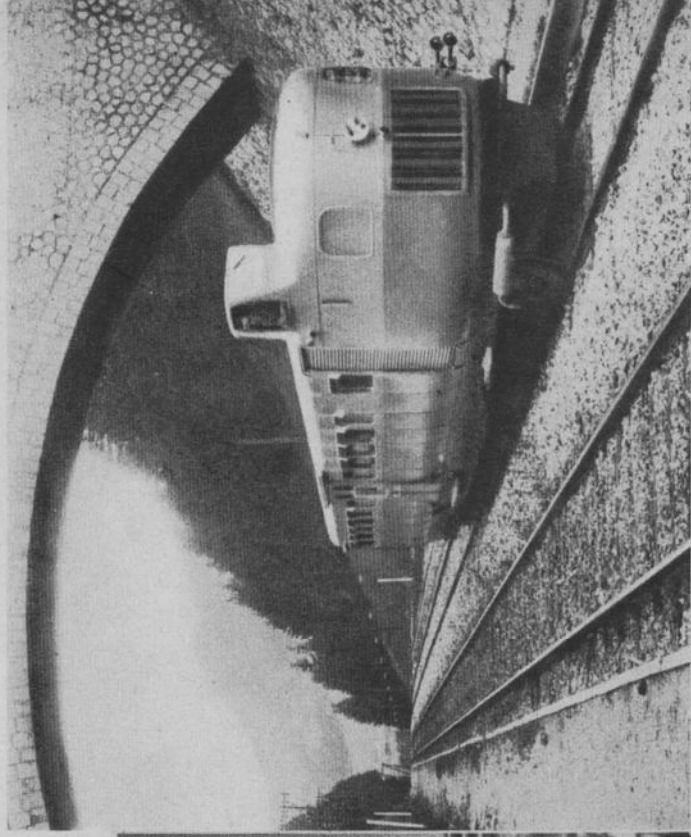
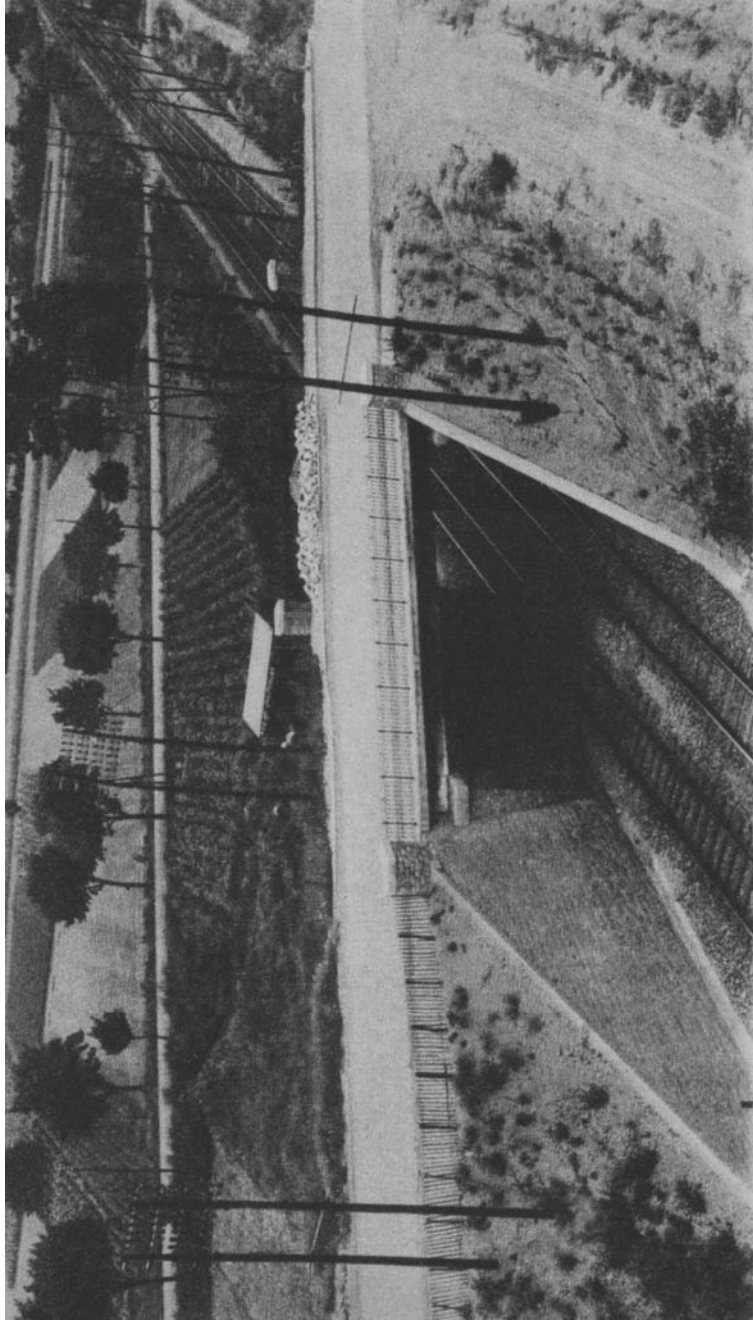


Fig. 5. — La Micheline au col de Lus-la-Croix-Haute.



Fig. 6.

Route nationale déviée montrant l'ouvrage remplaçant le P.N. (dont on aperçoit encore l'emplacement, en haut et à droite de la photographie).



NOUVELLE SUPPRESSION D'UN PASSAGE A NIVEAU

Entre Chalons et Mâcon, la route nationale n° 6, de Paris à Chambéry, traversait la ligne de Paris à Lyon au point kilométrique 395 km 158 sous un angle de 45°, par un passage à niveau de 6,50 m de largeur.

La fréquentation de ce passage était relativement élevée puisque le nombre des passages de véhicules était en moyenne de 600 par jour et s'élevait parfois jusqu'à 1.200.

Aussi, bien que muni d'appareils avertisseurs et de barrières oscillantes pour réduire dans toute la mesure du possible l'attente des véhicules et la durée de manœuvre des barrières, ce passage constituait-il une entrave sérieuse pour la circulation routière.

Désireux de remédier à cette situation, le Réseau a donc mis à l'étude la suppression du passage à niveau, avec déviation de la route nationale et établissement d'un pont supérieur de 12 m de largeur entre garde-corps, avec 2 rampes d'accès de 13 m de largeur présentant des courbes de 100 m de rayon minimum et des déclivités ne dépassant pas 3,25 cm par mètre.

Les travaux, commencés en mars 1933, ont permis de livrer la déviation à la circulation au cours de l'an dernier.

Cette déviation commence à 250 m en deçà, côté Paris, du passage à niveau, pour rejoindre la route à 365 m au delà.

Son tracé se compose de deux alignements droits séparés par une courbe de 100 m de rayon avec virage relevé, et raccordés, à chaque extrémité, à la route ancienne par une courbe de grand rayon (500 m) avec virages également relevés.

La chaussée, d'une largeur de 9 m, est complétée par deux accotements de 2 m.

L'ouvrage proprement dit (fig. 6) a été construit au point kilométrique 395 km 302,50 de la ligne de Paris à Lyon avec une ouverture droite de 8,30 m entre culées et un biais de 45°.

Les culées et murs en aile sont en béton parementés avec du moellon tétu. Une économie importante a été faite sur les maçonneries en adoptant, pour les culées, le type du mur à arceaux entraînant la création, sous l'ouvrage, de voûtes d'éclatement pouvant servir également de refuge pour le personnel.

Le tablier, constitué par 15 poutrelles de 0,475 m de hauteur, d'un tonnage de 38.800 t, enrobées en béton de ciment (30 m³) sur toute leur hauteur, avec encorbellement formant trottoir, donne une chaussée de 9 m de largeur pour 3 voies charretières et 2 trottoirs de 1,50 m, soit au total 12 m entre garde-corps.

Le remplacement de ce passage à niveau par un passage supérieur constitue une première amélioration apportée à la circulation routière entre Chalons et Mâcon, où la route nationale n° 6 franchissait la voie ferrée, à niveau, en trois points, dont la Compagnie P.L.M. poursuivait la suppression.

LECOANET,

Ingénieur du 4^e Arrondissement de la Voie à Lyon.

LA MODERNISATION DES VOITURES DE 3^e CLASSE

En dehors de ses voitures métalliques récentes, le Réseau P.L.M. possède, depuis 1922, 90 voitures de 3^e classe à 10 compartiments, de la série C¹⁰Yfi qui constituait alors un progrès par rapport à la série précédente (329 voitures de 1908). La recherche de la sécurité et du confort, actuellement poursuivie sur tout le matériel du Réseau, a conduit celui-ci à entreprendre la modernisation de ces 90 voitures.

Dans quelques mois, lorsque les premières voitures circuleront, les voyageurs surpris penseront sans doute qu'il s'agit de matériel neuf. Les lecteurs du *Bulletin* pourront les détromper et leur expliquer que le Réseau a adopté la solution bien moins onéreuse de la transformation.

Rappelons d'abord ce que signifie la marque de série C¹⁰Yfi : C¹⁰ veut dire 10 compartiments de 3^e classe ; y : voiture à bogies ; f : frein à main dans le vestibule ; i : intercirculation par soufflets.

Donc l'ancienne C¹⁰Yfi comportait un châssis métallique sur lequel était bâtie une charpente de caisses en bois. Les inconvénients d'une telle disposition sont trop présents à toutes les mémoires : ébranlement progressif de tous les assemblages par suite du manque de rigidité, et surtout risque de dislocation complète en cas de choc violent, dans un déraillement par exemple. Toute la charpente en bois a été démontée et remplacée par une charpente métallique composée de 2 grandes tôles extérieures, de 19 m de longueur, 1,20 m de hauteur et 6 mm d'épaisseur sur lesquelles sont solidement rivés les brancards (fig. 7). Des montants de la charpente métallique se dressent entre chaque bate, rivés sur les grandes tôles et reliés entre eux à la partie supérieure et même à la partie inférieure par des fers profilés. De plus, le pavillon c'est-à-dire la partie supérieure du toit de la voiture, est formé de tôles rivées. En somme, l'ossature se présente sous la forme tubulaire (fig. 8) qui a été reconnue comme la plus résistante aux divers efforts. Tous les remplissages intérieurs et extérieurs, plafonds et parois latérales, sont en tôle d'acier. Les séparations entre les compartiments concourent également à la solidité de l'ensemble. Enfin, les extrémités de la voiture reçoivent un bouclier en tôle de 6 mm, en une seule pièce, destiné à résister en cas de choc violent.

Maintenant que la solidité de la carcasse est assurée, il s'agit d'améliorer l'intérieur.

Pour répondre d'avance aux critiques de ceux qui craindraient qu'une telle voiture soit plus sonore ou plus chaude en été qu'une voiture en bois, le sol a été garni d'un matériau nouveau : des panneaux de bois contreplaqué de 20 mm d'épaisseur, protégés par une mince couche métallique. De plus, derrière les tôles intérieures des parois, sont collés, du côté non visible, des mateles isolants en liège aggloméré de 10 mm d'épaisseur. Les châssis de glace en bois ont été remplacés par des cadres en laiton, qui donnent une meilleure étanchéité, et le chauffage à la vapeur a été renforcé en doublant la longueur des radiateurs situés sous les banquettes.

Après tous ces détails techniques, la place est au décorateur. Nul doute que les dispositions et les couleurs adoptées ne plaisent aux nombreux clients de notre Réseau.

Dès l'entrée, en effet, l'aspect a été changé. La terrasse se présente en vert clair pour le haut et en beige soutenu pour le bas des cloisons. Le gros hublot en verre, dernier vestige de l'éclairage au gaz, a disparu et une lampe nue brille d'un vif éclat sur le plafond peint en blanc. Donnons un coup d'œil, en passant, à la toilette peinte en blanc avec subassement beige : l'ancien châssis de glace mobile par lequel il soulevait peu d'air et beaucoup de poussière est condamné, et un souffleur, débouchant derrière le masque du radiateur, envoie automatiquement de l'air frais. Autre innovation qui ne peut manquer d'être appréciée : un distributeur de savon liquide, à pousser, toujours propre.

Dans le couloir, autre changement : le tapis en caoutchouc de la terrasse se continue par un linoléum marbré vert foncé et blanc qui s'étend entre les cloisons garnies de linoléum uni, des mêmes teintes vert et beige, qui se retrouvent dans les compartiments, devenus si clairs qu'ils semblent maintenant plus spacieux (fig. 9).

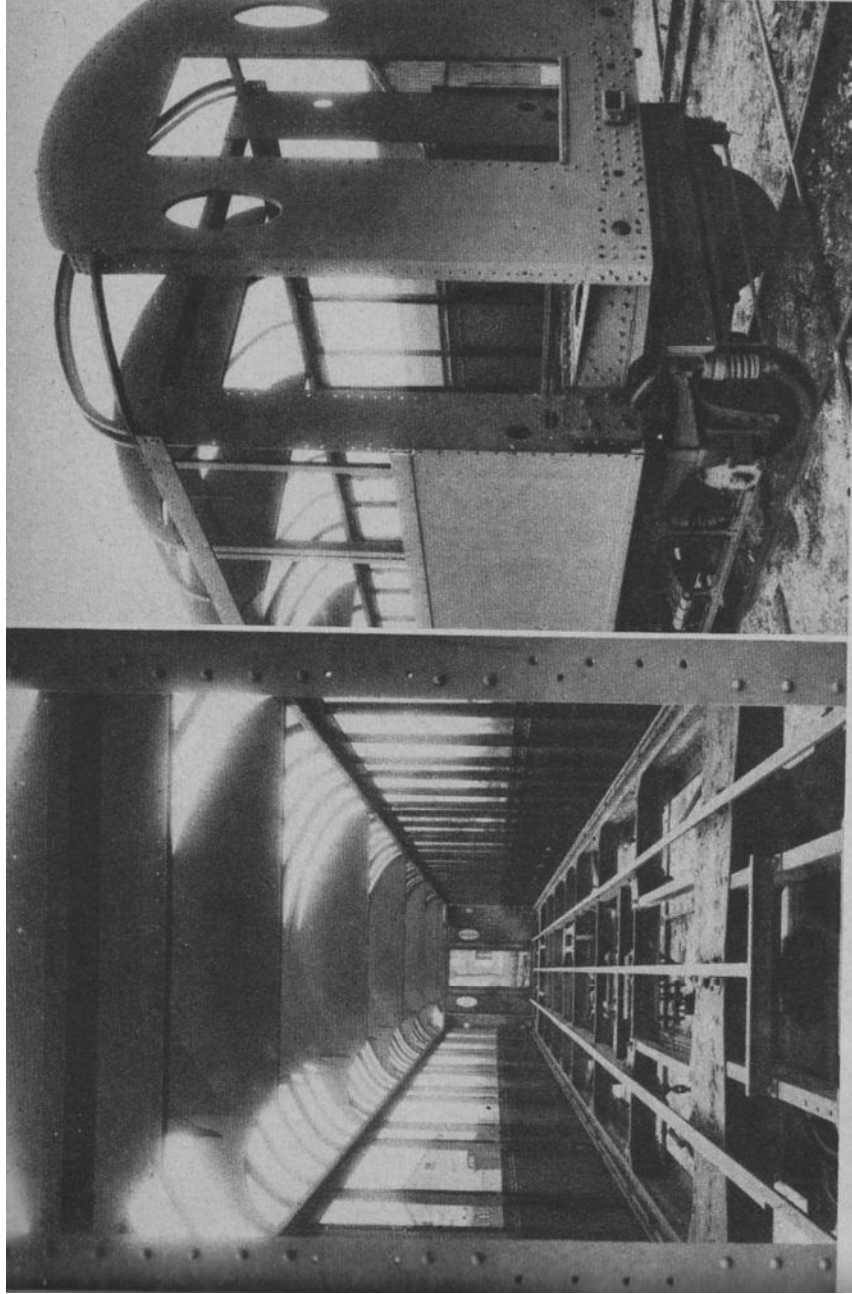


Fig. 7.
A gauche : Char-
pente métallique
des nouvelles
voitures.

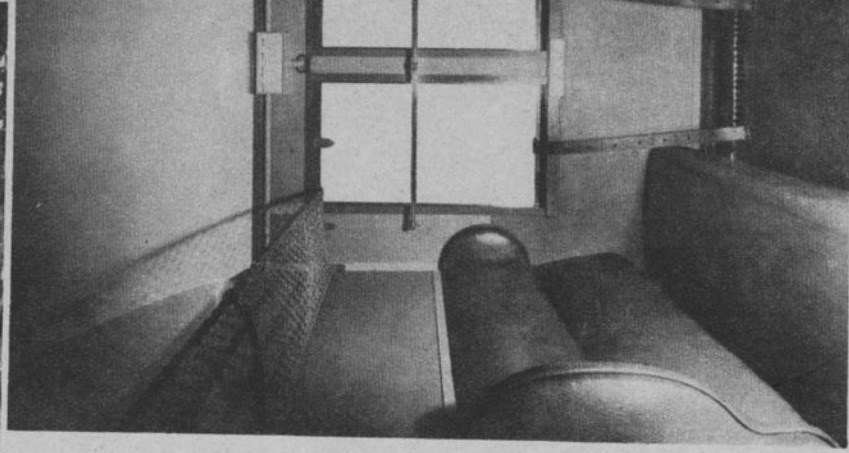


Fig. 8.
Ci-contre : l'extré-
mité de la voiture,
montrant son bou-
clier d'une seule
pièce en tôle de
6 mm.

Le plafond, peint en blanc lisse brillant, a une forme arrondie symé-
trique, qui répartit la lumière de 2 lampes montées sans globe sur des
réflecteurs discrets. Les parois sont tapissées de linoléum uni, vert
amande, depuis le plafond jusqu'à la hauteur des dossiers. La souplesse
de ceux-ci a été augmentée et on a profité de leur transformation pour
supprimer tout ce qui pouvait faire des « nids à poussière ». L'assise des
banquettes est également améliorée. Dossiers et banquettes sont recou-
verts de pégamoid vert plus foncé que celui des parois imitant le cuir.
Toutes les saillies inutiles sont supprimées. Les rouleaux de store,
par exemple, sont dissimulés dans l'épaisseur des cloisons. Seule se
détache la boîte du signal d'alarme. En un mot, on s'est attaché à
réaliser des voitures claires et qui restent propres, grâce à l'emploi
du linoléum et des pièces métalliques nickelées.

La mise au point de tous les détails a été faite, au début de 1935,
sur une maquette grandeur nature, aux Ateliers de voitures de Ville-
neuve-Saint-Georges. La première voiture entièrement transformée sera
remise Incassamment en service (fig. 10).

ETAIX, Sous-Ingénieur,

Chef des Ateliers de Voitures de Villeneuve.

OU EN SONT LES SERVICES DE DOMICILE P.L.M. ?

Les numéros de juillet 1934, janvier et juillet 1935, du Bulletin ont
signalé aux lecteurs les efforts faits sur le P.L.M. pour le développement
des Services de Domicile.

Cette organisation de grande envergure, dont le P.L.M. a été l'ini-
tiateur, se poursuit sans relâche, parallèlement aux travaux de coordi-
nation résultant du décret du 19 avril 1934.

En ce qui concerne plus spécialement les voyageurs, signalons qu'au
1^{er} novembre 1935, nos gares délivrent des billets conjoints fer et route
pour 2 095 villages et hameaux éloignés de nos voies. Quant à l'enre-
gistrement direct des bagages, il s'effectue désormais à destination de
3 200 localités.

Le public commence à apprécier ces nouvelles facilités ; c'est ainsi
que, pendant la période des vacances (jusqu'à septembre 1935), les
services P.L.M. de bagages à domicile en province ont fait face à près
de 6 000 enregistrements directs représentant un tonnage supérieur à
125 000 kg de bagages.

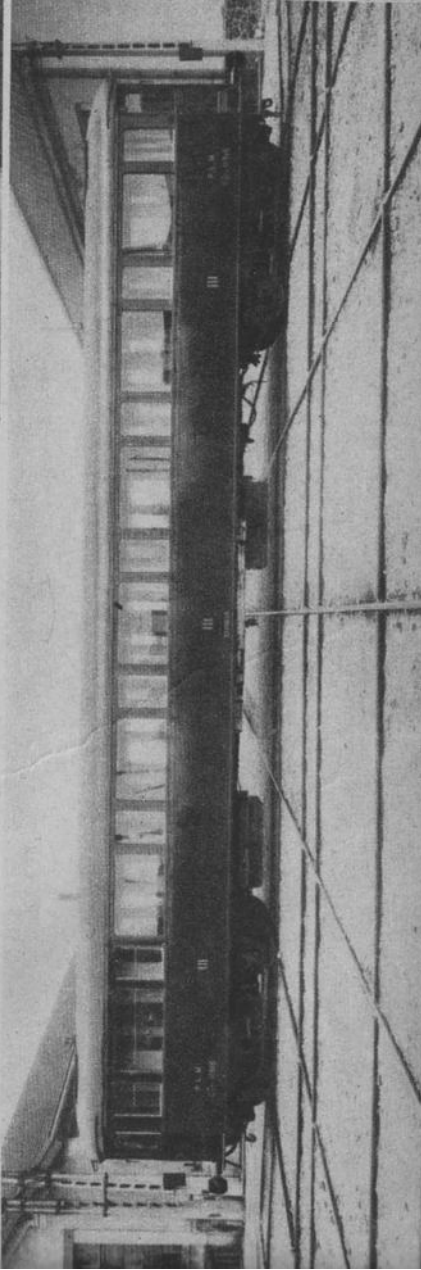


Fig. 9.
Ci-dessus : Nouvel
aménagement des
compartiments de
3^e classe.

Fig. 10.
Ci-contre : Aspect
général d'une voi-
ture de 3^e classe
métallisée.

Fig. 11. — Automotrice « Dunlop-Fouga ».

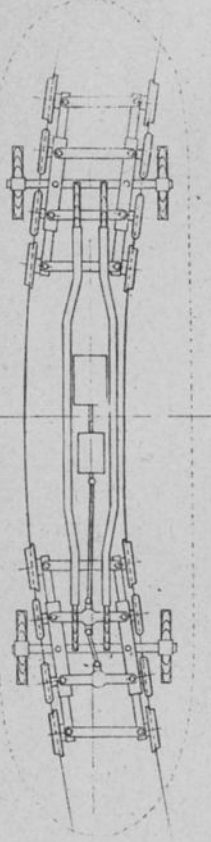


Schéma de l'inscription en courbe.

NOUVELLE PROCÉDURE APPLICABLE AUX VOYAGEURS EN SITUATION IRRÉGULIÈRE

Un décret-loi en date du 30 juin 1934, dont les dispositions viennent d'être mises en application le 1^{er} octobre en même temps que la nouvelle tarification-Voyageurs, a simplifié considérablement la procédure applicable en ce qui concerne les voyageurs en situation irrégulière.

Antérieurement à ce décret, chaque infraction devait donner lieu, en principe, à l'établissement d'un procès-verbal, dressé en application de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer.

Cette formule, par l'obligation de dresser procès-verbal dans chaque cas, par les poursuites qu'elle comportait devant les tribunaux et par les amendes très sévères dont risquait d'être passibles les contrevenants, entraînait pour le public et pour les services des Réseaux des complications et des conséquences souvent hors de proportion avec la nature de l'infraction et l'intérêt pécuniaire en jeu.

Aussi les Réseaux ont-ils proposé à l'Administration Supérieure l'institution d'une procédure plus simple, qui vient d'entrer en vigueur :

Désormais, lorsqu'un voyageur est trouvé en situation irrégulière, sans qu'il y ait tentative de fraude manifestement caractérisée, il a la faculté d'arrêter toute poursuite en effectuant entre les mains de l'agent de la Compagnie le paiement d'une indemnité forfaitaire, sans préjudice du paiement de l'insuffisance de perception calculée conformément aux tarifs et règlements du chemin de fer. Le montant net de cette indemnité forfaitaire est égal à la moitié de l'insuffisance de perception régulièrement due au chemin de fer sans toutefois pouvoir être inférieure à 2 f. ni excéder 50 f par voyageur en situation irrégulière.

Si le contrevenant n'effectue pas immédiatement le paiement de l'insuffisance de perception augmentée de l'indemnité forfaitaire, il devient passible d'un procès-verbal. Bien entendu, le procès-verbal continue à être dressé dans les cas de fraude caractérisée.

VERS UNE DISPARITION PROGRESSIVE DES FRONTIÈRES DES RÉSEAUX POUR LES TRANSPORTS DE COLIS DE DÉTAIL P. V.

Les marchandises de détail sont celles remises généralement par les expéditeurs sur les quais ou dans les bureaux de ville et dont la manutention incombe entièrement au chemin de fer.

Autrefois, pour effectuer le transport des marchandises d'un Réseau sur un autre, il était rigoureusement tenu compte des changements successifs de Réseau, aussi bien pour procéder au décompte des délais de transport que pour acheminer les colis.

D'une façon générale, les colis étaient chargés par les gares expéditrices dans des wagons (collecteurs ou groupages), dirigés sur la gare de sortie du Réseau pour y être transbordés. Il n'y avait alors aucun collecteur de pénétration, mais, en vue d'améliorer les échanges de colis de détail voyageant en trafic direct, certains Réseaux s'étaient mis d'accord pour autoriser les gares disposant d'un courant de trafic important à charger des wagons de détail (complets ou groupages) à destination de certains centres de transbordement.

Sauf de rares exceptions, ces quelques wagons de pénétration ne circulaient pas régulièrement. Si l'on ajoute que, pour arriver à substituer de tels chargements (minimum 3 t), les gares pouvaient conserver pendant 24 h les marchandises, on conçoit aisément l'allongement qui en résultait pour la durée d'acheminement des colis empruntant plusieurs Réseaux.

Rappelons d'ailleurs, qu'à ce moment-là, les délais de transport s'accroissaient toujours d'au moins 24 h pour chaque changement de Réseau.

Cette partie du service a été améliorée.

Nous ne voulons qu'évoquer ici les diverses mesures prises pour donner satisfaction à une clientèle devenue plus exigeante, aussi bien par notre Service Commercial (aménagement de tarifs, réduction des délais) que par le Service du Mouvement (relèvement de la vitesse des marches, mise en correspondance des trains aux gares de bifurcation, etc...) (1).

(1) Voir l'article « Comment ont été améliorés les transports P.V. », Bulletin n° 36 (novembre 1934).

Mais nous devons noter tout spécialement une mesure radicale adoptée par la presque unanimité des Réseaux et qui eut, dès le début de son application (juillet 1932), un heureux effet.

Il s'agit de l'abaissement à 1,5 t (1), au lieu de 2 et 3 t et plus, du tonnage minimum exigé pour le chargement des wagons de détail à destination d'un Réseau français (Etat non compris).

Cette facilité donnée aux gares pour la constitution de chargements par wagons (complets ou groupages) fit augmenter rapidement le nombre des wagons de détail P.V. circulant jusqu'à destination, sans escale, dans les centres de transbordement intermédiaires.

Précisons qu'en compensation de cette augmentation du nombre des wagons de détail, notre Réseau a pu réaliser de nombreuses suppressions de collecteurs du service intérieur, notamment parmi ceux qui aboutissaient à des gares de transit.

D'autre part, nous avons poursuivi nos efforts en vue de l'extension de l'organisation de collecteurs de pénétration partant du P.L.M. ou y aboutissant. Le nombre de ces collecteurs, dont certains effectuent un très long parcours, n'était que de 60 en 1932. Il est passé à 117 en 1933 puis à 185 au 6 octobre 1935.

Partout où il a été possible d'en faire circuler, la durée de l'acheminement des colis a été réduite. C'est ainsi que :

— de P.L.M. sur A.L. via Belfort, un collecteur enlève depuis Chagny dans les gares de la région vinicole, jusqu'à Gevrey-Chambertin, les colis pour Strasbourg (local et transbordement) où ils parviennent le surlendemain de leur expédition ;

— de P.L.M. sur Nord via Is-sur-Tille-Hirson, un collecteur partant de Dijon-Ville, en fin de soirée, enlève les colis remis dans la journée pour Valenciennes (local et transbordement) où l'arrivée a lieu le surlendemain dans la matinée ;

— de P.L.M. sur P.O.-Midi via Sète, un collecteur partant de Grenoble à 20 h 30, prend dans cette gare et dans celles du trajet jusqu'à Valence, les colis pour les gares P.O.-Midi d'Agde à Béziers (local et transbordement) où ils parviennent dans l'après-midi du surlendemain ;

— du Nord sur P.L.M. via Le Bourget-Villeneuve-Triage, un collecteur partant de Tourcoing à 6 h, prend dans les gares des régions textiles jusqu'à Lille-Saint-Sauveur, les colis pour Roanne (local et transbordement) où ils parviennent le surlendemain à 23 h.

Si l'on considère qu'en 1924 les colis acheminés dans chacune des relations interréseaux indiquées ci-dessus subissaient plusieurs transbordements, imposant chacun un stationnement de 24 h environ, on comprendra tout l'intérêt que comporte la nouvelle organisation.

Enfin, à de rares exceptions près, les wagons de pénétration autres que les collecteurs ne bénéficiaient pas autrefois d'itinéraires déterminés.

Cette lacune a été comblée et le nombre des wagons de détail échangés entre le P.L.M. et les Réseaux et bénéficiant d'un itinéraire rapide, insignifiant en 1932, est passé de 94 en 1933 à 202 en 1934 et à 420 au 6 octobre 1935.

L'ensemble de ces mesures : création de collecteurs et de groupages de pénétration, abaissement du minimum du tonnage des wagons de détail, création d'itinéraires rapides pour les wagons chargés de colis de détail, a non seulement permis d'améliorer d'une façon sensible l'acheminement des colis, mais également d'enregistrer des réductions d'avaries pour les marchandises.

Enfin, une autre conséquence non moins intéressante a été la diminution progressive des tonnages manutentionnés dans nos centres de transbordement et, en particulier, dans les gares de sortie du Réseau.

Cette organisation de wagons de détail de pénétration, étendue maintenant à de nombreuses relations communes avec tous les Réseaux français, ne pouvait que donner d'excellents résultats. Elle a déjà valu à notre Compagnie de nombreux témoignages de satisfaction de la part de la clientèle.

MIENS, Sous-Chef de Bureau
(3^e Division de l'Exploitation).

(1) 3 000 kg pour les wagons à bogies.

L'Agent qui semble se complaire dans une tenue d'uniforme débraillé et sale peut-il être vraiment un bon Agent ?

Non...

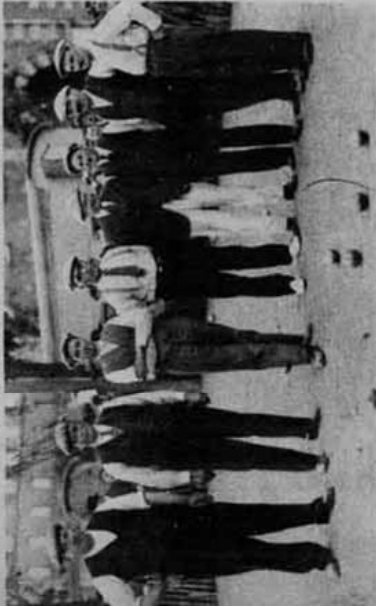
il fait, sciemment ou non, un tort considérable au Réseau



L'Activité sportive sur le Réseau



Quadrille de Saint-Etienne, gagnante du Challenge 1935 de l'A.S.C.P.L.M.



Quadrettes de Clermont-Ferrand et du Puy, finalistes du concours organisé par la ville de Clermont-Ferrand.



Equipe Minimes d'Association de l'U.S.P.L.M. de Nice.



Equipe de cross-country 1934-1935 de l'U.S.P.L.M. de Nice.

CHALLENGE INTERRÉSEAUX D'ATHLÉTISME

Le 1^{er} septembre a eu lieu à La Croix-de-Berny, sur le Stade du Métropolitain, le tournoi annuel d'athlétisme organisé par l'Union Sportive des Cheminots Français. 5 Réseaux avaient mis en présence leurs meilleurs éléments. Cette intéressante réunion se termina par la victoire du Métro.

L'équipe P.L.M. était composée d'éléments de Paris, Oullins et Arles. Certaines déficiences de la dernière heure firent que l'A.S.C.P.L.M. ne brilla guère. Nous ne pouvons que souhaiter voir les clubs affiliés orienter résolument leurs efforts vers cette branche sportive un peu trop négligée, afin qu'à l'avenir l'équipe représentative puisse obtenir, dans les compétitions interréseaux, un classement aussi honorable que celui des équipes d'association, de rugby, de basket et de tennis.

Peu après cette compétition, l'U.S.C.F. organisait, à Londres, une rencontre entre les Cheminots français et les Cheminots anglais. La sélection française comprenait 2 athlètes et un dirigeant de l'A.S.C.P.L.M.

Après une lutte sévère et animée, les Cheminots anglais prirent le meilleur sur nous par 64 points à 52.

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

Association. — Les éliminatoires de cette épreuve doivent commencer prochainement. 13 clubs y sont engagés : Paris, Marseille, Montargis, Dijon, Langeac, Miramas, Montpeller, Nîmes, Saincaize, Le Tell, Arles, Ambériaud et Nice.

Rugby. — Les 6 clubs ci-après, contre 5 l'an dernier, participeront au Challenge de Rugby : Paris, Oullins, Bourg, Marseille, Langeac et Dijon.

CHALLENGES DE RÉSEAUX

Basket. — 7 clubs sont déjà engagés dans cette compétition : Paris, Dijon, Oullins, Arles, Aix-en-Provence, Nice et Miramas. Le calendrier des rencontres va être établi incessamment.

L'ACTIVITÉ DANS LES CLUBS

PARIS. — Association. — Après un repos de courte durée, les joueurs ont repris leur galop depuis le 1^{er} dimanche de septembre, 6 équipes sont actuellement formées et une 7^{ème} va être incessamment mise sur pied.

Les résultats des quelques premiers matchs sont des plus encourageants :

Déjà le onze premier a éliminé au premier tour de la Coupe de France, par 3 buts à 2, l'U.S. Vésinet (club jouant en promotion d'honneur).

Souhaitons que pour cette saison il se trouve, comme l'an dernier, parmi les juniors des équipes secondaires, quelques éléments de valeur susceptibles d'occuper avec brio une place de premier plan.

Rugby. — L'entraînement de tous les joueurs a commencé dès le début de septembre. Quelques éléments transfuges du Stade Français, des comités des Alpes et du Lyonnais sont venus rehausser la valeur du quinze.

Par suite de la nouvelle formule de championnat du Comité de Paris — séries inférieures et de promotion assemblées — l'équipe parisienne aura à se mesurer avec les excellentes formations du Red-Star, S.C.U.F., Bourze, U.A.I., avec lesquelles, nous l'espérons, elle se comportera honorablement. Notons, pour le premier match de la saison, une victoire de 16 à 5 sur l'Evreux A.C.

Basket-ball. — Les différentes équipes de basketteurs ont repris, depuis septembre, l'entraînement habituel et ont pu améliorer leur forme en rencontrant les équipes de premier plan de l'U.S. Suisse et de la Résidence Sociale. Leur excellente tenue permet d'espérer un bon classement dans le Championnat de Paris (division d'honneur).

L'équipe « Minimes », maintenant formée, est également engagée dans le Championnat de Paris de sa catégorie.

L'entraînement en salle a lieu, comme la saison dernière, au gymnase du S.C.P.O., 24, rue du Chevaleret, à Paris, tous les mardis à 20 heures.

MARSEILLE. — En natation, la saison fut particulièrement brillante au S.O.P.L.M. ainsi qu'en témoignent les résultats ci-après :

Traversée du Grau-du-Roi : 6 nageurs du S.O.P.L.M. classés dans les 15 premiers ; Traversée de Sète : places obtenues par les nageurs marseillais : 3^e, 5^e, 10^e et 12^e.

Lors d'un déplacement à Barcelone, le S.O.P.L.M. se comporta brillamment ; sur 8 nageurs, il remporta 6 victoires et fut vainqueur de la coupe mise en compétition.

Enfin, pour le Championnat de France de Water-polo (division d'honneur), l'équipe du S.O.P.L.M. après avoir battu successivement l'A.S. de Cannes (6 à 2), le T.O.E.C. de Toulouse (3 à 2) et en demi-finale, Strasbourg (8 à 0), enleva brillamment le titre de Champion de France 1935 par sa victoire en finale sur Lille (6 à 3).

En association, notons, comme début de saison, une victoire de 6 à 3 contre les Cheminots de Miramas.

NÎMES. — En association, l'équipe 1^{re} bat en amical l'U.C. de Vergèze (équipe de division d'honneur) par 4 buts à 3. Opposée pour son premier match de championnat (1^{re} division) à l'O. Saint-Laurentais, elle gagna par 2 à 1. L'équipe Réserve, de son côté, bat le C.A.P.L.M. d'Arles par 4 à 2.

L'équipe de juniors, opposée à l'équipe correspondante d'Arles, dut par contre s'incliner par 1 but à 0. Peu après, elle battit par 2 à 1 celle de l'O. Saint-Laurentais.

ARLES. — En athlétisme, d'intéressants résultats ont été obtenus au cours de la saison lors de différents concours (à Orange et Avignon notamment).

A noter, dans le 800 m, le 1.500 m et le saut à la perche, les belles performances des athlètes Autheman et Roux.

Association. — Engagé dans le Championnat de Provence « Juniors » et « 2^e Division », le S.C.P.L.M. a déjà remporté d'intéressantes victoires : 2 à 1 contre l'A.C. Arlésien (U.), 2 à 0 contre E.S. Fos-sur-Mer. Par contre, une défaite est à noter contre l'A.S. Rognac (4 à 2).

En matchs amicaux, on enregistre également les succès ci-après : 5 à 1 contre le Gallia-Club de Lunel (1^{re} Division), 3 à 2 contre le S.C. Saint-Martinois (R.), 3 à 0 contre le Gallia-Club Gravenon, 3 à 1 contre le Stade Beaucairois, 7 à 3 contre le C.S.P.L.M. de Nîmes (R.).

OULLINS. — En athlétisme, le C.A.S.C.O.L. enlève brillamment le Challenge Martin par 49 points devant les clubs ci-après : Saint-Clair (23 points), C.S.T. (22 points), L.O.U. (12 points).

En rugby, pour commencer leur saison, les Cheminots d'Oullins battent par 11 à 10 leurs camarades bressans.

En basket, la saison s'annonce sous un jour favorable : l'équipe 1^{re} a enlevé la Coupe Vitoret, groupant des clubs d'honneur et d'excellence. Elle a également remporté, ainsi que l'équipe 2^e, la première rencontre de championnat. Une section de pupilles est en voie de formation.

BOURG. — En rugby, après avoir été de peu surclassée par les Cheminots d'Oullins, l'équipe du Racing-Club Bressan P.L.M. inscrit à son actif, en matches amicaux, des victoires de 3 à 0 sur Lons-le-Saunier et de 19 à 6 sur l'Avenir d'Oyonnax.

Cependant, lors d'un récent déplacement à Strasbourg, les Cheminots bressans durent s'incliner devant l'équipe, nettement supérieure, du R.A.C. par 59 à 8.

DIJON. — En association, un premier succès est à noter sur l'équipe de Saint-Florentin (5 à 0).

Une équipe de rugby, nouvellement formée, s'entraîne chaque dimanche.

Les équipes de basket ont également commencé leur saison et les résultats obtenus, lors des premiers matchs, sont prometteurs.

Par ailleurs, il nous a été agréable, de constater qu'une société bouliste locale, la « Boule P.L.M. de Dijon », est en voie de fusion avec l'U.S.C. Dijonnais.

LANGÉAC. — Boules. — Les quadrettes de l'A.S.C.P.L.M. de Langeac ont participé à de nombreux concours régionaux. Citons notamment ceux de Brioude et de Paulhacquet où la quadrette Brun, de Langeac, enleva le titre de champion.

CLERMONT-FERRAND. — La section boules a participé au grand concours annuel de la ville de Clermont-Ferrand. Les as du sport boules les plus réputés de la région étaient venus, comme chaque année, prendre part à cette compétition de premier plan. La quadrette P.L.M. Vernet-Douarré-Bernard-Rena, qui pratiqua un jeu brillant et soutenu, se qualifia pour jouer la finale du concours de la catégorie « Honneur ». Elle fut opposée à la fameuse quadrette Ploccq, du Puy, gagnante, à plusieurs reprises, du Championnat de France, qui triompha de justesse par 18 points à 16, après une partie suivie avec un vif intérêt par un public nombreux.

E. CAMUS,

Président de l'A.S.C.P.L.M.

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

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

57 à 61, Boulevard Saint-Germain } PARIS (V^e)
12, rue Du Sommerard et 3, rue Thénard

École d'application et Polygone
CACHAN, près Paris

1° ÉCOLE DE PLEIN EXERCICE (Cinq Spécialités) RECONNUE PAR L'ÉTAT, AVEC DIPLOMES OFFICIELS D'INGÉNIEURS 170 PROFESSEURS

1° École supérieure des Travaux publics : Diplôme d'Ingénieur des Travaux publics ;
2° École supérieure du Bâtiment : Diplôme d'Ingénieur Architecte ;

3° École supérieure de Mécanique et d'Électricité : Diplôme d'Ingénieur Mécanicien-Électricien ;
4° École supérieure de Topographie : Diplôme d'Ingénieur Géomètre ;

5° 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'Etat, de la Ville de Paris, etc...).

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.

La première a lieu dans la 2^{me} quinzaine de juillet, la seconde du 1^{er} au 10 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° Situations industrielles : Travaux publics - Bâtiment - Électricité - Mécanique - Métallurgie - Mines - Topographie - Froid industriel, etc...
- 2° 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° 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^e) en se référant au 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^e)



Vient d'éditer, en belle héliogravure, une série de
12 cartes postales P. L. M.

qu'il tient à la disposition de ses lecteurs, dans une élégante pochette, aux prix suivants :

- La pochette prise au Service du Bulletin P. L. M. 1.50
- Envoi franco d'un exemplaire contre..... 1.75
- Par commande d'au moins 6 pochettes à expédier à la même adresse, envoi franco au prix de 1.50 la pochette.

Les demandes, accompagnées des mandats-poste correspondants, doivent être adressées au SERVICE DU BULLETIN P. L. M. 88, Rue Saint-Lazare, 88 — PARIS (9^e)

Quelques-uns des sujets présentés :

P. L. M., Réseau du Mont-Blanc et de la Côte-d'Azur ; Le Départ et l'Arrivée (gravures anciennes des premiers temps du rail) ; La rame aérodynamique P. L. M. en pleine vitesse ; Traction à vapeur 1935, par E.-A. Schefer ; etc...



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 personnel des chemins de fer.

Écrivez sans engagement aux Établissements SARDA, à Besançon.



CONFÉRENCES de l'A. F. A. C.

L'Association Française des Amis des Chemins de Fer
(Siège: 30, Rue de Bassano, 30 — PARIS-16^e),
a arrêté, pour la saison 1935-1936, le cycle de
CONFÉRENCES FERROVIAIRES suivant :

- Vendredi 8 Novembre.** — « Les automobiles en Belgique », par M. CHILAIN, ingénieur en chef du Matériel aux C.F.B.
Vendredi 6 Décembre. — « Les grandes relations internationales », par M. MARÉCHAL, ingénieur, chef de l'Exploitation des Wagons-Lits.
Vendredi 10 Janvier 1936. — « Les agrandissements de la gare de Paris-Nord et leurs répercussions sur le service de banlieue », par M. DE WINTER, ingénieur au Nord.
Vendredi 7 Février. — « L'électrification de la ligne de Paris au Mans », par M. GARREAU, ingénieur à l'Etat.
Vendredi 20 Mars. — « Les Chemins de Fer Algériens », par M. DUCLUZEAU, ingénieur en chef, adjoint au Directeur des Chemins de Fer Algériens.
Vendredi 3 Avril. — « L'évolution de la signalisation », par M. ABELOOS, ingénieur des Services électriques P.O.-Midi.
Vendredi 15 Mai. — « La vie d'un grand dépôt », par M. MARTIN, ingénieur principal de la traction à l'Est.
Vendredi 12 Juin. — « La ligne Béziers-Neussargues, tracé, ouvrages d'art, électrification, intérêt touristique des régions desservies », par M. CADIS, ingénieur honoraire du Midi.
Vendredi 3 juillet. — « Les machines, voitures et wagons du Réseau A.-L. », par M. SCHMITT, ingénieur en chef du Matériel roulant du Réseau d'A.-L.

Ces conférences auront lieu, comme chaque année, à 21 h. précises, à la Salle Hoche, 9, Avenue Hoche, 9 - PARIS (8^e)

ENTRÉE GRATUITE

ENTRÉE GRATUITE

ABONNÉS AU BULLETIN TENEZ-VOUS AU COURANT

des dernières facilités
que vous offre le Réseau
en demandant au Bulletin P.L.M.
88, RUE SAINT-LAZARE, 88 — PARIS

LES DERNIERS DOCUMENTS DE PUBLICITÉ PARUS :

- Plaque sur les principaux services de Trains de voyageurs (hiver).
- Dépliants illustrés sur la Côte d'Azur, les Stations de sports d'hiver.
- Indicateur des Autocars P.L.M. (hiver-printemps 1935-1936).
- « Sur la neige des Alpes et du Jura », petit horaire bleu, groupant de précieux renseignements sur les stations, leurs moyens d'accès, leur équipement, leurs hôtels.

Vous recevrez gratuitement ces documents

en indiquant le numéro de votre abonnement et en joignant à votre demande un timbre de 0 fr. 50 pour frais d'envoi.

TABLE DES MATIÈRES PUBLIÉES EN 1935 (Répertoire analytique et alphabétique)

ACCIDENTS. Les avalanches de mars dernier sur la ligne de Culoz à Modane, p. 75.
— Voir Voitures.
AGENTS. Au personnel, pp. 2, 34, 73, 77, 99, 132, 134, 164.
— Figures d'Agents, pp. 20, 77, 104.
— Voir Carrières.
— Voir Distinctions honorifiques.
— Voir Familles.
ALGÉRIE. L'aménagement du Bassin de la Joliette, p. 99.
— Paris-Marseille-Alger, cinq jours il y a cent ans, 33 heures aujourd'hui, par L.-M. Renaud, p. 157.
— Voir Locomotives.
ANNÉE 1934. Voir Exercice.
ARTS. Voir Concours, Contes, Expositions, Poésies
ASSEMBLÉES ET CONGRÈS. A l'Orphelinat des Chemins de fer français, p. 110. Au Sanatorium des Cheminots, p. 110. 47^e Congrès de la Fédération des Coopératives, p. 141. Le Congrès de La Fraternelle, p. 141.
— Voir Expositions, Tourisme.
AUTEURS. Abry, p. 126. — Bailleur, p. 4.
— Breysse, p. 140. — Burnand, pp. 80, 108. — Camus, pp. 26, 83, 115, 142,

170. — Cancell, p. 68. — Chambon, p. 66. — Cheval, pp. 84, 116, xcviij.
— Conso, pp. 32, 88, 120, 144, 176.
— Courbin, pp. 112, 139. — Dambies, pp. 22, 79, 107, 118, 137, 166. — Etaix, pp. 134, 162. — Faure, p. 153. — Faure-Geors, p. 23. — Fleury, p. 74. — Franc-Nohain, p. 24. — Gaubert, p. 88. — Gras, pp. 30, 86, LXXVI, xcviij, 173. — Hascoët, p. 171. — Landrin, p. 29. — Lecoanet, p. 162. — L. G., pp. 24, 27, 72, 112, 139, 168. — Lenoir, pp. 85, 117, 173. — Martinet, p. 60. — Miens, p. 164. — Moulet, p. 129. — Moulinot, pp. 30, 85, 116, xcvi, 173. — Narps, p. 148. — Orsini, p. 9. — Parmentier, p. 95. — Pignal, pp. 31, 87, 176. — Ponnelle, p. 100. — Portal, p. 161. — Ragu, p. 113. — Ramond (Dr Félix), p. 175. — Renaud, p. 157. — Renault (Dr Jules), pp. 21, 78, 106, 136, 165. — Robert-Robert, pp. 31, 86, 119, 143, 174. — Rodrigue, pp. 81, 172. — Roubeau, p. 155. — Tuja, p. 92. — Vaddé, p. 16. — Paul Valéry, p. 105.
AUTORAILS. Quelques résultats commerciaux des Services P.L.M. d'autorails, p. 15.

- Les autorails Berliet, par M. Abry, Inspecteur divisionnaire du Matériel, p. 126.
- Les Services d'autorails P.L.M., p. 132.
- De Grenoble à Digne en Micheline, p. 161.
- Voir : Je voudrais bien savoir...

BÉBÈS (Vos). Pour vous, lectrices, pp. 31, 85, 118, 143, 174.

CARRIÈRES, pp. 59, 91, 147.
CHASSE, pp. 29, xcviij.
CITÉS, p. 104.

- CONCOURS.** Les Concours du Bulletin P.L.M., p. 27.
— Concours de slogans, p. XXI (avis d'ouverture), p. LXV (résultats officiels), p. 112 (commentaires).
— Concours des couvertures, p. XLVI (résultats).
— Concours de la gare fleurie, p. 76.
— Concours 1934 de photographie et dessin, p. 81.
— Concours des récréations (résultats 1934, p. XXXV), (ouverture concours 1935, p. LVI).
— Concours de photographie et dessin 1935, p. 111.

- Tournoi de poésies 1935, pp. 112, 168.
CONTES ET PAGES LITTÉRAIRES.
P. N. 618 (Faure-Geors), p. 23. En reliant les « Chansons des trains et des gares » (L.G.), p. 24. L'Exposition d'art italien (Robert Burnand), p. 80. De Tarascon à Fontvieille (Robert Burnand), p. 108. Notre tournoi de poésie, p. 168.

DÉPÔTS. Voir Poésies.
DISTINCTIONS HONORIFIQUES. pp. 2, 58, 90, 122, 146.

DIVERS. Le P.L.M. et la mise en valeur de la Crau, par M. Cancel, Inspecteur principal adjoint de la Compagnie P.L.M., p. 68.
- Les « Cheminots philatélistes », p. 118.
- La transhumance en Arles, par M. Roubeau, Inspecteur divisionnaire de l'Exploitation, p. 155.

ÉCOLES. Visite du Ministre des Travaux Publics à la Section des chemins de fer de l'Ecole des T.P., p. 76.

- La promotion 1935 de nos Agents détachés à l'Ecole des Travaux Publics, p. 135.

- Visites d'installations ferroviaires par la jeunesse des écoles, p. 140.

ÉLECTRIFICATION. Voir Exercice.
EN MARGE DU MÉTIER. Voir Arts, Chasse, Excursions, Jardinage, Mutualité, Pêche, Sports, T.S.F.

EXCURSIONS. Voir Tourisme.
EXERCICE 1934. Les Résultats de notre Exercice 1934 (L. G.), p. 71.

- L'évolution des Grands Réseaux en 1934, p. 123.

EXPOSITIONS, FOIRES ET MANIFESTATIONS DIVERSES. A l'Association française des Amis des Chemins de fer, p. 19.

- L'Exposition du Rail à la Manufacture française d'Armes et Cycles de Saint-Etienne, p. 19.

- La Belgique et l'Exposition Universelle et Internationale de Bruxelles 1935, par M. Chambon, Ingénieur en chef du Matériel, Vice-président de la classe 104, p. 66.

- Trois Salons d'artistes P.L.M., p. 82.

- 25^e Salon de la Société Artistique P.L.M. de Paris, p. 113.

- Le voyage des Ingénieurs anglais (Alliance Française), p. 134.

- Visite des installations de la région lyonnaise par l'A.F.A.C., p. 134.

- Voir Contes, Ecoles, Tourisme.

FAMILLES. Belles familles P.L.M., pp. 77, 105.

- Voir : Pour vous, lectrices.

GARES. L'aménagement du bassin de la Joliette, p. 99.

- Agrandissement des installations G.V. et P.V. de la gare de Montpellier, p. 100.

- Modernisation de la salle des pas perdus et du bureau de renseignements de la gare de Dijon-Ville, p. 160.

- Le triage des colis aux messageries-départ de la gare de Paris, p. 20.

- Voir Transports.

HISTORIQUES. Numéro spécial de mars sur « le Rail d'autrefois » : L'Ingénieur Beaunier ; Les frères Seguin ; Paulin Talabot ; La crise de 1845, la Révolution de 1848, le Second Empire ; Le P.L.M. ;

1870-1871 ; Le Plan Freycinet et les Conventions de 1883 ; Le Cinquantenaire et la période précédant la guerre ; De la guerre de 1914 à nos jours.

- Le Service de la Construction de notre Réseau, par M. A. Martinet, ancien Ingénieur en Chef du Service de la Construction, p. 60.

- Voir Algérie, Exercice, et « Il y a cinquante ans ».

HORAIRES. Les nouveaux horaires des trains de voyageurs au 15 mai 1935, p. 73.

- L'horaire des trains du 6 octobre, p. 160.

HYGIÈNE. Causeries d'hygiène par le Dr Jules Renault, de l'Académie de Médecine, pp. 21, 78, 106, 136, 165.

IL Y A CINQUANTE ANS, pp. 20, 104, 164.

JARDINAGE, pp. 30, 85, 116, xcvi, 173.

JE VOUDRAIS BIEN SAVOIR... Ce que représentent les chemins de fer dans la Nation, p. 19. En quoi consiste la transmission électrique sur les autorails, p. 19. Ce qu'est une locomotive articulée « Golivé », p. 135. Ce qu'est l'automotrice « Dunlop-Fouga », p. 165.

LECTURES, pp. 22, 79, 107, 137, 166.

LÉGISLATION. Un pas de plus vers la coordination des transports ferroviaires et routiers, p. 76.

- Nouveaux décrets sur la coordination des transports, p. 132.

- Nouvelle procédure applicable aux voyageurs en situation irrégulière, p. 164.

LOCOMOTIVES. Vers de nouvelles formules de traction, p. 74.

- Les locomotives articulées « Garratt » du Réseau algérien, p. 74.

- Trains aérodynamiques, par M. Parman-tier, Ingénieur en Chef adjoint du Matériel, p. 95.

- Voir : Je voudrais bien savoir...

MATÉRIEL. L'organisation de l'entretien du matériel roulant au P.L.M., par M. Bailleur, Ingénieur au Service du Matériel, p. 4.

- Pendant que naissent autorails et engins nouveaux..., p. 18.

- Le transport des camions et remorques sur wagons, par M. Moulet, Contrôleur du Service Central de l'Exploitation, p. 129.

- Voir Autorails, Expositions, Je voudrais bien savoir..., Locomotives, Wagons et voitures.

MÉNAGE ET MAISON. Pour vous, lectrices, pp. 31, 32, 87, 120, 176.

MODE. Pour vous, lectrices, pp. 32, 83, 120, 143, 176.

MUTUALITÉ. Voir Assemblées.

OUVRAGES D'ART. Quadruplement des voies principales entre Villeneuve-la-Guyard et Sens, p. 17.

- Reconstruction et élargissement du viaduc de Pique-Pierre, à Grenoble, p. 101.

- Nouvelle suppression de passage à niveau, p. 162.

- Voir Historiques.

PÊCHE, pp. 84, 116, xcvii.

POÉSIES. Poètes et enlumineurs du rail, pp. 112, 139.

- Triptyque sur la traction, p. 139.

- Tournoi de poésie, p. 112, 168.

PORTE-A-PORTE. Nouvelle progression de nos Services de domicile, pp. 15, 103.

- Le transport des camions et remorques sur wagons, p. 129.

- Où en sont les Services de domicile P.L.M.?, p. 163.

POUR VOUS, LECTRICES. Voir Bébés, Ménage, Mode, Table.

RÉSULTATS FINANCIERS. Voir Exercice 1934.

SIGNALISATION. Quelques renseignements sur la modification prochaine de notre signalisation, par M. Tuja, Ingénieur en Chef de l'Exploitation, p. 92.

SPORTS. L'activité sportive sur le Réseau, pp. 26, 83, 115, 142, 170.

TABLE ET GASTRONOMIE. Pour vous, lectrices, pp. 31, 86, 119, 143, 174.

TARIFICATION. Tickets-primés pour voyager gratuitement en chemin de fer, p. 17.

- Nos tarifs de transport et le coût de la vie, p. 18.

- Simplifications apportées à la tarification-voyeurs, par M. Faure, Chef de la 6^e division de l'Exploitation, p. 153.

- Refonte de la tarification des petits colis et des colis de détail, p. 160.

TOURISME. L'île inconnue, la Corse, par M. Orsini, Inspecteur divisionnaire de l'Exploitation, p. 9.

- Deux téléferiques nouveaux sur le P.L.M. : celui de La Bastille à Grenoble et celui de Rochebrune à Mègève, p. 28.

- Une formule originale d'invitation au tourisme sur le P.L.M., p. 76.

- L'activité touristique à l'A.T.C., p. 85.

- Nos Services de tourisme en 1935, p. 103.

- Le récent voyage de l'A.T.C. en Italie, p. 117.

- Sorties de groupements P.L.M., p. 142.

- Monaco et son armée, p. 171.

- Croquis toulonnais, p. 172.

- Assemblée générale de l'A.T.C., p. 173.

TRAFIC. Courbes des wagons chargés et parcours du matériel locomoteur, pp. 15, 73, 99, 132, 160.

- Voir Exercice.

TRAINS ET TRANSPORTS. Triage des trains de primeurs à Avignon, p. 16.

- Trains aérodynamiques, p. 95.

- Améliorations apportées à l'organisation P.V. au 15 mai 1935, p. 99.

- Les draïnes de la Voie, p. 104.

- Vitesse atteinte par le train aérodynamique P.L.M., p. 132.

- Les fêtes du 15 août et le trafic-voyageurs de la gare de Paris, p. 132.

- Réseaux de France... réseaux des belles performances (conférence de M. Narps, Sous-Chef de l'Exploitation), p. 148.

- Vers une disparition progressive des frontières des Réseaux pour les transports de colis de détail P.V., p. 164.

- Voir Autorails, Horaires, Porte-à-porte.

- T.S.F. Conseils aux sans-filistes, pp. 30, 86, LXXVI, xcvi, 173.

VOIE. Les draïnes de la Voie, p. 104.

- Voir Accidents, Gares, Ouvrages d'art.

VAGONS ET VOITURES. Voitures de secours pour le transport des blessés, p. 134.

- La modernisation des voitures de 3^e classe, p. 162.

RADIO P.L.M.

Vous présente ses nouveaux
prix en baisse de ses postes
RONOR — modèles 1936.

52, Rue de Chalon — PARIS-XII°

RONOR 5 « Europe ». — Super 5 lampes. Antifading. Sélectivité 9 Kc. Nouveau cadran logarithmique bicolore. — Musicalité parfaite. — Belle ébénisterie noyer verni tampon.
Prix: 1.450 fr. avec 40 %, soit.....

870 fr.

RONOR 5 « Colonial ». — Super toutes ondes à bobinages à fer sur 465 Kc. Antifading différé. — Détection par diode. — Musicalité exceptionnelle. — Sélectivité 8 Kc. — Nouveau cadran-pupitre en verre 3 couleurs — Visibilité totale. — Dynamique « Véga ». Courant alternatif 110 à 250 volts. — Très belle ébénisterie noyer. — Prix: 1.800 fr. avec 40 %, soit.....

1.080 fr.

RONOR 6 « Transcontinent ». — Super toutes ondes, courant alternatif 110 à 250 volts — 6 lampes américaines nouvelles dont 2 multiples. — Antifading différé 100 %. — Réglage silencieux par synonisateur optique. — Sélectivité 8 Kc. — Sensibilité 0,5 microvolts. — Grand cadran-pupitre en verre 3 couleurs. — Indicateur visuel de positions. — Ebénisterie de luxe. — Musicalité encore surpassée. — Prise 2° H. P. et télévision.
Prix: 2.200 fr. avec 40 %, soit.....

1.320 fr.

Le même — Ebénisterie spéciale « grand luxe ». — Châssis sélectionnés.
Prix: 2.400 fr. avec 40 %, soit.....

1.440 fr.

SÉRIE RÉCLAME. — Super 5 « Novo ». — Courant alternatif 110 à 250 volts. — Grande sensibilité et musicalité. — Belle présentation.
Prix: 995 fr., escompte 30 %.....

695 fr.

Super 5 « Intercontinental Novo ». — Toutes ondes. — Grand cadran. — Antifading efficace. — Présentation luxueuse. — Musicalité splendide. — Prix: 1.400 fr. avec 30 %, soit.....

980 fr.

La taxe d'État sur les lampes en sus sur tous nos postes.

Demandez notre nouveau Catalogue illustré et l'adresse d'un de nos mille postes en service parmi le Personnel de la Compagnie P. L. M.

TOUTES LES GRANDES MARQUES EN STOCK. - MAGASINS OUVERTS DIMANCHE ET FÊTES

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

DOCUMENTS ÉMANANT DE LA DIRECTION

24 août 1935	Ordre de Service n° 26 (1935).	Suppression de la bifurcation située au km 7,210 de la ligne de Forcalquier à Volv.
17 sept. 1935	Ordre de Service n° 30 (1935).	Vitesse maximum au passage des bifurcations.
17 sept. 1935	Ordre de Service n° 31 (1935).	Désignation des lignes à voie unique sur lesquelles la vitesse maxima des trains, à la traversée des gares, est portée de 30 à 40 km à l'heure.

DOCUMENTS COMMUNS A PLUSIEURS SERVICES

4 juillet 1935	1 ^{re} Annexe à l'Instr. techn. n° 65 de l'Expl. (Service Electrique).	Utilisation des feuilles de renseignements par les garde-barrières et garde-cloches. — Modifications.
7 août 1935	2 ^e Annexe à l'O.S. n° 9 (1932) de l'Expl., n° 3336 du T.C. de la Voie.	Circulation des trains-draïnes et des draïnes. — Modifications et additions.
17 août 1935	Instr. n° 490 (nouvelle série) du Mat. et Tract., Circ. n° 8 (1935) de l'Expl. (2 ^e Division. — Gares et Trains).	Dispense de l'essai du frein modérable à certains trains rapides, express et assimilés, dans les gares de relais de machines.
23 août 1935	O.S. n° 28 (1935) de l'Expl., n° 1549 du Mat. et Tract., n° 3398 du T.C. de la Voie.	Circulation en service commercial des autorails ZZ-H-1 et 2, ZZC-B-1 à 4, ZZ-G-201 à 214, ZZ-K-101 à 106.
23 août 1935	1 ^{re} Annexe à l'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. — Modifications.
27 août 1935	1 ^{le} Annexe à l'Instr. n° 975 du Mat. et Tract., Circ. n° 24 (1900) de l'Expl. (2 ^e Division. — Gares et Trains. — Edition de 1923).	Emploi du frein continu automatique système Westinghouse, du frein continu modérable et de l'intercommunication pneumatique. — Modifications et additions.

Sécurité. Économie

SIGNAUX ATNA

VOIRON. (Isère)

LINOLEUM SARLINO

UNI GRANITÉ JASPÉ

INCRUSTÉ

IMPRIMÉ.

27 août 1935	6 ^e Annexe à l'Instr. n° 489 (nouvelle série) du Mat. et Tract., Circ. n° 3 (1931) de l'Expl. (2 ^e Division, — Gares et Trains).	Utilisation des véhicules munis du frein spécial à air comprimé pour trains de marchandises. — Modifications et additions.
31 août 1935	O.S. n° 29 (1935) de l'Expl., n° 1554 du Mat. et Tract., n° 3405 du T.C. de la Voie.	Modification de l'éclairage des disques rouges entre Corbeil et Melun.
3 sept. 1935	O.S. n° 6 (1930) de l'Expl., n° 1450 du Mat. et Tract. (édition de 1935).	Limitation de la vitesse maximum des trains directs et omnibus de voyageurs et des trains légers, munis du frein continu.
10 sept. 1935	2 ^e Annexe à l'O.S. n° 11 (1935) de l'Expl., n° 1540 du Mat. et Tract.	Modifications aux tableaux annexés à l'O.S. n° 11 (1935) Expl. et 1540 du Mat. et Tract.
11 sept. 1935	O.S. n° 32 (1935) de l'Expl., n° 1555 du Mat. et Tract., n° 3408 du T.C. de la Voie.	Mise en service du block-system absolu avec circuits de voie.
11 sept. 1935	1 ^{re} Annexe à l'O.S. n° 19 (1935) de l'Expl., n° 1547 du Mat. et Tract., n° 3401 du T.C. de la Voie.	Circulation en service commercial des autorails ZZ-K-1 à 3 et ZZ-K-101 à 106 (couplages et autorails simples « Bugatti »). — Modifications.
21 sept. 1935	Annexe à l'Instr. n° 3270 du T.C. de la Voie, l'Instr. n° 441 (nouvelle série) du Mat. et Tract., la Circ. n° 5 (1925) de l'Expl. (Service Electrique. — Gares et Trains). — Edition de 1930.	Répétition sur les machines des signaux d'avertissement des chantiers de la voie.
21 sept. 1935	4 ^e Annexe à l'Instr. n° 3270 du T.C. de la Voie, l'Instr. n° 441 (nouvelle série) du Mat. et Tract., la Circ. n° 5 (1925) de l'Expl. (Service Electrique. — Gares et Trains). — Edition de 1930.	Modifications.
21 sept. 1935	Instr. n° 3410 du T.C. de la Voie, Instr. n° 441 bis (nouvelle série) du Mat. et Tract., Circ. n° 11 (1935) de l'Expl. (Service Electrique. — Gares et Trains).	Répétition des signaux sur les machines (lignes munies du block automatique par signaux lumineux).
21 sept. 1935	1 ^{re} Annexe à l'Instr. n° 523 (nouvelle série) du Mat. et Tract., Circ. n° 14 (1926) de l'Expl. (2 ^e Division, — Gares et Trains).	Composition et espacement des trains de la ligne de Saint-Gervais-Bains-Le Fayet à Vallorcine. — Modifications.
23 sept. 1935	O.S. n° 12 (1934) de l'Expl., n° 1505 du Mat. et Tract., n° 3374 du T.C. de la Voie (éd. de 1935).	Circulation exceptionnelle de trains transportant des voyageurs sur les lignes où ne circulent que des trains de marchandises.
25 sept. 1935	O.S. n° 33 (1935) de l'Expl., n° 1557 du Mat. et Tract., n° 3409 du T.C. de la Voie.	Circulation en service commercial des autorails ZZC-F-1 à 4. Modifications.
1 ^{er} octobre 1935	4 ^e Annexe à l'O.S. n° 11 (1935) de l'Expl., n° 1540 du Mat. et Tract.	Circulation en service commercial des autorails à voyageurs ZZ-G-101 et 102, ZZ-G-201 à 214, ZZ-G-401 à 419 ZZ-M-1 et 2, ZZ-G-301 à 305.
2 octobre 1935	O.S. n° 12 (1935) de l'Expl., n° 1543 du Mat. et Tract., n° 3395 du T.C. de la Voie.	
DOCUMENTS EMANANT DU SERVICE DE L'EXPLOITATION		
12 août 1935	Circulaire n° 97 (1935. — Application des tarifs).	Tarif G.V. n°s 3/103. — Création d'une tarification par 3 000 kg pour les fruits et légumes. — Tarifs G.V. n°s 3/103 et 303. — Réglementation des transports de fruits et légumes en emballages sans couvercle.
24 août 1935	Circulaire n° 102 (1935. — Application des tarifs).	Tarif International pour l'émission de billets à coupons combinés. — Nouvelle édition.
10 sept. 1935	Circulaire n° 9 (1935. — Gares et Trains).	Instructions relatives au block automatique par signaux lumineux.
20 sept. 1935	Circulaire n° 5 (1935. — Comptabilité des gares).	Instructions comptables à observer pour l'application de la nouvelle tarification « Voyageurs et Bagages ».
21 sept. 1935	Note n° 17 à MM. les Chefs de gare.	Voyageurs en groupes dans le trafic international.
23 sept. 1935	Ordre de Service n° 26 (1935).	Consignes réglant la circulation des différents trains spéciaux prévus à partir du 6 octobre 1935.
24 sept. 1935	Ordre de Service n° 30 (1935).	Dérégularisations et régularisations de trains (messageries, marchandises et machines isolées, locotracteurs).
DOCUMENTS EMANANT DU SERVICE DE LA VOIE		
5 août 1935	1 ^{re} Annexe à l'Instr. V-663 (1935).	Signaux et transmissions.
5 août 1935	V-470 (édition de 1935).	Emploi du pétrole pour l'éclairage.
21 août 1935	V-481 (édition de 1935).	Emploi de lunettes protectrices.
21 août 1935	6 ^e Annexe à la Note n° 3335 du T.C. (édition du 1 ^{er} mars 1932).	Congés et autorisations d'absence.
23 août 1935	Notice sur l'emploi de feux « Atna » aux passages à niveau.	
12 sept. 1935	3 ^e Annexe à l'Instr. n° 3348 du T.C.	Prescriptions concernant l'emploi des couplages.

PAPETERIES DUJARDIN

169, R. de Paris, VANVES (Seine)

Papiers simili-japon
Blancs et couleurs - Dossiers
Papiers d'écriture - Machine

PAPETERIES DE CLAIREFONTAINE

à ÉTIVAL-CLAIREFONTAINE (Vosges)

PAPIERS A ÉCRIRE, PAPIERS
D'ÉDITIONS, PAPIERS REGISTRE, Etc.
ENVELOPPES DE LETTRES,
PAPIERS FACONNÉS, REGISTRES,
CAHIERS D'ÉCOLIERS, Etc. —
6 MACHINES 1^m10 A 2^m30 —

Maison à Paris

3, rue Séguier
TéL. : Danton 52-30

MAFFIOTTI FILS

35, Rue des Archives
— PARIS (IV^e) —

TOUS PAPIERS A DESSIN

Les Réchauds SECIP



à pétrole
essence
gaz de ville
gaz butane

sont fabriqués par les
Ets BARDEAU, Constr^{rs}

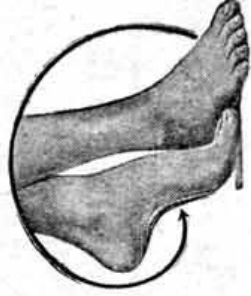
des Lampes BARDEAU à incandescence par le pétrole
Conditions très avantageuses à MM. les Agents du P.L.M.
Catalogue sur demande : Etablissements BARDEAU, Constr^{rs}
16 et 18, Rue du Président-Kruger, COURBEVOIE (Seine)

Les longues stations debout provoquent l'affaïsse-
ment 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

Parquet Hygienique
SANS JOINTS
Terrazzolith
SUPERIORITE GARANTIE
Ne gâche ni ne se ternit jamais.
Belles couleurs inaltérables.
Durée illimitée
DEMANDEZ PROSPECTUS
TELEPHONE 939-31-33

COMPLETMENT
INDUSTRIEL

TERRAZZOLITH
"DÉPOSÉ"

LE TERRAZZOLITH. Stipite ANCIENS DOUCE & MOULIN
64, RUE PETIT-PARIS

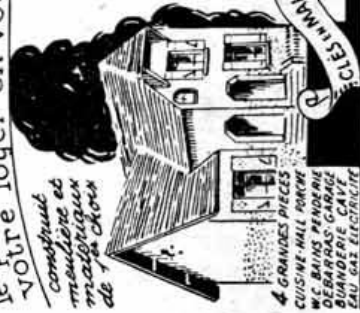
MÉDAILLE D'HONNEUR DES CHEMINS DE FER

(Fin de la publication des Médailles décernées par arrêté ministériel
du 9 juillet 1935.)

VAUCLUSE. — ARNAUD Camille, Ch. aig. à Avignon; ARNAUD Joseph, Ch. g. à Bollène-la-Croisière; BENOIT Joseph, Cais. à Avignon; BERNARD Antonin, Ch. t. à Avignon; BRÉMOND Benjamin, Ch. t. à Avignon; CHEVALLIER Auguste, Ch. c. à Avignon; COSSOUL Louis, Maneuv. spéc. à Avignon; GIRAUD Gabriel, S.-Ch. manut. à Orange; GUYGUES Paul, M. r. à Avignon; JOURDAN Marius, Br. manut. à Avignon; LAVILLE Léopold, M. r. à Avignon; MANDRIN Justin, S.-Ch. manut. à Avignon; MAURIN Joseph, Ch. c. à Beaumont-d'Apt; MOURET Joseph, Ch. g. à Piolenc; PHILIPPOT Philippe, Cis pr. à Avignon; RAMUS Florentin, S.-Ch. manut. à Orange; REY Honorat, Cant. pr. à Cavailhon; SAVOYE Etienne, Ch. g. à Bédarides; SERNOUX Henri, M. m. à Avignon; TALAGRAND Marius, Cis à Orange; MATHIEU Dantès, ex-S.-Ch. c. à Bédarides; MAZEL Justin, ex-M. r. à Avignon; RIVAS Auguste, ex-M. r. à Avignon.

YONNE. — BATRÉAU Charles, Cant. pr. à Vézennes; BERNAGE Maurice, Ouv. ex-M. à Migennes; BOURCELLIER Jules, Ch. c. à Cézay; BRIDAN Achille, Ch. t. à Migennes; CADORET Emile, M. r. à Migennes; COILBAUT Henri, Ch. c. à Mailly-la-Ville; COUBRAY Eugène, Ch. t. à Avallon; COUDEYRE Joseph, Cis à Sens; DAZY François, S.-Ch. br. maneuv. à Laroche; FAUTIER Armand, M. m. à Cheny; GOUT Charles, Cant. pr. à Avallon; GUILLON Jean-Baptiste, Ch. g. à Nuits-sous-Ravières; GUILLOT Alfred, Cant. à Villeneuve-la-Guyard; JACQUINET Charles, M. r. à Migennes; LABOISE Gustave, Ch. dist. pr. à Auxerre; LEMAIRE Charles, Cocher à Cusy; LYORET Henri, Aig. à Cézay, MARQUIS Camille, Ch. c. à Lézennes; MATHIEU Henry, Ch. t. à Migennes; MORIN Eugène, Ch. g. à Saulilly; MOUNIER Paul, S.-Ch. c. à Avallon; MICOLAS François, M. r. à Migennes; EUVRARD Marie, Visit. à Varennes-sur-Seine; PARIS Frédéric, Ch. g. à Cravant-Bazarnes; PAVIET-GERMANEZ Alexis, Aig. à Migennes; PERRIAU Robert, M. r. à Migennes; ROGER Jules, M. r. à Migennes; SAUVAGET Louis, M. r. à Migennes; THIBAUT Lucien, S.-Ch. g. à Sens; BOUQUIN Julien, ex-Ch. t. à Laroche-Saint-Cydrain.

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



construit en
maçonnerie
de béton armé

4 GRANDES PIÈCES
CUISINE-HALL-BAIN
W.C. - SALLE DE BAIN
DEBARAS - GARAGE
SERRURERIE - CAVES
EAU-GAZ-ÉLECTRICITÉ

**LA CONSTRUCTION
GÉNÉRALE FRANÇAISE**

VOREAU ET COUSIN

FURNISSEURS DU P. L. M.
5, Rue de Lesdiguières (ANGLE 41, Bd MENRI, IV
merno Bastille.)

TELEPHONE ARCHIVES 34 35
La seule Association de Professionnels édifiant
elle-même ses constructions avec la collabora-
tion de tous les Architectes

15 ANNÉES DE RÉFÉRENCES

CREDIT IMMÉDIAT 50 '55 1/2

catalogue franco & demande

LA NOUVELLE

CELTAQUATRE



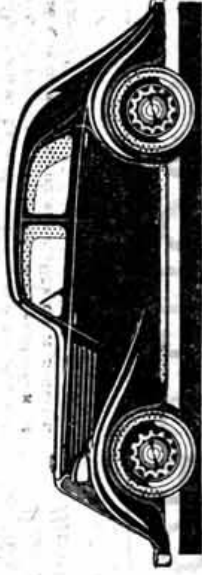
**100 KMS A L'HEURE
9 LITRES 1/2 AUX 100 KMS**

Cinq personnes transportées
à l'aise dans la plus totale
sécurité par une voiture
élégante au meilleur prix.

Conduite intérieure **16.900** frs

4 portes, 5 places, à partir de

Autres carrosseries : Coach dec. 5 pl., coupe et cabriolet 3 pl.



Venez à crédit avec le concours de la D.I.A.C. 47^{me} Av. Hoche, Paris

RENAULT
L'AUTOMOBILE DE FRANCE

ÉCOLE BREGUET

Reconnue par l'État (Décret du 3-1-22)

81 à 89, rue Falguière - PARIS-XV^e
ÉLECTRICITÉ et MÉCANIQUE

ALGER. — ALI BEN LAHCEN, Aide-cant. à Baba-Ali; BOUCROUËVA, Empl. à Alger; CAMILLÉRI Melchior, Cond. mach.-outil à Alger; DORIA Reine, Empl. pr. à Alger; EGDAHAR Charles, Empl. à Alger; HOURCADETTE Jeanne, Empl. à Alger; ISSAD AHMED, Manœuv. à Affreville; NEYRET Alix, Empl. à Alger; PIGNELLA Olga, Empl. à Alger; PONS Michel, Intér. à Orléansville; PONS Paul, Empl. pr. à Alger; SAÏD David, Ch. g. à Tléat-des-Douaïrs; TELSEIRE Sylvain, Empl. pr. à Alger.

ORAN. — BELAÏBOU Guenaoui, Cond. à Oran; BONNET Juste, Contrôl. pr. t. à Oran; CORUT Pierre, Empl. à Sidi-bel-Abbès; GRAULE Lucien, Ouv. à Sidi-bel-Abbès; HANNANI Mohamed, Cant. à Inkermann; JOLY Louis, Cis à Sidi-bel-Abbès; PICON Francisco, Cond. à Sidi-bel-Abbès.

DISTINCTIONS HONORIFIQUES DIVERSES

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

PALMES ACADÉMIQUES. — Ont été nommés : Officier de l'Instruction Publique : M. CAËL Georges, Sous-Chef de bureau de gare (Agence de Londres); Officier d'Académie : M. PRADILHE Paul, Chef de train à Alès,

MÉRITE AGRICOLE. — A été nommé au grade de Chevalier : M. MORICE Jean, Sous-Chef de bureau à Paris.

Les difficultés de l'heure présente

diminuent le nombre de vos lectures.

La rapidité des communications

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

ASSUREZ-VOUS

le service régulier de la

REVUE D'INFORMATIONS INTERNATIONALES

LE MOIS

Synthèse de l'activité mondiale

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

Chaque volume (320 pages illustrées pour 15 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.

AVANCEMENTS EN GRADE (1)

Par décision du Conseil d'Administration en date du 20 septembre 1935, ont été nommés ou promus :

DIRECTION

Secrétariat de la Direction. — Sous-Chef de bureau de 1^{re} classe : MM. DACIER-FALQUE M., Descamps C.
Sous-Chef de bureau de 2^e classe : M. MARIN M.
Contrôleur technique principal : M. BAILLY A.
Employé principal : MM. COUSTOU R., d'Amphoux de Bellevil R.
Chef de groupe : Mlle Niquet M.
Employée : Mlle Gaveau M.-L.

(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.

SERVICE MÉDICAL

Médecin en Chef de la Compagnie : Dr OBERLIN.
Médecin adjoint au Médecin en Chef : Dr MOLLANDIN de Boissy.

EXPLOITATION

Service Central. — Sous-Chef de division : M. DAMBIES C.
Inspecteur de 1^{re} classe : à Lyon, M. DURAND J.-B. (Besançon).
Chef de bureau de 2^e classe : M. JACQUIER P.
Contrôleur du Service Central de l'Exploitation : M. LAVIOLLE A. (Grenoble-Centre).
Sous-Chef de bureau de 2^e classe : M. MIENS E.
Contrôleur technique principal : M. LAMY E.
Rédacteur principal : M. VAILLERMET R.
Contrôleur technique : MM. DUVERROY P., BINET S., LAMANDE F.; à Marseille, M. BRUNET J. (Paris); à Avignon, M. CONCHON R.

Employé principal : MM. GRANIER P., PILLOT A., ARESTAYT G., GORRÈGUES E.
Contrôleur technique adjoint : M. BLANC-GARIN A. (Marseille).

Aide-Contrôleur technique : M. GAVIGNET F. (Dijon-Ville).

Employé : MM. BONNIN A., BOISSEROLLE A., DUFEUTRELLE M.

Employée : Mme Descloitres H.

Contrôleur de route : à Clamecy, M. LAMBLARD E. (Paris).

Expéditionnaire : M. MAITRUGUE A. (Melun).
Téléphoniste : Mme DUBOIS L.

Contrôleur de route adjoint : M. FOURNAT M.

Services régionaux. — Chef de gare de 1^{re} classe : à Saint-Germain-des-Fossés, M. DALMAS L. (Sens).

Chef de groupe : à Valence-Centre, M. GUILLAUMOT O.

CAOUTCHOUC - INDUSTRIEL

PNEUS HUTCHINSON VÉLO

MOTO

CELLULES PHOTO-ÉLECTRIQUES

ET APPLICATIONS

TÉLÉPHONIE PAR APPELS SÉLECTIFS COMMANDE ET CONTRÔLE À DISTANCE

pour la distribution des courants de fer et la distribution électrique. Nombreuses applications sur tous les réseaux ferrés, fluidiques, électriques,...

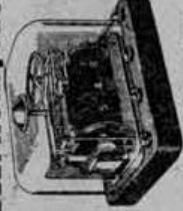
COURANTS PORTEURS sur CIRCUITS EXISTANTS

téléphoniques à 1 et 3 voies, et télégraphiques à 10 voies.

RÉPÉTEURS TÉLÉPHONIQUES

SIGNALISATION

à l'usage des administrations
Boulogne-BILLANCOURT



Le Matériel Téléphonique

200.000.000 de francs

Fournisseur des Ministères des PTT de la Défense Nationale, et des Grandes Administrations



MACHINES A COUDRE

"UNIC"

Les plus pratiques
Magasin d'exposition et vente
67, Boulevard Beaumarchais — PARIS (3^e)

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

CRAYONS CONTÉ PARIS

Chef de bureau de gare de 1^{re} classe : à Roanne, M. *Delpy* L. (Nevers); à Avignon, M. *Arène* M. (Cannes-la-Bocca P.V.).

Chef de bureau de gare de 2^e classe : à Bercy, M. *Bougé* C.; à Cannes-la-Bocca P.V., M. *Veyrenc* M. (Cavaillon).

Sous-Chef de gare de 2^e classe (dispatcheur) : à Valence, M. *Roche* U. (Dijon-Ville).

Employé principal : à Lyon-Centre, M. *Jeanclément* F.; à Valence-Centre, MM. *Pironoms* P., *Denizot* F. (Dijon-Centre).

Caisnier de 3^e classe : à Alès, M. *Meyrieux* H.

Sous-Chef de bureau de gare : à Aix-en-Provence, M. *Fabre* P. (Alès); à Nîmes P.V., M. *Troupel* F.

Sous-Chef de gare de 3^e classe : à Badan-Triage, M. *Toussaint* F. (Vénissieux); à Firminy, M. *Jucy* L.

Employé : à Paris-Centre, M. *Clapier* A. (Saint-Geniès-de-Malgoirès); à Lyon-Centre, M. *Meysonnier* J. (Lyon-Pet-rache).

Facteur-Chef : à Brunoy, M. *Petitjean* H. (Charenton).

Commis principal : à Paris, MM. *Colomb* P. (Bercy), *Cavalhac* M. (Agence P.L.M. de renseignements de la rue Saint-Lazare); à Alès, M. *Brémond* A.

Chef de gare de 5^e classe : à Mervans, M. *Mouffard* X. (Branges); à Ambronay-Priay, M. *André* M. (Cize-Bolozon); à Chignin-les-Marches, M. *Cochet* A.

(Grèsy-sur-Isère); à Collonges-Fort-l'Ecluse, M. *Grégoire* M. (Sallanches-Combloux-Mégeve); à Pyrimont, M. *Décure* A. (Bourg).

Sous-Chef de gare de 4^e classe : à Firminy, M. *Métail* F. (Givors); à Annecy, M. *Ducret* G. (Chambéry-Challes-les-Eaux).

Contrôleur-adjoint des trains : à Nice-Ville, M. *Chavrier* S. (Belleville-sur-Saône).

Chef de manœuvres principal : à Bercy, M. *Defafolie* G.; à Perrigny, M. *Cou-teret* M.

Chef de gare de 6^e classe : à Cheilly-les-Maranges, M. *Seignet* J. (Marmagnat-sous-Creusot); à Saint-André-en-Terre-Plaine, M. *Lacour* L. (Blanz); à Mas-

SOCIÉTÉ DES ENTREPRISES DE TRAVAUX PUBLICS

ANDRÉ BORIE

Société à Responsabilité limitée au Capital de 20.000.000 de Francs

SIÈGE SOCIAL.

PARIS (XVII^e) — 125, Avenue Wagram
Tél. : CARNOT 69-20 • Tél. : CARNOT 69-20

BUREAUX A :

NICE. — 11, Place Wilson.

Téléphone : 821-12

MARSEILLE. — 40, Boulevard Longchamp.

Téléphone : National 25-41

LYON. — Rue des Îles-de-l'Archevêque.

Téléphone : Parmentier 62-86

STRASBOURG. — 9, Rue de la Schiffmatt.

Téléphone : 75-24

BOUGIE. — (Maison Becker), Boulevard des Cinq-Fontaines (Algérie).

TERRASSEMENTS — MAÇONNERIES — BÉTON ARMÉ
TUNNELS — PONTS — VIADUCS — BARRAGES
ADDUCTIONS D'EAU — BATIMENTS
INDUSTRIELS — CITÉS
OUVRIÈRES

TRAVAUX INDUSTRIELS POUR

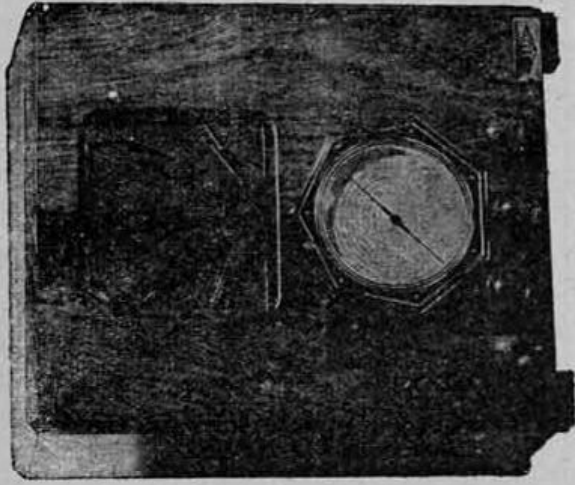
L'ÉLECTRICITÉ

TRINDEL

— PARIS — STRASBOURG

44, Rue de La Boétie, 44 20, Rue de la Fonderie

ÉLECTRIFICATION DE VOIES FERRÉES
LIGNES DE TRANSPORT D'ÉNERGIE
POSTES DE TRANSFORMATION
ÉLECTRIFICATION D'USINES



590 FRS **La Garantie... Tout est là!**

MODÈLES 1936

SUPER V JEANNIN 5 lampes, tous courants..... **590**
 Le même, luxe..... 750
SUPER V JEANNIN alternatif, ondes courtes..... 1.400
SUPER VI JEANNIN alternatif, ondes courtes..... 1.600
SUPER VIII JEANNIN tous courants, ondes courtes..... 1.800
TABLE PICK-UP électrique..... 500
 Supplément pour Moteur Universel..... 50

Facilités de Paiements. = Reprise en compte anciens postes accusés ou secteurs
GARANTIE DE NOS APPAREILS : UN AN (demandez Notices)

JEANNIN

CONSTRUCTEUR = Maison fondée en 1922
43 bis, Boulevard Henri-IV, PARIS (Bastille)
 Ouvert Dimanches et Fêtes = Tél. : ARCHIVES 67-50

Remise particulière au Personnel des Chemins de Fer de 10 % minimum.

EXQUIS DÉJEUNER

PHOSCAO

PUISSANT RECONSTITUANT

A. DARDANNE et FILS

Docteurs en Pharmacie

1, Rue François-Ier, PARIS (8^e)



**Sous toutes
leurs formes**

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

Bozon-Verduray

silly, M. Perret M. (Dommartin-Lissieu);
 à Saint-Julien-Changy, M. Pernoud E.
 (Villevvert-Neuville); à Vendennes-le-
 Charolles, M. Danjean P. (La Roche-
 Vineuse-Milly); à Cize-Bolozon, M.
 Leblanc C. (Saint-Jean-de-Maurienne);
 à Grésy-sur-Isère, M. Coudurier C.
 (Chamousset); à Saint-Martin-Charvon-
 nex, M. Fanin J. (Marcellaz-Hauteville).
 Intérimaire de 2^e classe : à Bourg, M.
 Mayre J. (Gex).

Commis de 1^{re} classe : à Bercy, M. Tailhefer
 C.; à l'Agence P.L.M. de renseignements
 de la rue Saint-Lazare, M. Brémond F.
 (Paris); à Paris, M. Ratard A. (Mon-
 tereau); à Montélimar, M. Aubert P.
 (Valence); à Alès, M. Azais A.

Chef de station : à Magny-Vernois, M.
 Jacob A. (Besançon-Mouillères).

Surveillant du Service Electrique : à Thiers,
 M. Poyet J.-M. (Firminy); à Belle-
 garde (Ain), M. Revest S. (Saint-Etienne-
 Châteaureux).

Chef de manutention : à Villefranche-sur-
 Saône, M. Chermette P. (Bourgoin); à
 Clermont-Ferrand, M. Rambert J.; à
 Montpellier, M. Cristol H.

Chef de manœuvres : à Bercy, M. Jégou
 T.; à Perrigny, M. Dupuy F. (Chagny);
 à Saint-Etienne-Châteaureux, M. Cha-
 bannes A.

Chef - aiguilleur : à Villeneuve - Saint -
 Georges, M. Bierry F.; à Saint-Germain-
 au-Mont-d'Or, M. Perras P. (Collonges-

Fontaines); à Clermont-Ferrand, M.
 Jouve S.

Receveur de 2^e classe aux billets : à Mâcon,
 M. Jolivet J.

Commis de 2^e classe : à Bercy, M. Bellone
 M. (Bureau de Ville de Paris-Sainte-
 Anne); à Paris, MM. Deleuze U., Brunel
 G.; à Chalon-sur-Saône, M. Blanchard
 G.; à Cluny, M. Conil P. (Lyon-Vaise);
 à Lyon-Guillotière, M. Rut M. (Lyon-
 Brotteaux); à Nice-Ville, M. Testory
 H.; à Moutiers-Salins-Brides-les-Bains,
 M. Giraud-Telme R. (Lavans-Saint-
 Lupicin).

Facteur-enregistreur : à Tanlay, M.
 Harrang G. (Champagne-sur-Seine);
 à Lézennes, M. Cabrol E. (Lorcy);

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

cadmium- nickel
S.A.F.M. fer- nickel

Sans acide - garantie 4 ans
 Pour toutes applications

**SOCIÉTÉ DES ACCUMULATEURS FIXES
 ET DE TRACTION**

Société Anonyme au Capital de 15 millions de francs

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

Vos accus

SE CHARGENT TOUT SEULS AVEC LE
CHARGEUR OXYMÉTAL WESTINGHOUSE

Ni usure **Ni entretien**
Ni surveillance

NOTICE SUR DEMANDE A

C^{ie} DES FREINS WESTINGHOUSE
FREINVILLE-SEVRAN (S.-&-O.)

(CONDITIONS SPÉCIALES AUX AGENTS DU P.L.M.)



Tous les postes
de marque

la plus ancienne maison de Paris

Toutes les
pièces détachées

AU PIGEON VOYAGEUR
Georges Dubois
252^{bis} Boul^d Saint-Germain
TÉLÉPHONE : LITRÉ 74-71 14 lignes
PARIS (7^e)

LA MARQUE
Georges FRANCK

fabrique

ses Bleus, ses Chemises bleues
et vend directement sans intermédiaire

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

RAYMONDE

48 bis, Rue de Rivoli — PARIS
Métro : HOTEL DE VILLE

LA COUTURE AU PRIX DE FABRIQUE

Robes lainage de 45 à 200 fr.
Manteaux garnis fourrure Jaquettes, Manteaux trois-quarts
de 89 à 450 fr. Manteaux longs

OUVERT DIMANCHE ET FÊTES TOUTE LA JOURNÉE

à Marmagne-sous-Creusot, M. *Montagne* F.; à Blanzay, M. *Gally* M. (Saint-Sauveur); à Montceau-les-Mines, M. *Chaussin* E., *Armand* J. (Autun); à Mesnay-Arbois, M. *Gabiot* H. (Chamagnole); à Vémissieux, M. *Carillon* C. (Pontaneveaux); à Saint-Pierre-de-Beuf, M. *Maurin* J. (Badan-Trage); à Grand-Croix, M. *Chavanne* E. (Montbrison);

à Givors, M. *Chauvet* O. (Villars-Loire); à Saint-Péray, M. *Reliet* A. (Sorgues-Châteauneuf-du-Pape); à Mas-de-Ponge, M. *Augustin* P. (Salindres); à Nîmes P.V., M. *Balmoussière* R. (Saint-Césaire); à Saint-Jean-de-Maurienne, M. *Tripier-Berlioz* M. (Aix-les-Bains); à Chamouset, M. *Bowvier* J.; à Sallanches-Combloux-Megève, M. *Lassouwe* J. (Cluses);

YOGOURT A 0.15 LE POT
Se fait chez soi facilement sans feu, ni électricité, ni ferment chimique avec l'appareil vendu bon marché

Demandez Notice PL aux **Ets LABANA, 43, Bd Saint-Martin, Paris**

à Cex, M. *Simplet* F. (Annemasse); à Marcellaz-Hauteville, M. *Lambert* F. (Aime); à Chambéry-Challes-les-Eaux, M. *Ramez* E.
Chef de train: à Montreau, M. *Patenotre* E. (Laroche-Migennes); à Montargis, M. *Budlet* L.; à Clamecy, M. *Lemaître* F.; à Cosne, M. *Garnier* A.; à Nevers, M. *Bourçon* E., *Muller* M.; à Chagny,

(Suite page cxvii)

Le Bulletin
PETITES P.L.M. ANNONCES

POUR répondre au désir qui lui a été exprimé à plusieurs reprises par ses lecteurs, le Bulletin P.L.M. ouvre une rubrique de « Petites annonces ».

Les règles applicables en l'espèce sont les suivantes :

Pour le numéro de janvier, les petites annonces devront parvenir directement au Bulletin P.L.M., accompagnées de leur montant (sous forme de mandat) au plus tard le 15 décembre. Elles seront taxées d'après le tarif ci-après :

— la ligne de 50 lettres, ponctuations ou signes et toute fraction de ligne 20 fr.
— Sur ce tarif, les agents en service, les sociétés d'agents et les abonnés bénéficieront d'une réduction de moitié.

Sont exclues, de la part des agents, les petites annonces pouvant avoir trait au service (même pour des permutations) ou celles de caractère nettement commercial.

D'une façon générale, le Bulletin se réserve le droit de refuser toute petite annonce dont le libellé serait incompatible avec le caractère de la publication.

Il décline en outre toute responsabilité quant aux contestations pouvant surgir à la suite d'une insertion, du fait d'une erreur d'interprétation ou de toute autre cause.

Les réponses aux petites annonces doivent parvenir directement aux intéressés et en aucun cas par l'intermédiaire du Bulletin P.L.M.

Les « Petites annonces » du Bulletin P.L.M. doivent permettre aux lecteurs de se rendre entre eux toutes sortes de services, notamment dans les cas suivants : demandes et offres d'objets personnels; occasions (objets ménagers, cycles, articles de sports, pêche, chasse, photographie, T.S.F., jardinage, etc.); offres et demandes d'emplois pour des enfants d'agents; locations de meubles pour les vacances, etc...

Le montant des annonces que le Bulletin jugerait ne pouvoir publier sera immédiatement retourné à leurs auteurs.

Tout lecteur bénéficiant du demi-tarif (agent de la Compagnie ou abonné au Bulletin) devra, dans tous les cas, indiquer exactement soit sa fonction au Réseau, soit le numéro de son abonnement.

— A vendre 15 à 20 fr. le m² jolis lots terrain à bâtir de 500 et 700 m., situés à la Napoule (A.-M.), terre cultivable, eau, élect., vue sur la mer et l'Estérel. Facilité de paiement à tous fonctrs. Ecrire M. Valade, pp^{re}, Chef de Station à Mandelieu (A.-M.).

— Maison à louer, 4 pièces avec dépend. et jardin ind. 1.200 fr. St-Julien-du-Sault (Yonne). S'adr. Allard, notaire.

— A louer Jura logement 5 p. S'adr. Michaud, gare Héricourt (Hte-Saône).

— Demandez les statuts du Souvenir P.L.M., 88, rue St-Lazare, Paris-9^e. Fondé en 1907, il assure au décès pour un versement mensuel de 2,50 ou 5 fr. jusqu'à la retraite un capital de 900 à 3.000 fr.

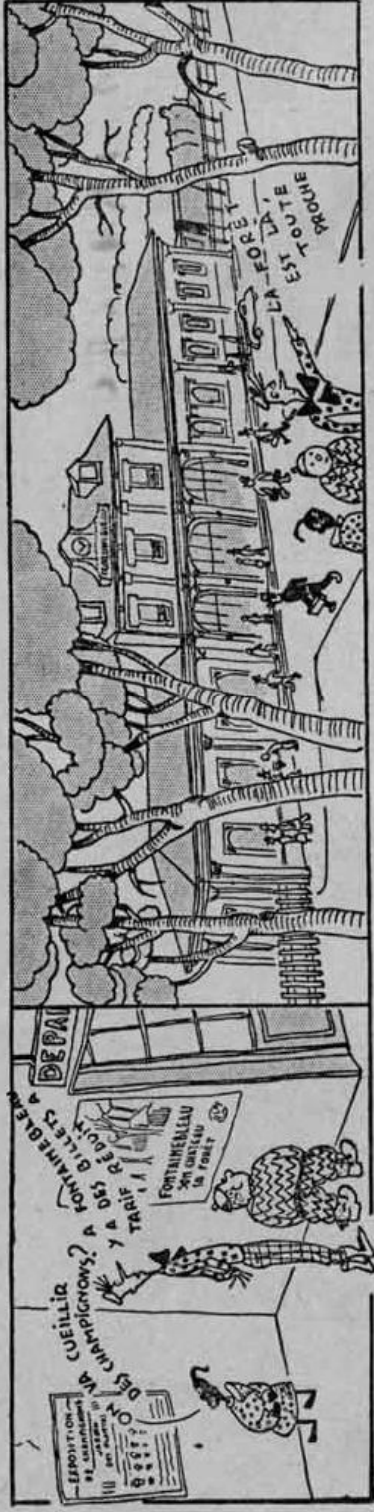
— A céder c^{ie} doub. emp. sup. sal. à mang. Renaiss. noy. mass. parf. état p^r 2.200 fr. Laugerette, 104, av. Daumesnil, Paris.

— Le Sanatorium des Cheminots organise les 30 courant et 1^{er} décembre après-midi une Vente de Charité, salle des Renseignements de Paris-Montparnasse, le produit est destiné à la création d'un nouveau centre hospitalier de 100 lits. Les dons peuvent être adressés au siège social, 21, rue d'Amsterdam, Paris. Les lecteurs du Bulletin P.L.M. sont invités à participer à cette manifestation de solidarité.

Un colis urgent ?

Remettez-le au tarif des colis express

il sera transporté et livré aussi vite qu'une lettre.



1. — MOTS CROISÉS

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

1	B	L	E	T	T	E	R	A	N	S
2	E	O	L	I	E	N	L	I	A	S
3	D	I	U	I	T	D	A	M	A	S
4	A	R	T	E	M	I	S	E	S	S
5	R	E	L	V	I	E	T	E		
6	R	E	S	I	N	E	E	A	N	
7	T	I	S	V	O	S	A	N	A	
8	D	N	E	Z	A	G	A			
9	E	M	U	A	L	L	E	R		
10	S	I	H	Y	M	E	N	E		

SOLUTIONS DU NUMÉRO PRÉCÉDENT

2. — RÉBUS

L'aimée de SIN-LÉ ZIN F'ire MI
erre A compagne GN'ans LÉ, blesse
É honte à LEUR DISS pose I scions
des tas blé dé faux TEUIL plic EN.

Les médecins, les infirmières
accompagnant les blessés ont à leur
disposition des tables et des fauteuils
pliants. (Article sur les voitures de
secours pour le transport des blessés. —
Avant-dernier alinéa.)

3. — ARITHMOGRAPHIE

1. Pontarlier. — 2. Reil-
lanne. — 3. Tonnerre. —
4. Epierre. — 5. Roanne.
— 6. Loire. — 7. Lire. —
8. Ain. — 9. Re. — 10. P.

5.
Carpentras. Massieux.
Digne.

4. — RENDONS A CÉSAR...
1. Destouches (Le Glorieux,
acte III, sc. 5).
2. Mot de M^{me} Dubarry à Louis XV
accablé par la défaite de Rosbach.
3. Florian (Le vacher et le garde-chasse).
4. Boileau (Art poétique).
5. H. de Bornier (La Fille de Roland,
acte III, sc. 2, d'après le mot de
Franklin « chaque homme a deux
pays, le sien et la France »).
6. La Fontaine (Les deux pigeons).

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

Clerval, La Rivière, Beaucourt, Étang, Vallorbe, Coudes, Grasse, Les Combes,
Montépinet, Grandchamp, Pertuiset, Rossillon, L'Arbresle, La Pompe, Cassis,
Éclans, Le Côteau, La Rochevineuse, Strézin, Cévens, Crust, Le Muy, Crus, Nuits-
Saint-Georges, Gevrey-Chambertin, Vougeot, Meursault, Bourguignon, Les Choux,
Les Terraux, Lentilly, Le Percy, Prégilbert, Pressins, Tain-j Hermitage, Menton,
Entrains, Cheval-Blanc, Hippodrome-de-Parade, Champ-de-Courses-du-Var, Vauvris,
Génissiat, Celles, Delle, Noirétiable, Balley, Annonay, Longecourt, Briffaut, Car-
danne, Arras, Fiez, La Faurie, La Motte, Esprels, Grillon, Fleurey, Marguerittes,
Manthes, Prelles, Mauves, Ornans, Aimé, Malafolie, Paray, Paradis, La Forêt, Eper-
vans, La Mure, Le Buis, Vers, Le Chêne, L'Orme, Lépin, Liernis, Fraisans, Célas,
Vesoul, Théoule, Le Martinet, Senissiat, Serres, La Barque, Saint-Cannat, Le Viviers,
Rochefort, Embrun, Mane, Sault, Carpentras, Arzens, Eze, Is, Joncquiers, Firminy,
Moirans, Lods, Mennecey, Labarre, Myennes, Hauterive, La Côte, Istres, Lons,
Hérey, Héroucourt, Vif, Veynes, Les Jousserots, Aoust, Mars, Gemeaux, Epoinais,
Lyon, Lieusaint-Moissy, Gout-Lumières, Murs, Missery, Mathay, Souvains, Valay,
La Penne, Verges, Pleure, Vienné, Orange, Redessan, Pied-Card, Bourg, Bessay,
Laissey, Ouges, Dortan, Vourey, Sète, Vallon, Emagny, Mouans-Sartoux, Lunel.

Des solutions exactes ont été adressées par :

Mlles ARNAUD, fille d'agent à Avignon; BAUDIER, fille d'agent à Gannat;
MM. BAURAUD, fils d'agent à Autun; BŒUF, fils d'agent à Draguignan; BOUR-
GEOIS, à Paray-le-Monial; BREMONT, retraité à Avignon; Mme CECALDI, à
Paris; MM. CHAMPIN, aux Laumes; CHEVILLON, à Grenoble; COLLET, fils
d'agent à Meillerie; Mlles DELHOMME, fille d'agent aux Gravanches; GŒPFERT,
à Saint-Etienne; GOUDARD, à Chalon-sur-Saône; MM. LAGARDE, à Paray-le-
Monial; LHERONDELLE, fils d'agent aux Gravanches; MAUREL, fils d'agent à
Vincennes; MAUSSERVEY, à Montbéliard; Mme MORAND, à Vénissieux;
M. ODDOU, retraité à Marseille; Mme PIQUET, femme d'agent à Paris; Mlles POU-
CHOL, fille d'agent à Terrenoire; PRENEZ, fille d'agent à Montgeron; MM. RE-
NAUD, à Grenoble; RIBIER, à Villeneuve-Saint-Georges; ROLLIN, à Vion;
ROMARIE, à Nevers; SIBILLE, fils d'agent à Chalon-sur-Saône; SIMONIN, à
Paris; Mme VERGEAT, à Moulins; Mlle VERRIER, à Lamarche.

Nota. — En raison du grand nombre des envois faits au Bulletin, ne sont
mentionnés ici que les réponses contenant au moins quatre solutions exactes.

Vêtements industrie,
chaussures, tuyaux
éponges, tapis
Tcaoutchouc
TORRILHON

DIRECTION
et
BUREAUX :
PARIS
3, Rue
Arsène-Houssaye

MACHINES A COUDRE
"EXCELSIOR"
Les plus appréciées. Prix très avantageux. Garantie 10 années.
JOLIS MEUBLES FERMÉS, 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.

CONTRE : TOUX, CATARRHES
BRONCHITES CHRONIQUES
Les Capivés de

GOULTTES LIVONIENNES

TROUETTE-PERRET
15 rue des émailleries-Industrie, PARIS

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

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

LES PRODUITS
LORRY
(Procédés Ch. Lorillou & C^{ie})

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

ÉTABLISSEMENTS L. C. H. PARIS

LA MAISON DU VELO DE LA QUALITÉ
GARANTI CINQ ANS

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

(Suite de la page CXIV.)

M. Picot P. ; à Besançon, MM. François M., Hu E. ; à Dijon, MM. Bachelin A., Py J., Sergent P., Rougeot L. (Besançon) ; à Chalons-sur-Saône, M. Rousseau C. ; à Badan-Triage, MM. Bouley G., Guénio J. ; à Lyon-Guillotière, MM. Delorme J. (Badan-Triage), Moiroux M. (Badan-Triage) ; à Lyon-Vaise, MM. Chevallier L. (Badan-Triage), Sotilon L. ; à Mâcon, MM. Bucillat P., Folliet H. ; à Saint-Etienne-Châteaureux, MM. Besqueut A., Jousserand P. ; à Veynes, M. Ravoux E.

MATÉRIEL ET TRACTION

Service Central. — Ingénieur attaché au Service Central du Matériel et de la Traction : à Paris, M. Armand L. (Lyon).
Sous-Inspecteur : MM. Bellanger M., Durier A.
Sous-Chef de bureau de 1^{re} classe : M. Saurat F.

Contrôleur technique principal : MM. Luche A., Mistral V. (Nevers).
Chef de groupe : M. Sautaire E. (Avignon) ; à Villeneuve-Saint-Georges, M. Binot A.
Employé principal : à Villeneuve-Saint-Georges, M. Colin M. (Paris) ; à Lyon-Vaise, M. Thomas C.
Employé : MM. Berthier R. (Laroche), Berthelot G., Lepage E.
Employée : à Grenoble, Mlle Gueymard B.
Expéditionnaire : à Laroche, M. Malhautier A. (Alès).
Agent technique : à Brassac, M. Ducros G.

MATÉRIEL

Service Central. — Chef de magasin d'atelier : à Nevers, M. Noël P. (Paris).
Employé principal : à Paris, M. Faure G. (Lyon).
Services régionaux. — Inspecteur de 2^e classe : à Lyon, M. Baratini L., Contremaître-adjoint : à Lyon, M. Imbert C. (La Blancarde).

Employé : à Villeneuve-Saint-Georges, M. Larive F. (Nevers) ; à Oullins, M. Bely E. (Dijon).
Expéditionnaire : à Nevers, M. Caro J.

TRACTION

Services régionaux. — Chef de bureau de 2^e classe : à Dijon, M. Brun C.
Sous-Chef de bureau de 2^e classe : à Dijon, M. Chapelon M. (Saint-Etienne).
Chef-mécanicien : à Badan, M. Jarnier M. (Annemasse).
Mécanicien de route : à Vénissieux, M. Justamond H. ; à Anney, M. Laboret P. ; à Ambérieu, M. Penin J. ; au Teil, MM. Achard A., Bassoul F. ; à La Blancarde, M. Lapierre F.
Élève-mécanicien : à Dôle, M. Guenebaut M. ; à Lyon-Mouche, MM. Groléas J., Lavigne C. ; à Roanne, M. Lachaud J.-B. ; à Nevers, M. Ganot P. ; à Ambérieu, M. Clerc P. ; à Anney, M. Fantin A. (Ambérieu).



Savon
pour la barbe
IBBS
Fournisseurs des coopératives

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

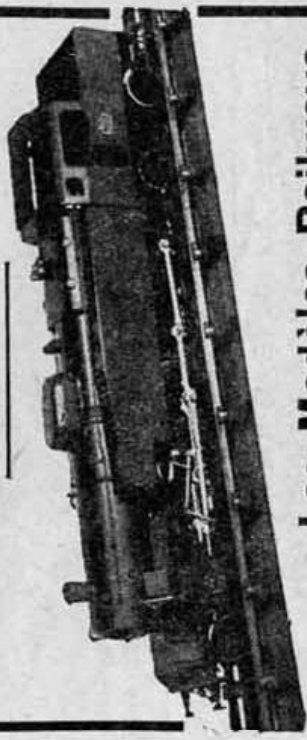
HUILES - CAFÉS - SAVONS

COLIS POSTAUX
DEMANDEZ TARIF

ÉTS J.-E. BLANC & L. DELERY

BRULERIE DE L'HERMITAGE
— 50-52, RUE SAINTE, 50-52 —
— MARSEILLE —

Un cadeau splendide à offrir pour
les Étrennes



Les Modèles Railways

— 116, Rue La Boétie —

ont l'honneur d'informer leur aimable clientèle qu'ils auront en magasin, à partir du **15 Novembre prochain**, un grand choix de modèles et jouets scientifiques à des prix tout à fait exceptionnels.

Une visite à nos magasins s'impose

Grand choix de nouveautés en locomotives et chemins de fer

Reproduction du train « Jubilé » de 1835

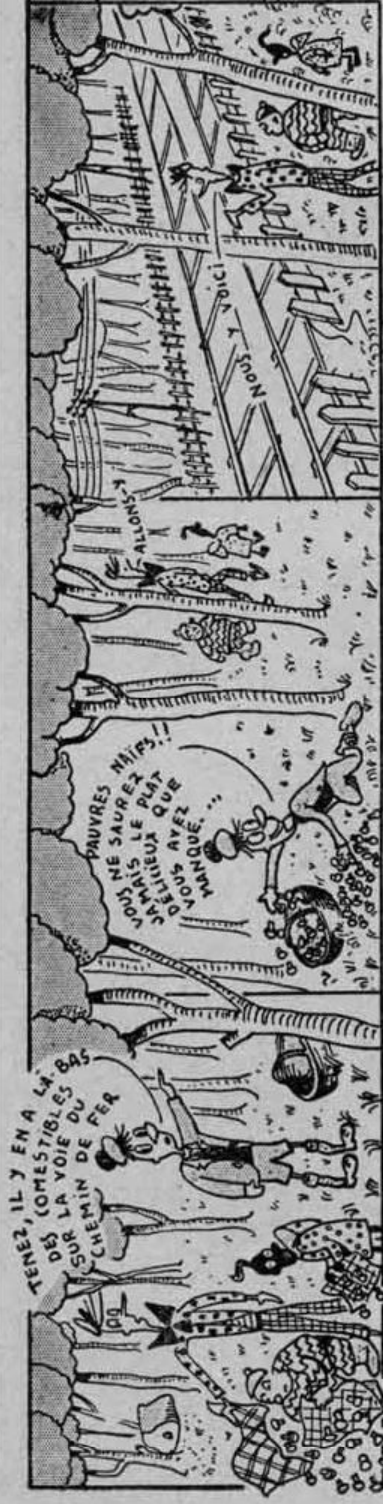
Trains **HORNBY** - **MECCANO** - **SOLIDO**
Autorails **J.E.P.** - **KEMEX** - **ELEKTRON**

Autos pédales forme aérodynamique
Tous les jeux et articles de sport

POUR TOUS RENSEIGNEMENTS S'ADRESSER :

MODÈLES RAILWAY

116, Rue La Boétie, Paris — Tél. ÉLY. 60-45



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



Homme. 155 fr.
Enfant. 100 fr.

MACHINE A COUDRE 625 fr.

Garantie 5 ans — Catalogue franco

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

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

Mécanicien de manœuvres : à Laroche,
M. Buet J. ; à Saincaize, M. Chevalier
P. (Montchanin).

VOIE

Service Central. — Ingénieur adjoint :
M. Chambon M.

Inspecteur divisionnaire de 2^e classe : M.
Jacquin R. (Annemasse).

Sous-Chef d'études de 2^e classe : M.
Pirigot M.

Sous-Inspecteur : M. Benoit E.

Contrôleur technique principal : M. Geay
H., Doisé R., Liénart P., Linger P.,
Borges A., Baudot F.

Contrôleur technique : M. Baumel J.

Employé : MM. Bussat H., Lebrat E.

Expéditionnaire : MM. Grosset-Janin A.,
de l'Estang A., Mille M.

Services régionaux. — Chef de section
principal : à Chalon-sur-Saône, M.
Gallet P. (Saint-Germain-des-Fossés).

FROMAGE EXQUIS

Fabriqué à
DOLE (Jura)



**TOUJOURS APPÉTISSANT
TOUJOURS FRAIS
TOUJOURS BON**

**PRIMES DE LUXE
A TOUS CONSOMMATEURS**

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

SOCIÉTÉ ANONYME
des VERRERIES de L'ESCAUT et de la LOIRE

FABRIQUE SPÉCIALE DE VERRES A VITRES DE COULEURS
POUR SIGNAUX DE CHEMINS DE FER
VITRAUX ET GRAVURES

SAINT-JUST-SUR-LOIRE

Sous-Chef de bureau de 2^e classe : à Lyon,
M. Bavozet P.

Attaché (Echelle 11) : aux Laumes-Alésia,
M. Paronneau T.

Chef de groupe : à Paris, M. Balthazard
G. ; à Lyon, M. Lubac G.

Employé principal : à Paris, M. Laferrère P.
Aide-Contrôleur technique : à Thiers, M.
Vial J. (Clermont-Ferrand) ; à Chalon-
sur-Saône, M. Poulet A. (Pontartier).

Surveillant principal de la Voie : à Dijon,
M. Theuret F. ; à Pontartier, M. Funey
A. (Chenôve) ; à Marseille, M. Aillaud
V. ; à Clermont-Ferrand, M. Martin
J.-M. ; à Chalon-sur-Saône, M. Micha-
lon J. (Givors-Canal).



MONT-REWARD

Alt. 1550m. PAR AIX-LE-BAINS

ECOLE DE SKI

**N'oubliez pas que le soleil triomphe sur la
COTE D'AZUR**



EN DÉTAIL

**AVANT QUE LES POMPIERS N'ARRIVENT
" VOLCAN " AURA ÉTEINT TOUTS LES FEUX
DE CHEMINÉE CHEZ VOUS**

Aucun incendie ne cause plus de tracas 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 : 18 frs
31, Rue de la Vanne, **MONTROUGE** (Seine)
FOURNISSEURS DE LA COMPAGNIE

Expéditionnaire : à Chambéry, M. Monnet
P. ; à Nevers, M. Fourrier L. ; à Autun,
M. Armand G.

Chef de canton principal : à Paris, M.
Matrot H. ; à Dijon, M. Pape Ch.
(Besançon) ; à Chenôve, M. Druoton
L. (Seurre) ; à Firminy, M. Grail J.
(Saint-Etienne).

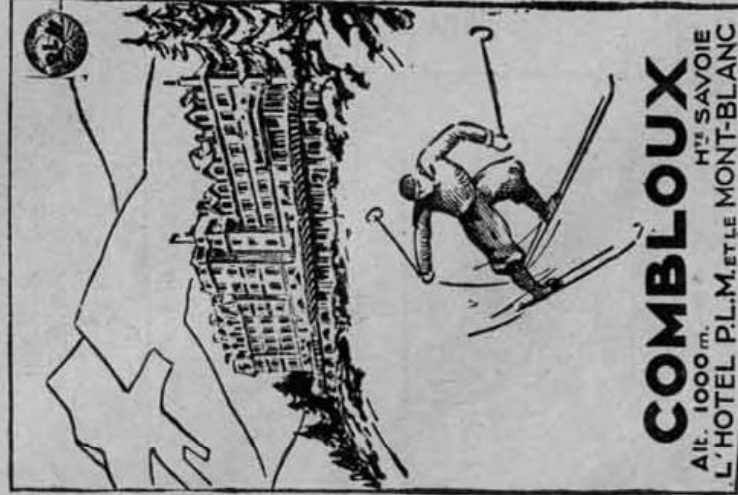
RÉSEAU ALGÉRIEN

MATÉRIEL ET TRACTION

Services régionaux. — Inspecteur divi-
sionnaire de 1^{re} classe : à Oran, M.
Weisaupt C.

VOIE

Services régionaux. — Chef de bureau
de 2^e classe : à Oran, M. Bellon P.
(Alger).



COMBLOUX

Alt. 1000 m.
L'HOTEL P.L.M. ET LE MONT-BLANC

Stockez de la santé.

Partez aux " SPORTS D'HIVER "
ALPES Stations bien équipées JURA

SOCIÉTÉ

Theg

ANONYME

Travaux Hydrauliques et Entreprises Générales
35, Rue Saint-Dominique — PARIS (VII^e)

ÉTUDES ET ENTREPRISES GÉNÉRALES DE TOUS TRAVAUX
DE GENIE CIVIL

Par décision du Conseil d'Adminis-
tration en date du 18 octobre 1935, ont
été nommés ou promus :

SECRETARIAT DE LA COMPAGNIE

Chef de bureau de 2^e classe : M. Amory R.
Sous-Chef de bureau de 2^e classe : Mlle
Delage M.

Rédactrice principale : Mlle Thibault M.

EXPLOITATION

Service Central. — Contrôleur technique
principal : à Lyon, M. Castet J. ; à
Paris, M. Dayre G.

Chef de groupe : MM. Raymond J., Faltot
R. (Nevers-Centre).

Contrôleur technique adjoint : à Vichy,
M. Robaglia D. (Paris).

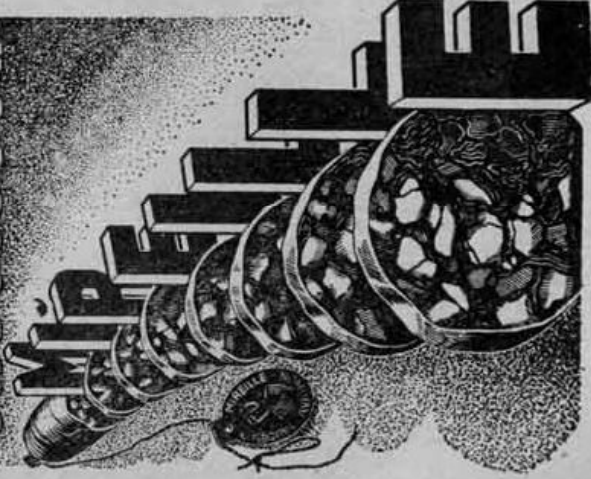
Employé : M. Maillat A.

Employée : Mlle Strich M. (Marseille-
Prado).

Expéditionnaire : MM. Valla M., Ghibaut
J. (Breil), Avellan J. (Bercy).

Services régionaux. — Inspecteur de
2^e classe : à Besançon (Service Commer-
cial), M. Bequaevort R. (Lyon).

SAUCISSON



Sté des SABLES & GRAVIERS de Hte-Seine

SABLES et DÉRIVÉS - MATÉRIAUX DRAGUÉS

6, Rue Gué-Pucelle — MONTEREAU

TÉLÉPHONE 108

LIVRAISONS PAR BATEAUX
ET EXPÉDITIONS PAR FER, GARE D'EAU MONTEREAU

ACIÉRIES DU NORD (S^{te} A^{no}) MATÉRIEL DE

TRANSPORT

Sous l'immatriculation : C^{ie} Eurosteeva n^o le Transport des Combustibles Liquides et Charbonniers

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, Goudron, MELASSE, ACIDE SULFURIQUE, etc.

Achat et vente — Exploitation de tout matériel roulant

ENTREPRISE
Saint-Vanne
PLUVAULT (Côte-d'Or)

ENTREPRISE
RHODANIENNE
de Terrassements et Puits
18, Rue Claude-Veyron, 18
LYON
TERRASSEMENTS - PUITS
SONDAGES

ENTREPRISE
BURDILLAT Ainé & C^o
Siège Social :
MONTCEAU-LES-MINES
(Saône-et-Loire)

PLOMBERIE-ZINGUERIE
CHAUFFAGE CENTRAL
SANITAIRES
CAILHOX et DUPUIS
1, Rue de la Loge — LYON
Téléphone : F 36-92

Ateliers de Constructions
du Centre
CLERMONT-FERRAND
Matériel roulant

SALINES DE FRANCHE-COMTÉ
20, Avenue Carnot — BESANÇON

Sel pour la fonte des neiges, déglacage des voies et
aiguilles de Chemin de fer et tous autres usages.

PEINTURES
LE POULPE
ÉTABLISSEMENTS
FRANÇOIS BRUNNER
VILLEURBANNE (Rhône)

ASPHALTE, PAVAGE
Entreprise Roger MARTIN
— 5, Rue Montmartre, 5 — DIJON —

ENCRES D'IMPRIMERIE
Ch. Lorilleux et C^o
16, Rue Suger, 16
PARIS (VI^e)

Sous-Inspecteur : à Lyon (Service Commer-
cial), M. *Tabot J.* (Saint-Claude).
Chef de gare de 2^e classe : au Puy, M.
Epêche E. (Gardanne).
Contrôleur principal du Service Electrique :
à Grenoble-Centre, M. *Pradier T.*
(Marseille-Centre).

Chef de gare de 3^e classe : à Etang, M.
Xixonet J. (Courthézon) ; à Saint-Jean-
de-Losne, M. *Gardette A.* (Dijon-Ville) ;
à Bourgoin, M. *Roux J.* (Sens) ; à Pey-
raud, M. *Sérusclat G.* (Portes-Triage) ;
à Saint-Claude, M. *Goulleret H.* (Dijon-
Ville).

Rédacteur principal : à Paris-Centre, M.
Izoard A. (Bellegarde-Ain) ; à Saint-
Etienne-Centre, M. *Javelle A.*
Chef de bureau de gare de 1^{re} classe : à
Paris, M. *Gobin M.* (Agence P.L.M. de

Renseignements de la rue Saint-Lazare) ;
à Bellegarde (Ain), M. *Laréal C.*

Sous-Chef de gare de 1^{re} classe : à Dijon-
Ville, MM. *Gaibourdanche E.* (Lyon-
Perrache), *Mutin F.* ; à Lyon-Perrache,
M. *Pouillet L.* ; à Portes-Triage, M. *Coti A.*
Contrôleur du Service Electrique : à
Marseille-Centre, M. *Mathy A.* (Bru-
noy).

Sous-Chef de gare de 2^e classe : à Bercy,
M. *Girard J.* (Maisons-Alfort-Alfort-
vills) ; à Dijon-Ville, M. *Sénottier P.*
(Nevers) ; à Chagny, M. *Gretin R.*
(Melun) ; à Lyon-Guillotière, MM.
Lassauzel C. (Melun), *Ruem A.* (Aix-les-
Bains) ; à Lyon-Perrache, M. *Janot P.* ;
à Portes-Triage, MM. *Chol E.* (Ville-
neuve-Saint-Georges-Triage), *Durin G.*
(Paray-le-Monial).

Chef de gare de 4^e classe : à Courthézon,
M. *Mathaud J.* (Paris) ; à Ruoms-Vallon,
M. *Thomas F.* (Le Martinet).
Employé principal : à Valence-Centre, M.
Haensler H.

Contrôleur-adjoint du Service Electrique :
à Villeneuve-Saint-Georges, M. *Launay*
L. ; à Paris, M. *Labelle A.* (Héricy).

Sous-Chef de bureau de gare : à Bercy,
M. *Velay J.* (Clermont-Ferrand) ; à
l'Agence P.L.M. de Renseignements de
la rue Saint-Lazare, M. *Pons J.* (Mar-
seille-Saint-Charles) ; à Cavailhon, M.
Jau B. ; à Bellegarde (Ain), M. *Terrier*
M. (Lyon-Perrache).

Attaché (Sous-Chef de gare de 3^e classe) :
à Nevers, M. *Isidore P.* (Dijon-Centre) ;
à Chagny, M. *Laligan M.* (Chambéry-
Centre).

Entreprise JAYET
BLAISY-BAS
TRAVAUX PUBLICS
GRANIT

TRAVAUX PUBLICS ET PARTICULIERS
ENTREPRISE OSSUDE
Chemins de fer — Canaux — Routes — Souterrains — Tunnels
Métropolitain — Usines — Maisons ouvrières
Travaux exécutés pour la C^o P.L.M.
SECTION COMPLÉMENTAIRE DE GRANDE CENTURE (Lot de Bry-sur-Marne)
— QUADRUPLÉMENT DES VOIES PARIS-LYON (Lot de Villeneuve-la-Guyard)
BUREAUX : 11 bis, Rue d'Aguesseau, PARIS-8^e — Tél. : ANJOU 07-21

TRAVAUX PUBLICS
BATIMENTS
ENTREPRISE POULETTY
DIJON

PIERRE RECONSTITUÉE
GUÉRITES A SIGNAUX

ENTREPRISE
CHARLES MILLIAT
GRENOBLE
Spécialités : Chemins de fer,
Ouvrages d'art, Fondations,
Air comprimé.
Société hydraulique à Allervard

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 À CRÉTEIL ET À VALENTON
Livraison sur embranchement particulier et par camion

ENTREPRISE
LUCAS & GENDROT
11, Rue du Bois, ASNIÈRES
TERRASSEMENTS
TRAVAUX DE VOIE
ET BALLASTAGE

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

COMPAGNIE ROUSSILLONNAISE
D'ENTREPRISES
18, Rue Oliva - PERPIGNAN
Entrepeneur et Fournisseur
des C^o P.L.M. et P.O.-MIDI
Pierres cassées et gravillons de baseille.
Carrières basaltiques à
Lézignan-la-Lèbe (Hérault)

ENTREPRISE
Pierre BERTONCINI
Travaux Publics
MODANE

ENTREPRISE GÉNÉRALE
TRAVAUX PUBLICS
ET PARTICULIERS
BÉTON ARMÉ
François COURTAUD
28 et 30, Rue Villeroy, LYON
Moncey 38-91

MESSIEURS LES CHEMINOTS

de Paris ou de Province, en activité ou en retraite,
SOUVENEZ-VOUS QUE VOUS AVEZ VOTRE

DISPENSARE DENTAIRE
ENTIEREMENT GRATUIT

à l'UNION

TECHNIQUE DENTAIRE

28 Rue de Rivoli 28
TROISIÈME ÉTAGE

141 Rue du Faubourg-Saint-Denis 141
DEUXIÈME ÉTAGE

Sur simple présentation de votre CARTE, vous AVEZ
DROIT GRATUITEMENT, ainsi que tous les membres
de votre famille, à tous les soins que nécessite l'état
..... de votre bouche

Dans le courant d'OCTOBRE 1935, 9.376 consultations,
5.754 extractions pour adultes, 5.132 extractions pour
enfants, 10.827 obturations, plombages, ont été faits
..... GRATUITEMENT aux Cheminots

UN SERVICE DE PROTHÈSE DENTAIRE, DENTIERS,
COURONNES, BRIDGES, APPAREILS SANS PLAQUE (ni crochet)
EST SPÉCIALEMENT CRÉÉ POUR VOUS

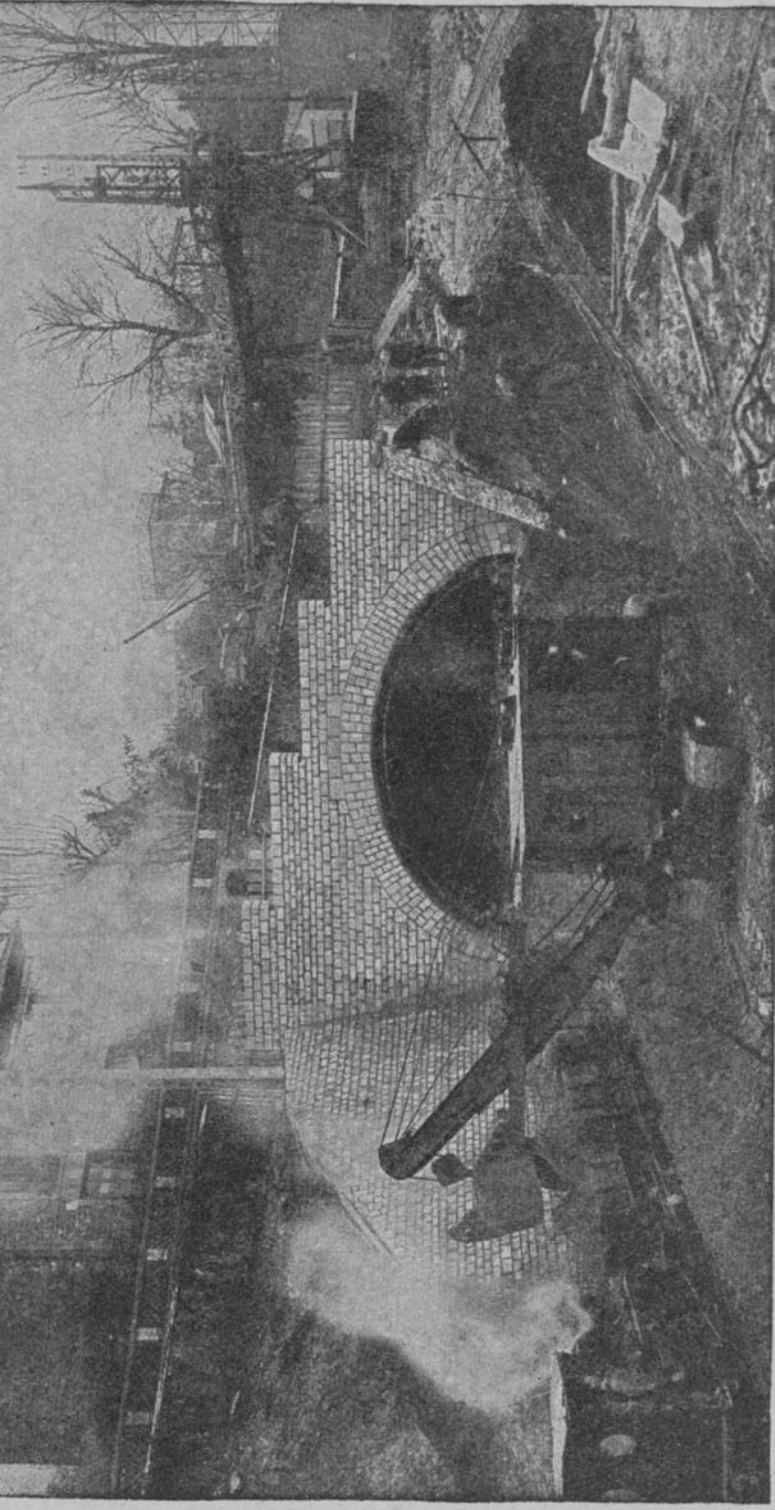
DISPENSARE OUVERT TOUS LES JOURS
de 9 h. à 12 h. et de 14 h. à 19 h. 30
..... (SAUF LE DIMANCHE)

ENTREPRISE G. & M. DESCHIRON

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

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

TRAVAUX PUBLICS ET PARTICULIERS



Sous-Chef de gare de 3^e classe : à Melun, MM. *Gueffier E.* (Fontainebleau-Avon), *Martin J.* (Dijon-Ville) ; à Montargis, M. *Dumont P.* (Les Laumes-Alésia) ; à Saint-Germain-au-Mont-d'Or, M. *Bergeron A.* (Veynes) ; à Culoz, M. *Duchemin C.* (Chasse-sur-Rhône).

Sous-Chef de gare de 3^e classe (dispat-cher) : à Dijon-Ville, MM. *Leynaud M.* (Lyon-Perrache), *Vielzeuf G.* (Remou-lins) ; à Lyon-Perrache, M. *Masson C.* Employé : à Valer-ce-Centre, M. *Colomb J.* (Firminy).

Facteur-Chef : à Lyon-Vaise, M. *Corbet H.* (Fontaines) ; à Saint-Claude, M. *Drut L.* (Saint-Jean-de-Maurienne).

Commis principal : à Villeneuve-Saint-Georges-Triage, M. *Chassefière A.* ; à Bercy, M. *Bruneau A.* ; à Cavailion, M.

Demortière A. (Sorgues-Châteauneuf-du-Pape) ; à Marseille-Saint-Charles, M. *Vallon P.*

Chef de gare de 5^e classe : à Tanlay, M. *Patouat H.* (Subigny-Villero) ; à Varennes-le-Grand, M. *Gatillon L.* (Lyon-Perrache) ; à Parent-Coudes-Champeix, M. *Laurent J.* (Diou) ; à Concoules-Pontels, M. *Dardalhon E.* (Malbosc) ; à Le Martinet, M. *Favand M.* (Célas).

Sous-Chef de gare de 4^e classe : à Lyon-Perrache, M. *Bertigny J.* (Saint-André-le-Gaz) ; à Lyon-Saint-Paul, M. *Giré E.* (Saint-Fons-Rhône).

Surveillant principal du Service Electrique : à Lyon-Vaise, M. *Sorbier E.* (Paris).

Chef de gare de 6^e classe : à Subigny-Villero, M. *Chevrot A.* (Brienon) ; à Diges-Pourrain, M. *Simon F.* (Châtillon-

sur-Loire) ; à Vandenesse, M. *Dutartre H.* (Imphy) ; à La Joux, M. *Duthion M.* (Saint-Amour) ; à Fix-Saint-Geney, M. *Vernède F.* (La Chapelle-Laurent) ; à Diou, M. *Brun R.* (Digoin) ; à Saint-Romain-en-Gier, M. *Patouillard A.* (Terrenoire) ; à Fontanès-Lecques, M. *Fleury L.* (Le Cailar) ; à Malbosc, M. *Poudevigne J.* ; à Célas, M. *Hilaire G.* (Saint-Just-et-Vacquières).

Intérimaire de 2^e classe : à Lyon-Perrache, M. *Larguier M.* (Saint-Romain-de-Popey).

Commis de 1^{re} classe : à Villeneuve-Saint-Georges-Triage, M. *Moulon E.* ; à Bercy, M. *Thiry R.* ; à Lyon-Perrache, M. *Maéro D.* (Bureau de Ville de Lyon-Préfecture) ; à Amplepuis, M. *Delétrin C.* (Chasse-sur-Rhône) ; à Marseille-Saint-Charles, MM. *Ghiazza J.* (Dra-

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

ENTREPRISE VANDEWALLE

Société Anonyme au Capital de 2.000.000 de francs

7, Rue Henri-Rochefort, 7 — PARIS (17^e)

Téléphone : CARNOT 98-20

TRAVAUX DE CHEMINS DE FER
TERRASSEMENTS — POSE DE VOIES
OUVRAGES D'ART — CANAUX — BÉTON ARMÉ
TRAVAUX EN SOUTERRAIN

TRAVAUX PUBLICS ET PARTICULIERS

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

guignan), *Dajno* A.; à Alès, *M. Durand*
R.; à Sorgues-Châteauneuf-du-Pape, *M.*
Chenivessé S. (Valence).

Chef de manutention : à Lyon-Brotteaux,
M. Bérard O.

Chef-aiguilleur : à Melun, *M. Noton* E.
(Lieu-saint-Moissy); à Besançon-Viotte,
M. Bouvier C. (Chagny); à Saint-
Etienne-Châteaureux, *M. Thiallier* B.
(Givors); à L'Estaque, *M. Pharamond*
B.; à Alès, *M. Combátuzier* A. (Nîmes
G.V.); à Chambéry-Challes-les-Eaux,
M. Guglielminotti H.

Receveur de 2^e classe aux billets : à Lyon-
Perrache, *M. Lestrat* A.

Commis de 2^e classe : à Bercy, *M. Cornu*
G.; à Chagny, *M. Colette* G. (Dijon-
Ville); à Delle, *M. Courlet* G. (Besançon-
Viotte); à Dijon-Ville, *M. Cordier* F.;

à Pont-de-Roide, *M. Buguet* L. (Lou-
hans); à Dijon-Porte-Neuve, *M. Duor-*
zak J. (Dijon-ille); à Chasse-sur-Rhône,
M. Minjolat J.; à Lyon-Guillotière, *M.*
Rozier B. (Lyon-Perrache); à Marseille-
Saint-Charles, *M. Arnaud* A.; à Cannes,
M. Pozzo-di-Borgo P.

Facteur-enregistreur : à Brènon, *M. Brun*
R. (Cézy); à Châtillon-sur-Loire, *M.*
Pesnon G. (Cosne); à Cercy-la-Tour,
M. Carle J. (Bourbon-Lancy-le-Four-
neau); à Solterres, *M. Lanoizelée* F.
(Toucy-Ville); à Pouilly-en-Auxois,
M. Vallentin J. (Louhans); à Longe-
maison, *M. Recordon* G. (Ornans); à
Saint-Victor-Thizy, *M. Duc* J.; à Saint-
Romain-de-Popey, *M. Lardy* A. (Saint-
Priest); à Givors-Canal, *M. Pérot* A.
(L'Arbresle); à Saint-Fons (Rhône); *M.*

Ray J. (Lyon-Brotteaux); à Fontaines,
M. Couturier B. (Sérézin); à Arlanc, *M.*
Picandet G. (Vertaizon); à La Chapelle-
Laurent, *M. Phéline* E. (Issoire-Saint-
Nectaire); à Digoin, *M. Dardevet* E.
(La Chaud); à La Voute-sur-Loire, *M.*
Monat A. (Saint-Galmier-veauche); à
Aubagne, *M. Arles* M.; au Cailar, *M.*
Combel V. (Nîmes P.V.); à Saint-Ger-
main-de-Joux, *M. Crochet* M. (Virieu-
le-Grand).

Chef de train : à Malesherbes, *M. Terrasse*
F. (Laroche-Migennes); à Besançon, *M.*
Galliet A.; à Lyon-Perrache, *MM.*
Mazoyer F., *Gagnaire* E.; à Lyon-Guil-
lotière, *M. Hostachy* J. (Lyon-Perrache);
à Saint-Germain-des-Fossés, *M. Saul-*
nier J.; à Saint-Etienne-Châteaureux,
M. Forest J.; à Miramas, *MM. Lagier*

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

BUSIGNY (Nord)

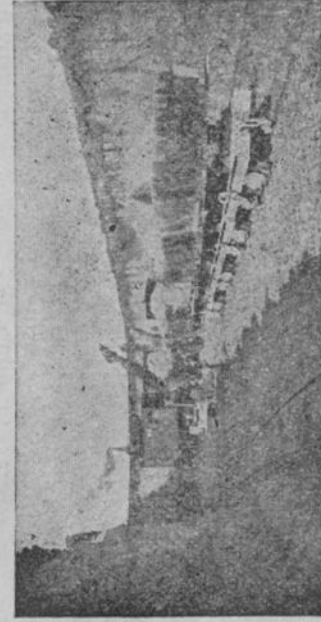
Téléphone : 17 et 44

A. DEHÉ & C^{IE}

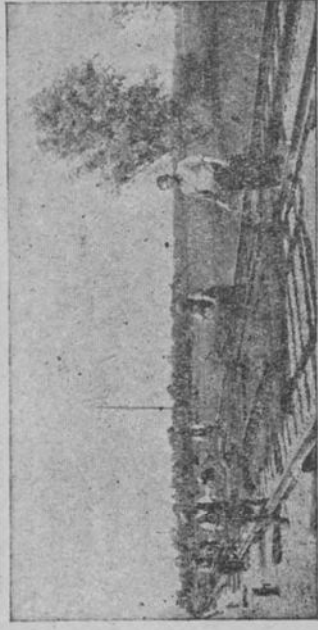
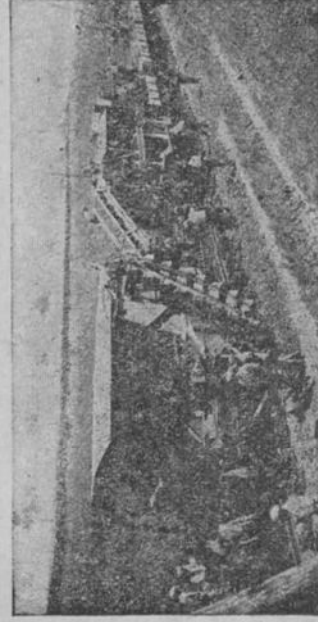
PARIS, 90, Boulevard de Magenta

Téléphone : Nord 68-87

TRAVAUX PUBLICS ET PARTICULIERS



SPÉCIALITÉ DE RÉFECTION MÉCANIQUE DES VOIES FERRÉES



Dégarnissage de voie — Machine à dregarnier, brevet "Scheuchzer"
Train de chargement automatique des déblais, brevet "Dehtë-Suzzoni"

Pose de voie
Application du brevet "Collet-Loiseau"

PLUS DE 1000 KILOMÈTRES DE VOIES RÉFECTIONNÉES

HOTELS DU RÉSEAU

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

PARIS - HOTEL DE BIRAGUE
12, Rue de Birague, 12 — Tout confort
(Près Bastille, à 7 min. de gare de Lyon) - Tél.: Arc. 60-46
PRIX SPECIAUX AUX AGENTS P.L.M.

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 — Tél. Did. 09-09

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

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

PARIS - AZUR HOTEL (6, Rue de Lyon)
Tout confort - Prix modérés - Téléphone
avec ville et province dans toutes les chambres
(Diderot 88-35, 88-36 - Inter Diderot 12)
Ad. tél. AZURHOTEL-PARIS - Direct. R. Pouget

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

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

M. (Toulon), Landrin P. (Nice-Ville) ; à
Toulon, M. Gilloux F. ; à Nîmes, M.
Girard J. ; à Grenoble, MM. Bellet J.-B.,
Léautier E. ; à Veynes, M. Brémond M. ;
à Chambéry-Challes-les-Eaux, M. Pellier
citer F.

MATÉRIEL ET TRACTION

MATÉRIEL

Services régionaux. — Contremaître 1^{re}
catégorie : à Oullins, MM. Charlin J.,
Levasseur L. ; à Arles, M. Cossenet L.
Contremaître-adjoint : à Villeneuve-Saint-
Georges, M. Morlat M. (Grenoble).

TRACTION

Services régionaux. — Chef de réserve :
à Langogne, M. Pitre T. (Brioude).
Expéditionnaire : à Paris, M. Boussac J.
(Caronte) ; à Badan, M. Fligeat S. (Arles) ;

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

NICE - PENSION GILBERT
14, Rue Perissas, 5 minutes gare - Tout confort
Rendez-vous des Cheminots
Pension complète 25 à 30 fr. suitv. saïls. - Écrire

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

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.

NICE - ROCHAMBEAU et CENTRAL HOTEL - 27, Av. Thiers
Près gare et grande poste - Confort moderne - Ascenseur
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. — ECRIRE —

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

CANNES - HOTEL-PENSION DES MIMOSAS
43, p^r du Moulin, Tél. 927, 1. conf. mod. 7 min. de plage et forêt
Pens. comp. 28 fr. Cuis. soig. par prop. LISSALDE, chef-cuis.
Le meilleur accueil est réservé à la grande famille P.L.M.

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

bureau de 2^e classe : à Clermont-Ferrand,
M. Catin F. (Paris).

Dessinateur-projeteur de 2^e classe : à Paris,
M. Bichet Ch.

Garde-magasin : à Paris, M. Rouquette E. ;
à Dijon, M. Mathey E.

Attaché (Echelle 7) : à Chambéry, M. Riou
M.

Expéditionnaire : à Chambéry, M. Naud A.
Chef de canton principal : à Lyon-Vaise,

M. Goulon L. ; à Givors-Canal, M. M.
Basset E. (Sainte-Colombe-les-Vienne) ;
à Erôme, M. Roudet E.

RÉSEAU ALGÉRIEN

VOIE

Services régionaux. — Chef de canton
principal : à Orléansville, M. Biglia G.
(Hussein-Dey) ; à Sidi-Bel-Abbès, M.
Pastor J. ; à Oujda, M. Molina V.

FABRIQUE de LUSTRIERIE

Ch. BENEL

13, Passage Saint-Sébastien
Roq. : 88-39 PARIS (11^e)

Remise 40% aux Cheminots

Entreprise Générale

de Déménagements pour tous Pays

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

M^{me} F. CHALIFOUR

2, rue Rodier, Maisons-Alfort

Tél. : Entrepôt 10.84

BUFFET D'AVIGNON

Sa Cuisine — Sa Cave

M. Aimé SILVESTRE

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

Le meilleur accueil est réservé
aux Agents et à leurs familles

Vêtements en Peau

Articles de Chasse

Sacs en tous genres

Henri LAMBLIN

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

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