



Ceux-ci ont déjà  
répondu à notre  
appel PLM:

# Stocker de la santé!

Lecteurs du Bulletin PLM,  
soyez, vous aussi, les  
propagandistes des  
115 " stations de neige "  
que dessert le Réseau!





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

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

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

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

Distribution gratuite au Personnel et à tous les médecins 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

A. tous les Cheminots P.L.M.

Distinctions honorifiques.

M. l'Ingénieur en Chef Vallentin.

Apprenons à mieux connaître les richesses des régions que notre Réseau dessert, par M. Marcis Chef-adjoint de l'Exploitation.

L'installation du block automatique par signaux lumineux sur la section de ligne de Villeeneuve-Saint-Georges à Combs-la-Ville-Ouincy, par M. Paul Geoffroy, Inspecteur divisionnaire de l'Exploitation.

L'effort du P.L.M. en faveur des sports d'hiver, par M. Dulac, Inspecteur divisionnaire de l'Exploitation.

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

Nouveaux décrets sur les transports. — Les interceptions de lignes et les inondations d'octobre et novembre.

— La modernisation de l'indicateur Chaux. — Travaux de réaménagement de la gare de Paris. — Cent années d'histoire ferroviaire. — Le développement des services P.L.M. d'autorails. — La « Ligne du Public » récompense nos Agents. — Je voudrais bien savoir...

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

Sur la route du désert, Laghouat.

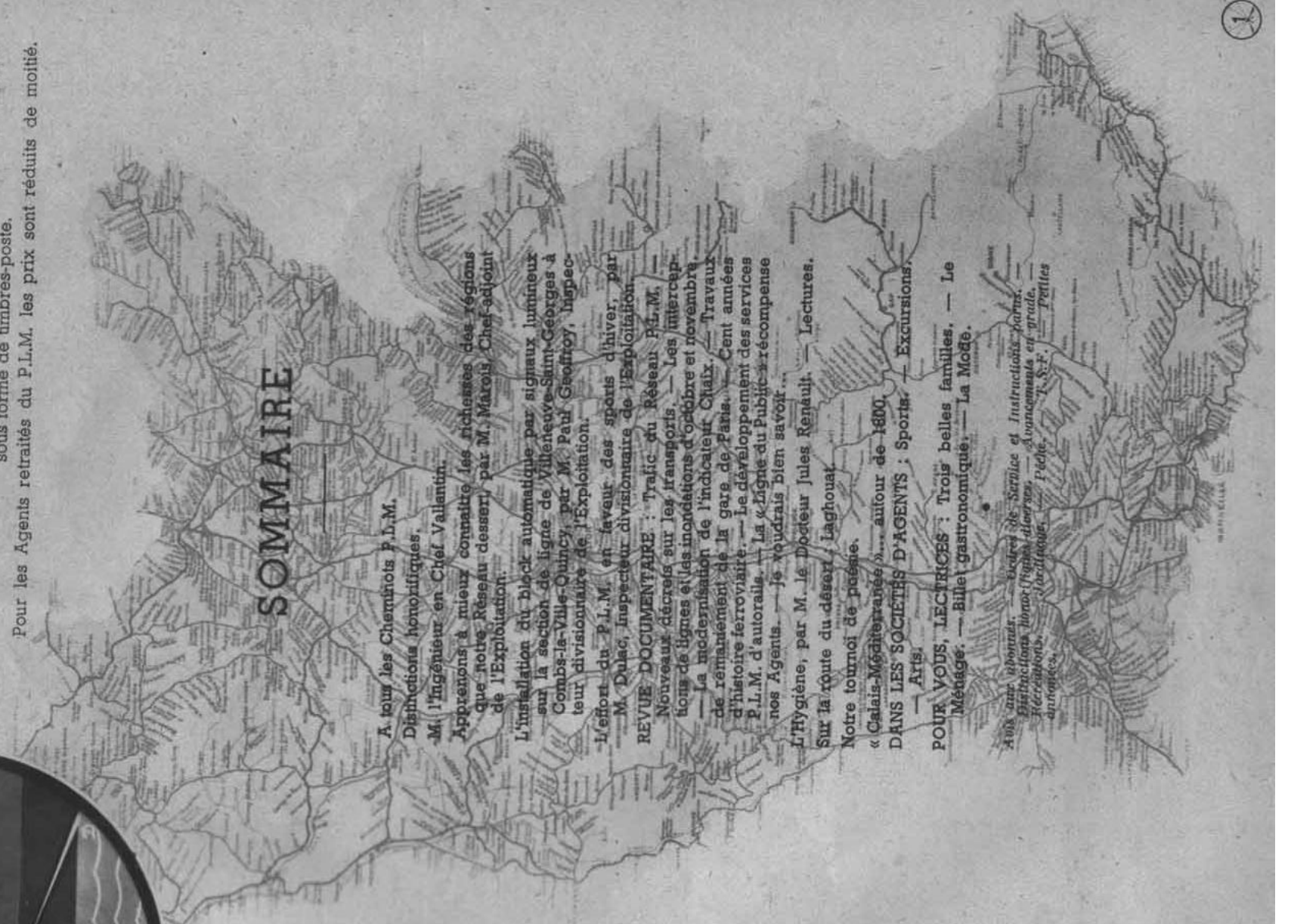
Notre tournoi de poésie.

« Calais-Méditerranée »... autour de 1800.

DANS LES SOCIÉTÉS D'AGENTS : Sports. — Excursions. — Arts.

POUR VOUS, LECTRICES : Trois belles familles. — Le Ménage. — Billet gastronomique. — La Moitié.

Aux sans-abri. — Soins de Service et Instructions dans les Distinctions honorifiques des Agents. — Apprenons à mieux connaître les richesses des régions que notre Réseau dessert, par M. Marcis Chef-adjoint de l'Exploitation.



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

Direction de la Compagnie

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

Ne pas ouvrir de paquet sans  
la réponse de la C<sup>o</sup> de cette lettre.

Paris, le 1<sup>er</sup> Janvier 1936.  
88, rue Saint-Lazare  
(Paris, 9<sup>e</sup>)

A TOUTS LES CHEMINOTS P. L. M.

L'année qui s'est écoulée ne nous a pas épargnés les épreuves que nous avons apportées les années précédentes. Vos recettes ont encore diminué; les difficultés extérieures et les interpellations ont réduit notre trafic; de nouveaux sacrifices nous ont été imposés.

Et cependant 1936 s'ouvre sur une lueur d'espoir, bien faible encore, à la vérité, mais que nous n'apercevions pas l'an dernier.

Dans plusieurs pays étrangers une reprise des affaires est signalée; elle doit normalement avoir sa répercussion chez nous; il n'y a pas lieu de s'étonner que nous ne l'ayons pas encore ressentie, puisque nous avons été les derniers à subir les rigueurs de la crise.

Dès maintenant nous pouvons enregistrer en France quelques symptômes favorables. Les indices économiques s'améliorent; certains industriels doivent reconstituer les stocks qu'ils avaient épuisés; la baisse de nos recettes s'atténue. Il semble bien que les conditions techniques soient plus favorables à une reprise qu'au début de 1935.

Cela ne suffit pas; il faut encore que les conditions morales nécessaires soient remplies, c'est-à-dire que les hommes retrouvent la confiance dans l'avenir, qu'ils mettent fin à leurs querelles, qu'ils se présentent unis devant l'adversité pour en venir à bout plus aisément.

On peut espérer que l'activité des affaires renaîtra dès qu'auront disparu les inquiétudes qui nous assaillent. Ce jour-là, notre Réseau sera en état d'en profiter, parce que nous avons travaillé pendant la période de dépression, parce que nous lui avons donné les armes dont il aura besoin dans cette lutte pacifique, parce qu'il possède une organisation qui ne le cède à aucune autre, parce que son personnel sait faire preuve de dévouement et de conscience professionnelle.

Je fais les vœux pour que ce jour vienne bientôt et qu'il vous trouve, vous et vos familles, en bonne santé. Je souhaite que 1936 réalise toutes vos aspirations.

Alors, idéalement de tout souci du côté des vôtres, vous consacrant entièrement aux obligations de votre métier, vous apporterez une éclatante justification à la confiance que vous a témoignée récemment M. le Président André LÉON, lorsque, rappelant une parole historique, il affirmait en termes éloquentes sa certitude que, devant les difficultés que nous rencontrerons, chacun de nous fera tout son devoir.

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DE LA COMPAGNIE,





# DISTINCTIONS HONORIFIQUES

## Légion d'honneur

Par décrets des 24 mai, 18 octobre et 26 novembre 1935, ont été nommés ou promus dans l'Ordre National de la Légion d'honneur :  
 Commandeur : Professeur Castaigne, Médecin consultant de la Compagnie à Clermont-Ferrand.  
 Chevalliers : MM. Chauveau L., Employé 1<sup>re</sup> Division Exploitation à Paris; Pouget C., Ouvrier à Alès.

## Citations à l'Ordre du Réseau

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



MM. Gustave Soula, Mécanicien de route  
 et Louis Benjamin, Chauffeur de route du dépôt de Marseille.



Tombés victimes du devoir, le 29 novembre 1935, alors qu'ils assuraient la conduite du rapide S.M.



Le 19 mars 1935, a réussi, au péril de sa vie, à tirer en dehors des voies une personne qui allait être écrasée par un train.



Par son esprit d'initiative, son zèle et son habileté, a réussi, le 11 août 1935, à arrêter une dérive, évitant probablement un grave accident.

M. Louis Lagarde,  
 Dessinateur-projeteur à Paray-le-Monial.

M. Félicien Picard,  
 Cantonnier à Commenailles.



MM. Jean Peyre et Gustave Brunel,  
 Hommes d'équipe à Montpellier.



Le 24 août 1935, n'ont pas hésité à appréhender, en gare de Montpellier, un malfaiteur qu'ils venaient de surprendre en flagrant délit de vol.



M. Louis Cavallo,  
 Homme d'équipe à Nice-Ville.



M. Marcel Laporte,  
 Manœuvre à Lyon-Perrache.

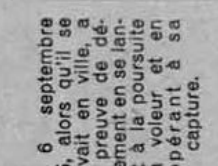
Le 31 août 1935, par sa présence d'esprit et son sang-froid, a fait arrêter à temps un train sous les roues duquel était tombée une voyageuse. A réussi également, le 29 septembre 1935, à éviter un grave accident à une autre voyageuse.



M. Roger Schweitzer,  
 Chauffeur de route du dépôt de Paris.



A fait preuve d'une grande vigilance, le 4 septembre 1935, en permettant à son mécanicien d'éviter une grave collision.



M. François Paul,  
 Surveillant de rondé à Marseille-St-Charles.



M. Marcel Baudon,  
 Sous-Chef de gare à Tiemcen.

Le 10 septembre 1935, a courageusement sauvé un voyageur au moment où ce dernier allait être happé par un train.



MM. Victorin Couvert, Sous-Chef de gare, Henri Renard et Jean Dessauy, Facteurs aux écritures,  
 Robert Vincent, Brigadier de manœuvres à Moret-les-Sablons.



Le 4 août 1935, par leur courage et leur sang-froid, ont sauvé d'une mort certaine une voyageuse qui, accompagnée de ses deux bébés, était tombée en traversant les voies alors que survenait un express.

M. Louis Boureller,  
 Vagonnier à Roanne.



Le 18 août 1935, n'a pas hésité à se précipiter au secours d'une femme qui se noyait et a réussi à la ramener vivante sur la berge.

M. Eugène Auclair,  
 Homme d'équipe à Saincaize.



MM. Henri Pacalin et Edmond Dor, Facteurs-enregistrants; Auguste Augls, Facteur-mixte; Henri Gubiez, Facteur aux écritures;  
 Louis Monnet, Chef de canton; Joseph Gaillard, Brigadier et Léon Tabouret, Vagonnier, tous de la résidence de Vill.



Ont fait preuve de courage et de dévouement en coopérant, le 22 août 1935, après de pénibles efforts, au sauvetage de trois jeunes filles en péril sur un flot qu'une crue soudaine du Drac allait submerger.



## Citation collective

Sont cités collectivement à l'Ordre du Réseau les agents des différents services, qui se sont signalés par leur dévouement et leur zèle lors des graves interceptions de lignes d'octobre, ainsi qu'à l'occasion des importantes inondations survenues en novembre dans la région d'Avignon (voir, à ce sujet, la « Revue documentaire » du présent numéro).

# Mentions pour actes méritoires

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

MM. Borremans E., Homme d'équipe à Valence ; Charrette B., Homme d'équipe à Clermont-Ferrand ; Genest A., Visiteur à Saint-André-le-Gaz ; German A., Homme d'équipe à Saint-Raphaël-Valescure ; Monnet L., Garde de la voie à Orange (déjà mentionné au Bulletin de mars 1932 et cité à l'Ordre du Réseau, Bulletin de janvier 1933).

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

**Exploitation.** — MM. Alliot J., Surveillant des trains à Paris ; Archier H., Homme d'équipe à Saint-Germain-au-Mont-d'Or ; Mme Aurelle M., Receveuse à Paris ; MM. Baume M., Facteur aux écritures à Ganges ; Bontaz V., Homme d'équipe à Annecy ; Boutin M., Homme d'équipe à Cannes ; Buathier M., Facteur-mixte à Montrevel ; Bugnet P., Homme d'équipe à Lyon-Perrache ; Carlin P., Commis à Nice-Ville ; Charbonnier F., Facteur-mixte à Vermenton ; Chestagnier P., Facteur aux écritures à Marseille-Saint-Charles ; Cotta A., Homme d'équipe à Cannes ; Court J., Homme d'équipe à Menton ; Dalex E., Surveillant des trains à Paris ; Delligans H., Facteur aux écritures à Marseille-Saint-Charles ; Deroche M., Receveur à Paris ; Dusserre-Telmont J., Homme d'équipe à Gap ; Fabre C., Contrôleur-adjoint des trains à Nice-Ville ; Mme Ferriat M., Factrice aux écritures à Marseille-Saint-Charles ; MM. Gadet N., Homme d'équipe à Paris ; Garcin M., Employé à Paris ; Guillot P., Homme d'équipe à Blaisy-Bas ; Herjossand L., Receveur à Marseille-Saint-Charles ; Lardon J., Facteur-mixte à Saint-

Sauveur-en-Rue ; Lourdel A., Homme d'équipe à Moulins-sur-Allier ; Mme Magnin M., Factrice aux écritures à Lyon-Perrache ; MM. Meailler F., Homme d'équipe à La Voûte-sur-Loire ; Michel M., Homme d'équipe à Nîmes P.V. ; Morel C., Chef de station à Montbenoit ; Rosati A., Homme d'équipe à Marseille-Saint-Charles ; Tardif P., Homme d'équipe à Mâcon ; Tropis J., Surveillant des trains à Paris ; Truc P., Receveur à Marseille-Saint-Charles ; Varraud J., Homme d'équipe à Vogué.

**Matériel et Traction.** — MM. Bardin J., Visiteur à Lyon-Guillotière ; Boisson G., Manœuvre à Lyon-Perrache ; Bonnot J., Conducteur de machine-outils à Oullins-Voitures ; Bouvaraud F., Manœuvre spécialisé à Lyon-Perrache ; Chambourg H., Manœuvre à Conflans ; Christin J., Sous-Chef de brigade de manœuvres à Lyon-Perrache ; Cordier R., Aide-ouvrier à Besançon ; Entressangle L., Ouvrier à Oullins-Voitures ; Fournier G., Visiteur à Saint-Etienne ; Gleizon J., Manœuvre à Langogne ; Herrmann M., Sous-Chef de brigade de manœuvres à Besançon ; Joly A., Sous-Chef de brigade d'ouvriers

à Conflans ; Lacroix J., Manœuvre à Autun ; Lando E., Aide-ouvrier à Miramas ; Monnot C., Manœuvre à Montbéliard ; Pernat M., Manœuvre à Grenoble ; Péron R., Ouvrier à Conflans ; Peyraube A., Manœuvre à Ales ; Pitaval J., Manœuvre à Saint-Etienne ; Pralus E., Manœuvre à Lyon-Perrache ; Roche G., Sous-Chef visiteur à Lyon-Perrache ; Rouget E., Manœuvre à Montchalin ; Roux A., Sous-Chef de brigade de manœuvres à Lyon-Brotteaux ; Saint-Pierre R., Manœuvre à Lyon-Guillotière ; Servonnat E., Ouvrier à Lyon-Guillotière ; Vibert F., Manœuvre à Lons-le-Saulnier ; Zoccola B., Manœuvre à Nice.

**Voie.** — MM. Brun F., Cantonnier à Saint-Laurent-du-Var ; Chatelain M., Journalier à Thonon-les-Bains ; Desserpill F., Cantonnier principal à Dompierre ; Fabre E., Cantonnier à La Garde ; Masuyer L., Cantonnier à Dijon ; Michaille L., Cantonnier à Evian-les-Bains ; Rognard C., Journalier à Colonges-Fontaines ; Ventalon F., Chef de canton à Pradelles.

**Algérie.** — M. Chaht Amari à Elida.

## M. L'INGÉNIEUR EN CHEF VALLANTIN

M. Vallantin, Ingénieur en Chef du Matériel et de la Traction, ayant demandé à faire valoir ses droits à la retraite, a quitté notre Compagnie le 1<sup>er</sup> janvier avec le titre d'Ingénieur en Chef honoraire du Service du Matériel et de la Traction.

Ancien élève de l'Ecole Polytechnique et de l'Ecole d'application du Génie maritime, Ingénieur du Génie maritime au service de l'Etat pendant environ sept années, M. Vallantin entra à la Compagnie P.L.M. le 10 février 1907 comme Ingénieur au Service Central du Matériel ; il fut affecté à la Division des Machines et Tenders, dont il prit la direction le 1<sup>er</sup> janvier 1912 en qualité d'Ingénieur principal.

Le 1<sup>er</sup> novembre 1916, il fut affecté, avec le même titre, au Service Central du Matériel et de la Traction.

En 1918, à une époque où les transports militaires imposaient au Réseau un effort exceptionnel, il fut nommé successivement : Ingénieur en Chef de la Traction, le 1<sup>er</sup> février, et Ingénieur en Chef adjoint du Matériel et de la Traction, le 1<sup>er</sup> avril.

L'activité dont il fit preuve pour assurer les multiples besoins de l'armée et de l'industrie le désigna pour prendre la responsabilité du Service, le 5 mai 1919, lorsque le poste d'Ingénieur en Chef du Matériel et de la Traction devint vacant.

M. Vallantin se trouva en face de difficiles problèmes. Il fallait reconstruire les cadres que l'interruption du recrutement avait réduits, remettre en état le matériel fatigué par la guerre, tenir compte des conséquences de la nouvelle réglementation du travail, faire face aux demandes grandissantes de transports qu'exigeait la reconstitution des régions libérées.

M. Vallantin montra dans cette tâche ardue d'éminentes qualités de chef. Technicien averti, il sut concevoir et mettre au point un vaste programme de reconstruction ; il le réalisa avec décision et énergie. Des dépôts nouveaux et modernes furent créés ; les ateliers furent dotés de l'outillage le plus perfectionné ; le parc de locomotives, de voitures, de wagons s'accrut avec régularité parallèlement aux besoins croissants de l'exploitation. Le personnel de mécaniciens et chauffeurs fut familiarisé avec les problèmes que pose la conduite des machines puissantes et rapides.

L'esprit ouvert à toutes les idées nouvelles, il sut faire bénéficier son Service de tous les progrès techniques réalisés pendant ces dernières années.

Le Bulletin P.L.M. adresse à M. l'Ingénieur en Chef Vallantin ses vœux très sincères de longue et heureuse retraite.



M. VALLANTIN

(Photo Rahma.)

# APPRENNONS

A MIEUX

CONNAITRE TOUTES  
LES RICHESSES DES  
RÉGIONS QUE NOTRE  
RÉSEAU DESSERT

par M. MAROIS

Chef-adjoint de l'Exploitation de la Compagnie

**L**E BULLETIN P.L.M. nous a fait part de son intention d'aborder désormais, d'une façon plus suivie, la présentation des richesses des régions que le Réseau dessert, et il nous a demandé d'inaugurer ici, par un premier exposé d'ensemble, la série des articles qu'il consacrera à ces questions.

Nous répondons d'autant plus volontiers à cet appel que cette orientation nouvelle nous semble des plus heureuses. L'organe d'informations du Réseau ne doit pas, en effet, se cantonner exclusivement dans la technique du transport ferroviaire; pour être vraiment complet, il doit aussi donner des renseignements sur la vie économique des régions que nous desservons. N'est-ce pas cette vie économique qui est la source même du trafic et ne sommes-nous pas intéressés plus que quiconque à la reprise d'une activité dont nous sommes les premiers à bénéficier?

\* \*

Quand il s'agit de parler des richesses de notre territoire, la tâche est aisée, la France du P.L.M. groupant un ensemble de régions que la nature s'est plu à combler de ses bienfaits. La difficulté serait plutôt de nous limiter, sur un sujet aussi vaste.

Rappelons-nous d'abord que c'est dans une des portions les plus vivantes et les plus actives de ce riche domaine, dans la plaine du Forez, qu'est né, il y a plus de cent ans, le premier tronçon du rail français, pour relier

PARIS - LYON - MÉDITERRANÉE !

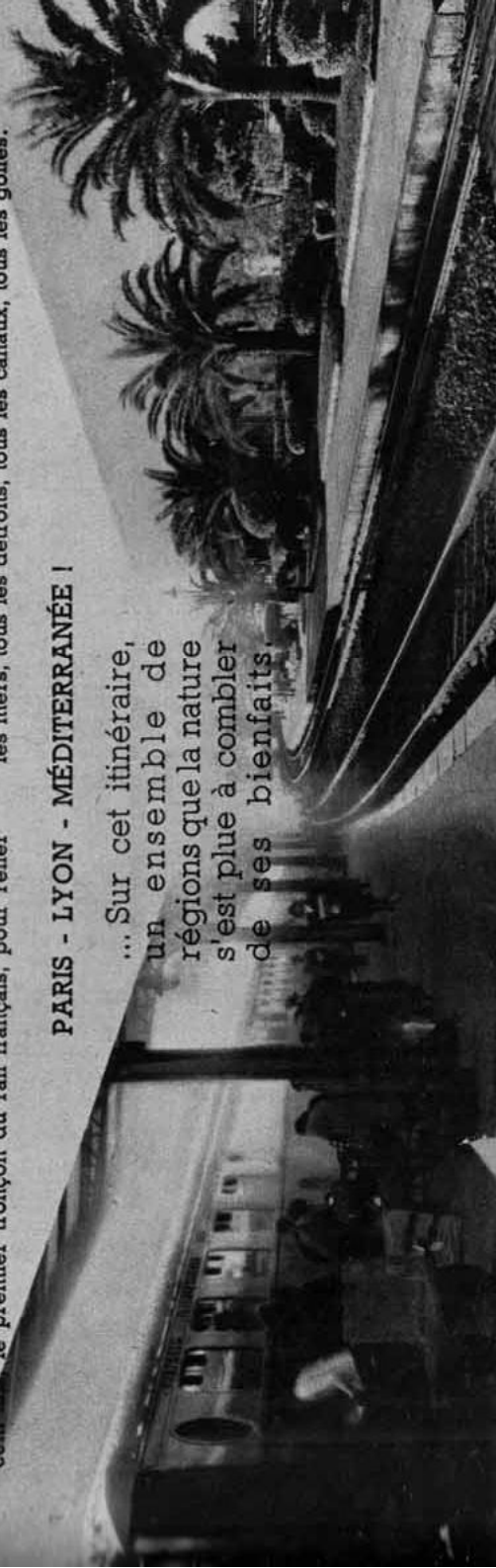
... Sur cet itinéraire,  
un ensemble de  
régions que la nature  
s'est plu à combler  
de ses bienfaits.

Saint-Etienne à Andrézieux. C'est ce chemin de fer de quelques kilomètres qui devait, après des fortunes diverses, en se reliant à d'autres tronçons d'abord disséminés au hasard des besoins régionaux, s'étendre sur tout le Sud-Est en devenant le Réseau P.L.M., instrument de prospérité pour le territoire desservi.

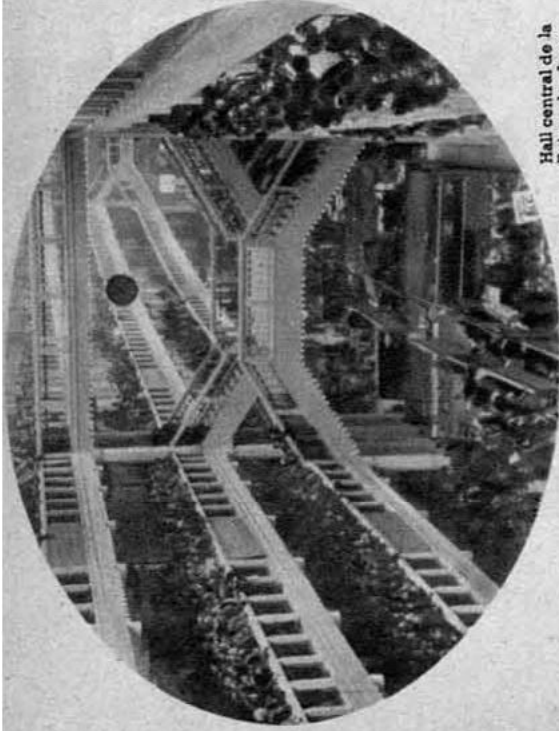
Ce territoire couvre à lui seul près du tiers de la France : 26 départements et 154 000 km<sup>2</sup>. Il s'étend de Paris aux frontières de Suisse et d'Italie, des Vosges à la Méditerranée, et quelle variété dans les pays traversés : des pentes couvertes de neige aux pays ensoleillés et fleuris où l'hiver n'a point de prise; des centres commerciaux et industriels les plus modernes aux villes d'art où les monuments vous apportent à chaque pas les enseignements du passé!

\* \*

Par son artère principale, le P.L.M. accuse déjà son importance économique et commerciale. Cette grande ligne maîtresse réunit, en effet, la Vallée de la Seine et la Vallée du Rhône, elle relie les trois plus grandes villes de France : Paris, « cœur et cerveau du monde »; Lyon, cité puissante et laborieuse, capitale de la soie, ville de 600 000 habitants; Marseille, grande métropole commerciale de 800 000 habitants, premier port de France, porte de l'Orient où tous les navires du monde se donnent rendez-vous. On y embarque, a-t-on pu dire, pour toutes les mers, tous les détroits, tous les canaux, tous les golfes.







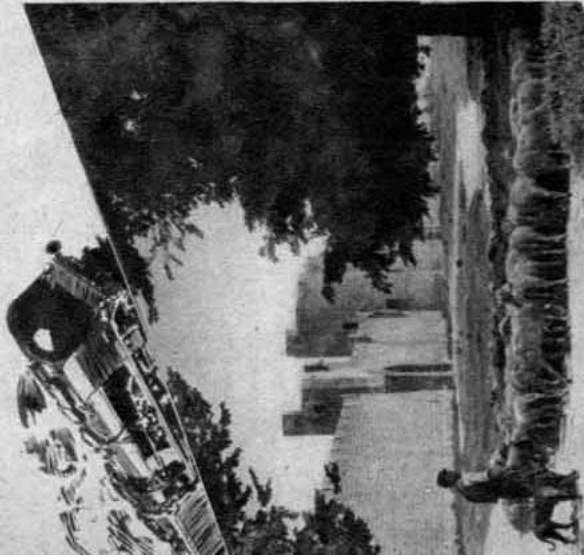
Hall central de la Foire de Lyon.

Le mouvement de ce port est considérable (1). A ce mouvement, s'ajoutent ceux des ports de Sète et de Nice, Toulon étant surtout un grand port militaire.

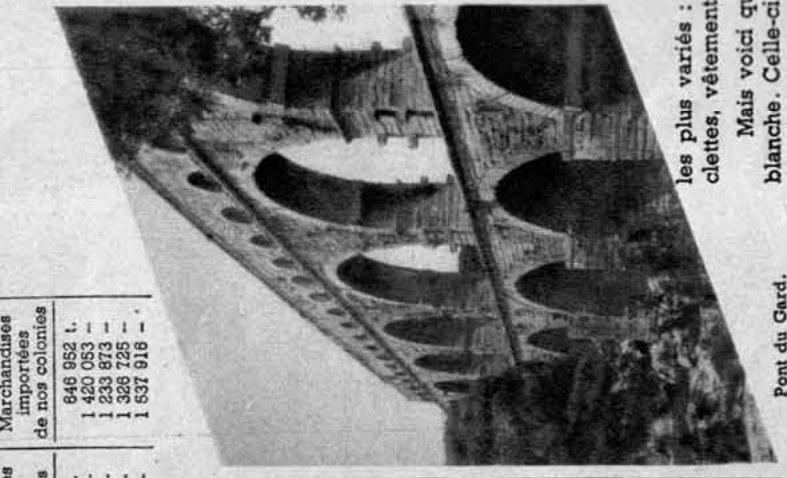
Mais l'importance économique d'un pays se mesure surtout à la richesse de son sous-sol et de son sol. Si l'on jette un coup d'œil d'ensemble sur la carte du P.L.M., on y distingue plusieurs bassins houillers dont les extractions représentent presque le 1/5<sup>e</sup> de la production française : le bassin de Saint-Etienne, avec 3 300 000 t; celui d'Alès, 1 900 000 t, celui de Saône-et-Loire, 2 600 000 t.

(1) TRAFIC DU PORT DE MARSEILLE

Années	Navires entrés et sortis	Passagers embarqués et débarqués	Marchandises exportées et importées	Marchandises importées de nos colonies
1913	17 008	566 165	8 938 652 t.	646 952 t.
1924	13 742	737 125	7 171 308 --	1 420 053 --
1932	18 025	850 791	8 035 862 --	1 233 873 --
1933	17 483	668 301	8 117 014 --	1 326 725 --
1934	19 637	644 300	8 157 120 --	1 537 916 --



Remparts d'Algues-Mortes.



Pont du Gard.



Cathédrale de Marseille.

Au voisinage de ces bassins, des centres métallurgiques de premier ordre :

Dans la région de Saint-Etienne, de Rive-de-Gier à Unieux, sur 50 km, c'est une succession de manufactures, d'usines et de hauts fourneaux. Les usines d'Unieux, de Firminy, du Chambon-Feugerolles, de Saint-Etienne, Saint-Chamond, Rive-de-Gier font de la grosse métallurgie, des locomotives et des wagons, des cycles, des limes et de la quincaillerie. Saint-Etienne est également le siège de plusieurs autres industries parmi lesquelles il faut citer la fabrication des rubans et des armes.

Dans le bassin d'Alès, la métallurgie est représentée à Alès, Bessèges et Tamaris par des fonderies de fer, de cuivre, de bronze et d'aluminium et par des ateliers de mécanique générale et de précision, de robinetterie, de chaudronnerie, de matériel de mine, de fabrication de tracteurs agricoles. Quant à la métallurgie de la région du Centre, les Usines Schneider du Creusot suffisent à elles seules à en affirmer l'importance. Elles réalisent, par la puissance de leurs moyens techniques et la variété de leur fabrication, le cycle complet des productions métallurgiques et des constructions mécaniques.

D'autres centres sont encore à citer : dans la Nièvre, où l'on trouve les Forges et Acieries de Fourchambault; dans le Doubs, avec les régions de Montbéliard et d'Audincourt qui possèdent d'importantes usines d'automobiles.

A Clermont-Ferrand, se sont installées les grandes firmes de caoutchouc, dont les usines fabriquent les articles

les plus variés : pneumatiques pour automobiles et bicyclettes, vêtements caoutchoutés, etc...

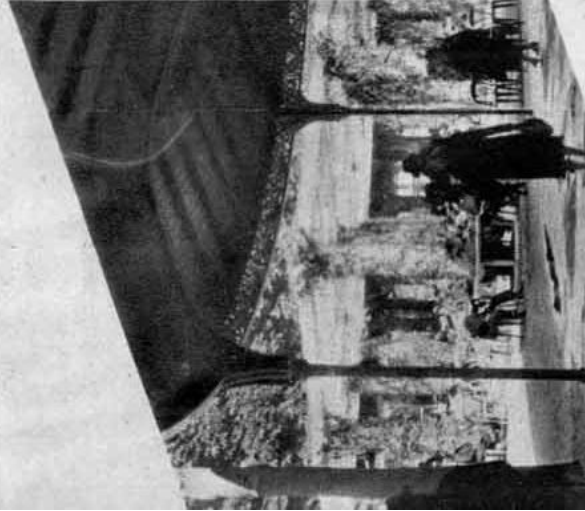
Mais voici qu'à la houille noire s'est ajoutée la houille blanche. Celle-ci prend naissance aux confins des glaciers de la Savoie et du Dauphiné; captée et irriguée, elle apporte sa force génératrice et son énergie aux centres d'industrie hydro-électrique du bassin du Rhône et des régions avoisinantes. Grâce à elle, l'industrie des produits manufacturés s'est beaucoup développée : gantries de Grenoble, papeteries de Pont-de-Claix, Rives, Lancey et Vienne, produits chimiques de Chedde, Jarrrie-Vizille, Saint-Fons, etc...

Sur les bords de la Méditerranée, de grands chantiers de construction navale à La Seyne-Tamaris et à La Ciotat.

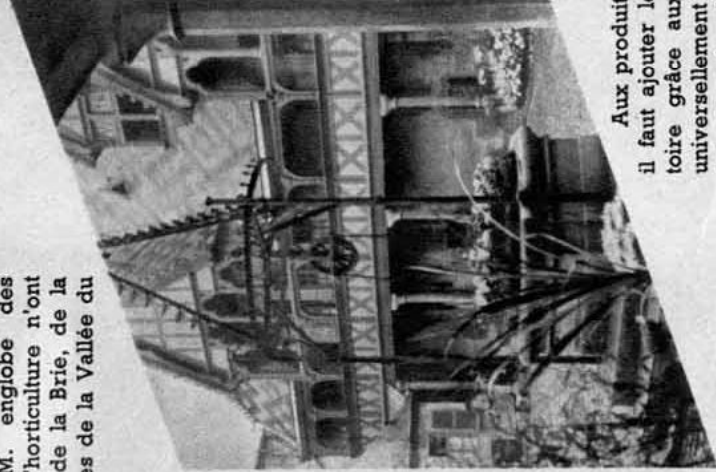
Disséminées sur l'ensemble du Réseau, des industries diverses : coutelleries à Thiers, cotonnades à Roanne, fabriques de dentelles au Puy, industrie de la pipe à Saint-Claude, du peigne à Oyonnax, raffineries à Chalon-sur-Saône, horlogerie dans le Jura et la Franche-Comté, minoteries à Corbeil, etc...

\* \* \*

Irrigué par trois grands fleuves : Rhône, Loire, Seine, et par d'innombrables rivières : Saône, Allier, Ardèche, Yonne, Doubs, Isère, Drac, Durance, Var, etc..., doté de climats tempérés, le domaine P.L.M. englobe des terres fécondes que l'agriculture et l'horticulture n'ont cessé de mettre en valeur : céréales de la Brie, de la Limagne et de la Saône, fruits et légumes de la Vallée du



Parc de Vichy.



Hospices de Beaune.

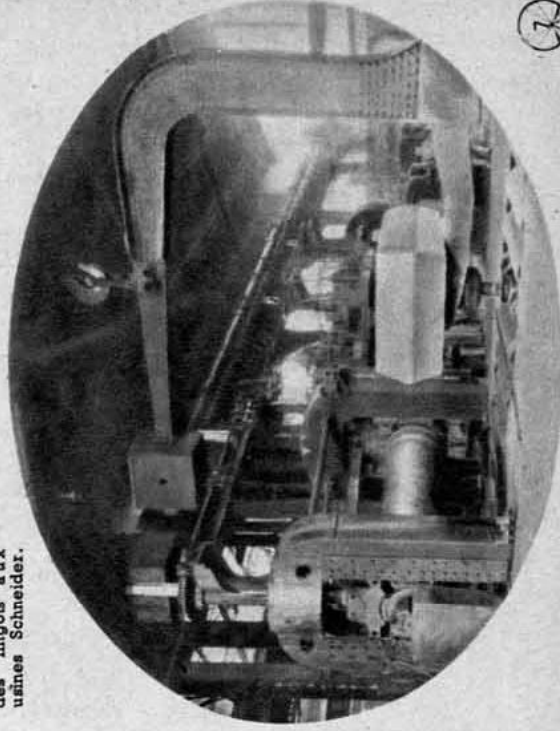


Morzine.

Aux produits du sous-sol, des usines et des fabriques, il faut ajouter les ressources dont bénéficie notre territoire grâce aux vertus curatives de stations thermales universellement réputées : Vichy, Royat, Châtel-Guyon, Saint-Nectaire, Vals, en Auvergne et dans les Cévennes; Aix-les-Bains, Evian, Thonon, en Savoie; Uriage, en Dauphiné; Besançon, Salins, dans le Jura; Pougues, Saint-Honoré, dans le Nivernais et le Morvan. Que de misères physiques guéries au milieu des plus beaux sites, dans des installations confortables et parmi les distractions les plus délicatement choisies!

Que dire, au surplus, des joies que le touriste et le sportif peuvent demander au P.L.M. tout entier! Où trouver-t-on plus nombreux et plus beaux monuments romains et féodaux : temple et cathédrale de Vienne; remparts, palais des papes et pont d'Avignon; théâtre et arc de triomphe d'Orange; ruines de Vaison; théâtre et arènes

Crochet d'amenée des lingots aux usines Schneider.



Rhône, de la Durance et de l'Ardèche, primeurs de la Provence, fleurs de la Côte d'Azur dont la fraîcheur, l'éclat et le parfum apportent, en plein hiver, un peu de soleil et de gaieté dans les pays brumeux du Nord.

Grâce aux ressources sans cesse accrues que lui offre le transport par voie ferrée, la production fruitière et maraîchère de toutes ces régions va chercher ses débouchés sur des marchés de plus en plus lointains. Ralentie par la crise économique, la progression qui n'a cessé de s'accroître pendant plus de 20 ans, semble devoir reprendre bientôt sa marche ascendante.

Enfin, toute la gamme des grands vins de France : bourgognes aux noms prestigieux : Chambertin, Romanée-Conti, Richebourg, Musigny, Clos-Vougeot, Corton, Nuits, Pommard; Mâconnais et Beaujolais; Moulin-à-Vent, Fleurie, Pouilly-Fuissé. Plus bas, au sud de Lyon, d'autres crus renommés, « du soleil en bouteille » comme certains se plaisent à dire : Hermitage, Tavel, Châteauneuf-du-Pape. Citons aussi les vins de table du Gard et de l'Hérault dont la production a dépassé 18 millions d'hectolitres en 1934.

L'exploitation du bétail a lieu dans la plupart des régions P.L.M. : vaches laitières et produits de laiteries en Savoie, Dauphiné, Jura, Bourgogne, Morvan; bœufs de boucherie dans le Charolais et le Nivernais; moutons dans les Alpes de Provence, les Cévennes et la Camargue; volailles de Bresse et du Puy-de-Dôme, etc...



Arlésiennes au travail  
dans la Magnanerie.

d'Arles; arènes et Maison Carrée de Nîmes; pont du Gard; remparts d'Aigues-Mortes; Mausolée de Saint-Rémy-de-Provence. Quel est le pays qui peut présenter plus de richesses archéologiques ?

Et n'offre-t-il pas aussi ce grand domaine, dans sa variété infinie d'aspects et de climats, des sites et des villégiatures pour toutes les saisons ? Pendant l'été, en Savoie et dans le Dauphiné, la fraîcheur vivifiante, l'air pur, le calme et le repos des grandes altitudes, la féerie des excursions de montagne, des baignades délicieuses sur les plages des lacs.

Pendant la saison froide, le charme des sports d'hiver dans la splendeur éblouissante de la neige.

En toute saison, sur cette merveilleuse Côte d'Azur dont le ruban de sables dorés, de calanques et de corniches se déroule entre Marseille et Menton, l'on est assuré de goûter, hiver comme été, les plaisirs de la mer sous le ciel pur, parmi les fleurs.

Partout des manifestations sportives du plus grand attrait. Sports traditionnels et régionaux d'un intérêt éminemment pittoresque : joutes lyonnaises, courses de taureaux et ferrades provençales; danses régionales : bourrée d'Auvergne, farandole de Provence, danse des treilles de l'Hérault, etc... Sports modernes aussi sous toutes leurs formes : courses automobiles, ascensions, traversées de glaciers, escalades de cimes et de rochers en Dauphiné et en Savoie, et tous ces jeux de neige et

de glace qui font la joie des amateurs de sports d'hiver; courses de chevaux; tirs aux pigeons; pêche en mer ou dans les lacs, les rivières; chasse dans toutes les régions aux gibiers les plus divers, de plaine ou de bois, de marais ou d'étangs; descentes de rivière en canoé, camping, courses de canots automobiles ou yachting à voile.

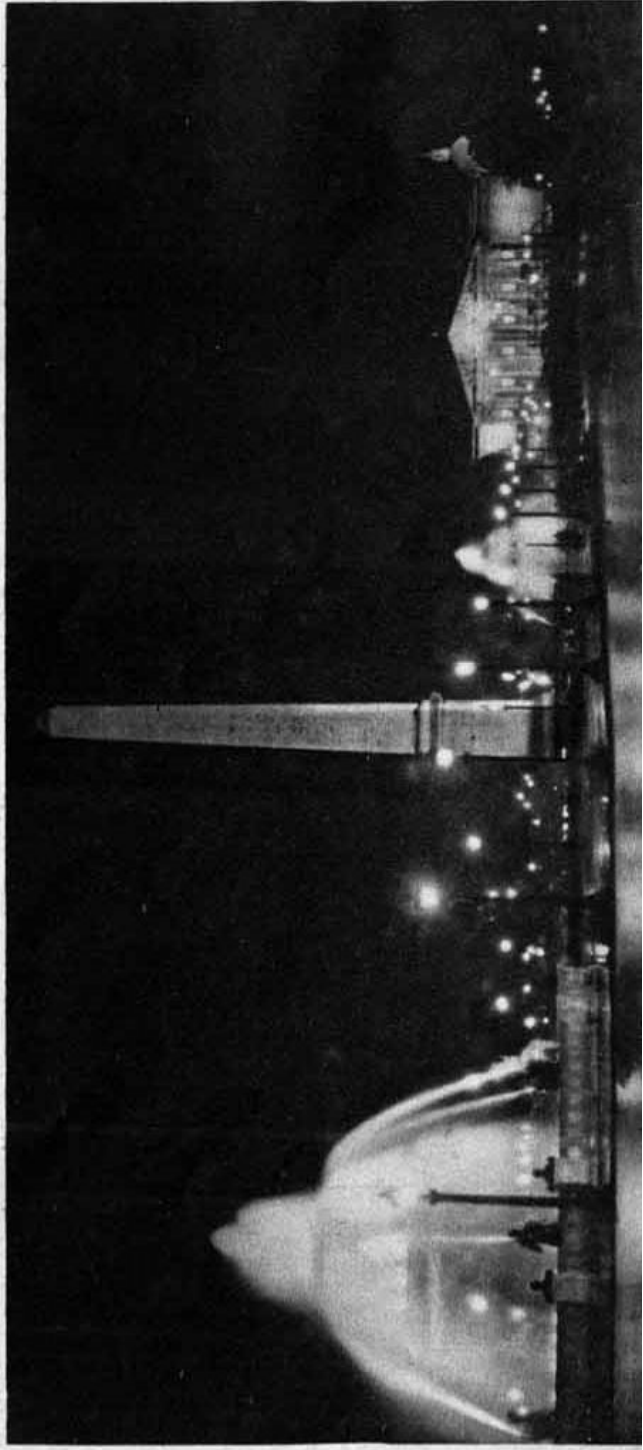
\* \* \*

Par son importance commerciale, par sa variété d'aspects et de climats, par l'attrait de ses sites et de ses monuments, par le charme des distractions de toutes sortes qu'il offre au voyageur, le territoire entier de notre P.L.M., est certes bien un pays de beaux voyages, de doux et paisibles séjours.

Il est aussi un pays de bonne chère. A la finesse de ses vins s'ajoute la succulence de sa cuisine. Lyon, la capitale des gourmets; Dijon, centre d'exposition gastronomique; dans l'Ain, Belley, patrie de Brillat-Savarin, et combien d'autres villes encore, voire de modestes villages, conservent de glorieuses traditions culinaires.

Que de richesses que nous n'avons fait qu'énumérer et quel programme attrayant que de les étudier les uns après les autres en détail! Nous sommes sûrs que nombreux seront les collaborateurs du Bulletin P.L.M. qui s'y emploieront et que leurs études nous vaudront, dans les numéros à venir, des articles vivants et documentés sur un sujet qui nous intéresse tous.

Ci-dessous :  
Illuminations de la place  
de la Concorde.





# L'INSTALLATION DU BLOCK AUTOMATIQUE PAR DES SIGNAUX LUMINEUX

sur la section de ligne de  
Villeneuve-Saint-Georges  
à Combs-la-Ville-Quincy

ON sait que, pour contribuer à la lutte contre le chômage, notre Réseau a entrepris certains grands travaux (1), parmi lesquels l'installation du block automatique.

Cette installation doit être réalisée d'abord dans la banlieue de Paris, puis elle se poursuivra, en plusieurs étapes, sur la ligne de Paris à Marseille.

Les travaux, commencés il y a plusieurs mois, ont été achevés récemment sur une première section de ligne : celle de Villeneuve-Saint-Georges (Poste 5) à Combs-la-Ville-Quincy, maintenant exploitée en block automatique par signaux lumineux.

À cette occasion, il peut être intéressant de donner aux lecteurs du Bulletin un aperçu des caractéristiques et des principaux avantages de ce nouveau mode de block introduit sur le Réseau.

\*\*\*

## Principaux systèmes de block utilisés jusqu'à présent sur le P.L.M.

Nos lecteurs connaissent tous le principe du « block », qui consiste à diviser la ligne en sections ou « cantons », dont chacun ne peut être occupé que par un seul train. Tant que ce train n'a pas franchi la sortie du canton, le train suivant est arrêté, par un signal, à l'entrée de ce canton.

Dans le « Block-system enclenché », utilisé jusqu'à présent sur la plus grande partie de notre Réseau, le signal placé à l'entrée du canton est, aussitôt après le passage d'un train, mis à l'arrêt par un « garde-signaux » ; il reste alors « bloqué » dans cette position par une serrure électrique aussi longtemps qu'un autre garde-signaux, placé à la sortie du canton, n'a pas actionné un commu-

Par M. Paul Geoffroy,  
Inspecteur Divisionnaire  
de l'Exploitation

tateur électrique dont l'effet est de « débloquer » le signal d'entrée du canton ; c'est la « reddition de voie libre ». Mais ce garde-signaux ne doit agir de la sorte que s'il a constaté que le train est bien sorti du canton ; c'est seulement à cette condition, en effet, que le signal placé à l'entrée du canton doit pouvoir être remis « à voie libre » pour laisser passer le train suivant.

Sur presque toute notre grande ligne de Paris à Marseille, le block-system enclenché a été complété par l'établissement de « circuits de voie », c'est-à-dire par l'aménagement, dans chaque canton de voie, d'un circuit électrique constitué par les deux files de rails de la voie et isolé des cantons adjacents.

Dans le « block-system avec circuits de voie », le courant électrique émis par le poste de sortie pour débloquent le signal d'entrée du canton ne parvient au poste manœuvrant ce dernier signal que si le canton est bien libre. L'arrivée de ce courant est, en effet, subordonnée à l'excitation d'un relais (électro-aimant) dépendant du circuit de voie, excitation qui ne peut se produire qu'à la condition qu'aucun véhicule ne se trouve sur la voie.

De la sorte, si le garde-signaux placé à la sortie du canton commet l'erreur de « rendre voie libre », alors que le canton est encore occupé par un véhicule, cette reddition de voie libre est sans effet et le signal d'entrée du canton reste bloqué à l'arrêt.

Le block-system avec circuits de voie est un acheminement vers le block automatique.

## Block automatique par signaux lumineux.

Les signaux utilisés dans le block automatique qui vient d'être introduit sur notre Réseau sont des signaux lumineux de jour et de nuit.

(1) Voir Bulletin P.L.M. de Septembre 1934, p. 130.



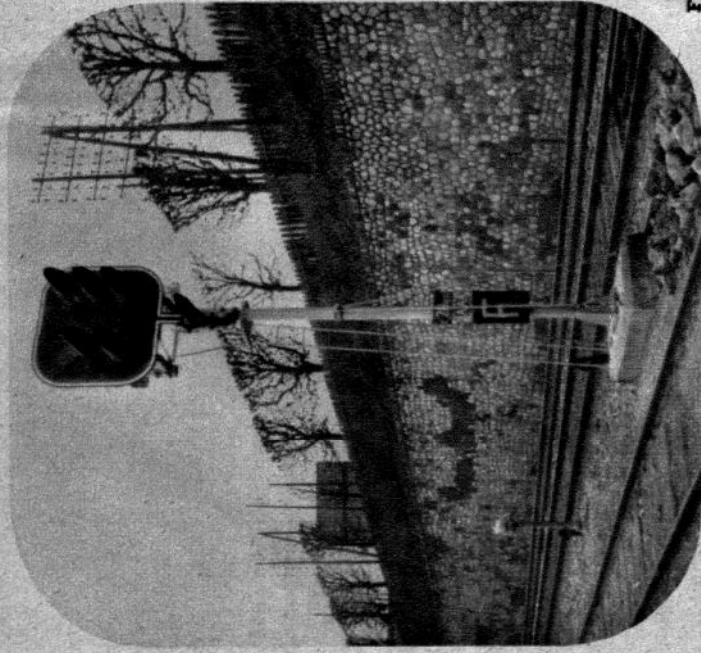


Fig. 1 et 2

Un signal lumineux est constitué par un certain nombre de projecteurs puissants se détachant sur un ou deux panneaux de couleur sombre.

Chaque signal lumineux (fig. 1 et 2) commande l'entrée d'un canton et l'action du block automatique se manifeste par l'apparition sur ce signal de l'une ou l'autre des trois indications suivantes :

- indication de l'arrêt sémaphorique (canton occupé),
- indication de l'avertissement (signal suivant à l'arrêt),
- indication de voie libre.

### Principe du block automatique par signaux lumineux.

Dans le block automatique, chaque canton de voie constitue un circuit électrique actionnant automatiquement le signal lumineux placé à l'entrée du canton, l'intervention des garde-signaux étant supprimée. Voici le principe du fonctionnement automatique de ce signal :

Lorsque le canton représenté par la figure 3 est libre de tout véhicule, le courant électrique produit par un accumulateur A parcourt les rails dans le sens des flèches et passe par le relais R (électro-aimant) ; celui-ci se trouve excité et attire la palette M qui supprime le contact C, de sorte que les feux de l'indication « arrêt sémaphorique » ne peuvent être allumés.

Si, au contraire, des essieux sont présents sur la voie, dans le canton, le courant électrique effectue le

circuit représenté par les flèches sur la figure 4 ; le relais R n'étant plus excité, la palette M n'est plus attirée et, en tombant, établit le contact C, ce qui a pour effet de provoquer l'allumage des feux de l'indication « arrêt sémaphorique ».

Cette indication est alors maintenue tant que le canton est occupé, et les véhicules qui occupent ce canton se trouvent automatiquement couverts.

Lorsqu'un signal présente l'indication d'arrêt sémaphorique, le mécanicien en est prévenu à distance par le signal d'entrée du canton précédent, qui présente alors automatiquement l'indication de l'avertissement. Il faut donc, pour que ce dernier signal présente l'indication de voie libre, non seulement que le canton dont il commande l'entrée soit libre, mais encore que le canton suivant soit libre également.

### Principales caractéristiques des signaux lumineux du block automatique.

On voit, d'après ce qui précède, qu'un même signal lumineux peut servir tantôt à faire marquer l'arrêt aux trains à l'entrée d'un canton occupé, tantôt à avertir le mécanicien que le signal suivant présente l'indication d'arrêt sémaphorique. (Pratiquement, la longueur des cantons de block automatique est telle que la distance, séparant deux signaux lumineux successifs ne dépasse pas de beaucoup la distance réglementaire d'avertissement.)

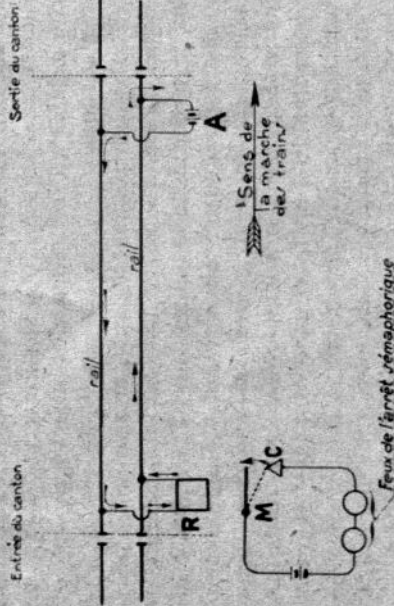


Fig. 3

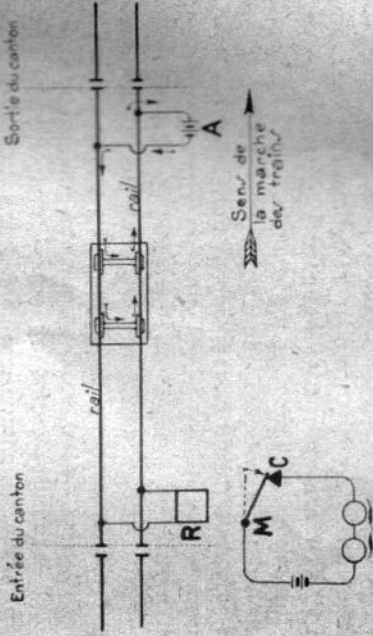


Fig. 4



Fig. 5

On peut donc dire qu'un signal lumineux remplace plusieurs signaux qui seraient groupés en un même point. De plus, il ne présente à tout moment que l'indication la plus impérative. Ainsi, dans l'exemple de la figure 5, les cantons A-B et B-C étant tous deux occupés, les signaux A et B présenteront l'indication de l'arrêt sémaphorique, mais le signal A, qui devrait annoncer le signal B, ne présentera pas l'indication de l'avertissement puisqu'il présentera déjà une indication plus impérative.

Les signaux lumineux du block automatique offrent donc, au point de vue de l'observation des signaux par le mécanicien, les avantages du groupement et de la combinaison, avantages qui ont été déjà mis en lumière dans l'article sur la modification de notre signalisation, publié dans le *Bulletin* de juillet 1935.

Ces avantages sont incontestables. Prenons en effet le cas d'un train circulant sur la voie IR de Paris à Melun : avant la mise en service du block automatique entre Villeneuve-Saint-Georges et Combs-la-Ville-Quincy, le mécanicien était astreint à 66 observations de signaux (signaux isolés ou groupes de signaux) entre Paris et Melun, lorsque le block automatique fonctionnera sur tout ce parcours, 49 signaux lumineux seulement seront à observer. La différence est notable, surtout si l'on considère qu'en block automatique, les cantons sont plus

## Entrée en canton occupé.

Le block automatique est « permissif », c'est-à-dire qu'un train qui a rencontré un signal présentant l'indication de l'arrêt sémaphorique peut, après s'être arrêté, franchir ce signal et continuer sa marche ; mais le mécanicien est alors astreint à marcher « à vue ». Il doit notamment : 1° régler sa vitesse de façon à pouvoir s'arrêter dans l'étendue de voie qu'il aperçoit libre devant lui ; 2° s'attendre à rencontrer un train arrêté et non couvert. Il ne peut reprendre sa marche normale qu'après avoir franchi le signal suivant, et l'avoir franchi à voie libre.

## Protection des gares et des bifurcations.

Le block automatique n'assure que la protection, entre eux, des trains se succédant sur la même voie. Or, il est nécessaire de protéger aussi les manœuvres s'effectuant dans les gares. De même, aux bifurcations, il faut interdire toute circulation simultanée sur les branches qui se croisent ou qui convergent entre elles, ou imposer aux trains le ralentissement sur certaines aiguilles.

Pour cela, les signaux lumineux qui encadrent ces gares ou bifurcations sont munis de projecteurs supplémentaires pouvant donner les indications des signaux habituellement utilisés aux abords des gares ou des bifur-

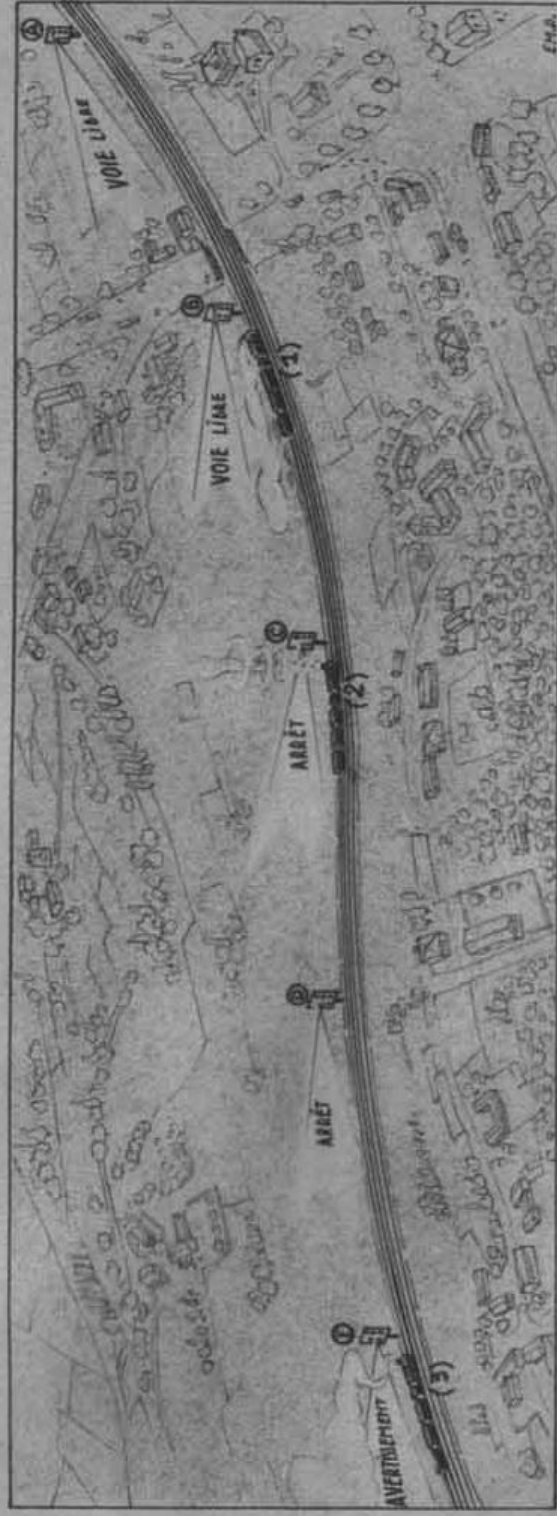


Fig. 6

courts, et par conséquent plus nombreux, qu'en block-system ordinaire.

## Vue d'ensemble du cantonnement automatique de plusieurs trains successifs.

Le block automatique, fonctionnant comme il a été expliqué plus haut, empêche automatiquement les trains se succédant sur une même voie de se rattraper.

En suivant la figure 6, on voit comment s'effectue le cantonnement automatique des trains.

Le train (1) aborde en vitesse le signal B qui donne l'indication de voie libre. Le signal précédent C présente l'indication d'arrêt sémaphorique depuis que le train (1) l'a dépassé et tant que ce train n'est pas sorti du canton, c'est-à-dire tant qu'il se trouve entre les signaux C et B ; le signal C provoque l'arrêt du train (2), l'empêchant ainsi de rattraper le train (1). De même, tant que le train (2) n'a pas franchi le signal C, le signal D donne également l'indication d'arrêt sémaphorique, annoncée à distance par celle d'avertissement présentée sur le signal E. Ce signal commande alors au train (3) de se tenir en mesure de s'arrêter au signal D si celui-ci présente toujours l'indication d'arrêt sémaphorique au moment où il s'en approche.

Les agents des gares et postes peuvent ainsi, au moyen de commutateurs électriques (leviers, manettes), allumer sur les signaux lumineux les feux du carré d'arrêt absolu, le feu de ralentissement, etc... Naturellement, suivant la règle rappelée plus haut, le signal ne présente que l'indication la plus impérative. C'est ainsi que les feux du carré d'arrêt absolu éteignent toute autre indication sur le signal, à l'exception des indications de direction, le cas échéant.

Toutes les petites gares, par exemple, posséderont quelques manettes servant à faire apparaître sur les signaux les indications lumineuses nécessaires à la protection des manœuvres ; elles seront également dotées d'un « tableau schématique » des voies et des signaux, sur lequel quelques voyants lumineux permettront aux agents de contrôler le bon fonctionnement des signaux et de connaître l'approche des trains.

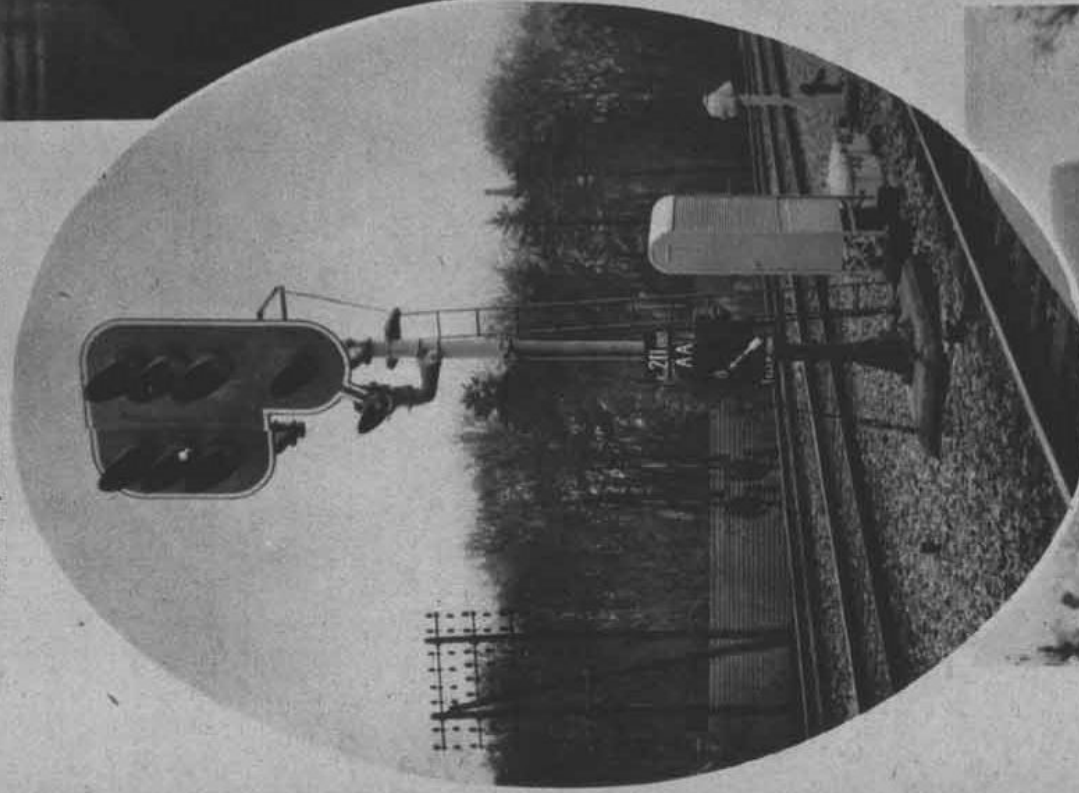
La figure 7 montre le tableau des manettes et le tableau schématique de la gare de Montgeron-Crosne.

Enfin, les signaux placés aux abords des gares ou des postes seront généralement munis d'un téléphone qui permettra au chef de train de se renseigner auprès de la gare ou du poste lorsque son train sera arrêté par le signal présentant les feux du carré d'arrêt absolu.



Fig. 7. — Le tableau des manettes de la gare de Montgeron-Crosne, surmonté du tableau schématique.

Fig. 8. — Ci-dessous, signal d'entrée de gare (servant au cantonnement automatique des trains et à la protection des manœuvres). Derrière ce signal, l'armoire à relais (représentée ouverte, au bas de la page).



La figure 8 représente un de ces signaux d'entrée de gare répondant au double objectif du cantonnement automatique des trains et de la protection des manœuvres.

### Appui des signaux lumineux par les appareils acoustiques.

Les signaux lumineux du block automatique sont munis des appareils acoustiques servant à appuyer les indications des signaux ordinaires : crocodiles pour appuyer l'indication d'avertissement, pétards (appareil portecartouches automatique) pour appuyer les indications d'arrêt (feux de l'arrêt sémaphorique et feux du carré d'arrêt absolu).

\* \* \*

Par l'exposé succinct qui vient d'être fait des conditions de fonctionnement du block automatique par signaux lumineux, on voit que ce block présente de sérieux avantages, dont les principaux se résument ainsi :

La sécurité se trouve accrue du fait de la **couverture automatique** d'un train présent dans un canton.

D'autre part, le block automatique permet d'augmenter, sans dépense supplémentaire notable, le nombre des cantons et par là même le **débit** de la ligne. Il en résulte une plus grande souplesse dans la circulation des trains, notamment aux périodes de fêtes, lorsque de nombreux trains supplémentaires doivent s'intercaler dans le graphique des trains réguliers, déjà très dense sur notre ligne principale.

Enfin, l'emploi des **signaux lumineux** facilite et simplifie la tâche du mécanicien du fait de leur puissante visibilité et aussi des avantages qu'ils présentent au double point de vue déjà cité du groupement et de la combinaison.

Tout en reconnaissant les garanties que présente notre block-system actuel, grâce aux qualités des appareils employés, grâce aussi à la valeur du personnel d'entretien et à la vigilance des garde-signaux, on peut donc conclure que le block automatique par signaux lumineux apporte un progrès considérable dans le domaine si important de la sécurité et de la régularité de la circulation ferroviaire.

# L'EFFORT DU PLIM

## en faveur

## des Sports d'Hiver

par M. Dulac, Inspecteur Divisionnaire de l'Exploitation

PARIS 1<sup>er</sup>  
Bellegarde - Annemasse  
S'GERVAIS-LE-FAYET  
(Chamonix - Tignes - Blanc)



**Q**UEL est chez nous le « rayon » qui développe sans cesse ses ventes malgré la crise ? C'est assurément celui des « Sports d'hiver », un des plus récemment ouverts dans notre grande Maison de transports. Vive donc le froid, que nous ne songions qu'à maudire naguère et qui se trouve être maintenant l'auxiliaire précieux des plus saines distractions hivernales, favorise les échanges avec des régions qui sommeillaient autrefois tout l'hiver, et nous donne ainsi, à nous cheminots, une nouvelle occasion de vendre des kilomètres-voyageurs !

Certes, la formule « Sports d'hiver » n'est pas née d'hier. Mais ce qu'elle évoquait avant la guerre par exemple n'était rien au regard de sa portée actuelle. Notre Réseau, qui s'étend sur une partie du Massif Central, sur le Jura, les Alpes, s'essayait alors à la lancer... oh ! bien timidement à côté d'aujourd'hui ! Et l'on sourit, amusé, en feuilletant les anciens agendas P.L.M. d'avant-guerre : 1911, 1912, 1913... Dans l'un d'eux, une revue très complète des richesses touristiques du Réseau utilise quatre fois seulement la mention « Sports d'hiver » et c'est pour Chamonix, Le Revard, Briançon et Peira-Cava. Plus loin, cependant, voici un article de Frantz-Reichel faisant l'historique de l'introduction en France des « Sports d'hiver » : quelques photographies de groupes de skieurs et skieuses (à la mode de 1900) et cette conclusion, toujours de mode, elle : « Quiconque a tant soit peu goûté à ces sports d'hiver est conquis par eux, par tout ce qu'ils ont de jeune, de grisant, de rajeunissant. C'est d'ailleurs le don charmant de la neige de nous rendre puérils : si grands que nous soyons, la boule de neige nous reprend toujours. »

Aimable littérature d'avant-guerre. Nous sommes encore bien loin des trains de skieurs d'aujourd'hui !

Janvier 1936... Paul Reboux nous déclare dans « Rails de France » :

« Quel est le meilleur moyen de réjouir un jeune homme ou une jeune fille ?  
« C'est de leur dire :

« — Nous vous emmenons aux sports d'hiver.  
« De douze à vingt ans, voilà le plaisir le plus souhaité. Et la joie que donne la vie, grâce aux sports d'hiver, on la goûte encore, même quand est proche l'hiver de la vie.

« Cette mode s'est répandue avec promptitude. Elle est devenue impérieuse. Il semble que son règne soit fortement, définitivement établi.

« Au lycée, à la Sorbonne, à l'atelier, au bureau, au magasin, on ne rêve plus, désormais, qu'à monter joyeusement dans le train... »

Oui, les sports d'hiver sont bien entrés dans les mœurs : on a vu la Capitale, les grandes villes s'emparer, au début





Le Tremplin olympique  
de Chamonix.  
(Photo Nigod)

de la saison, de cette formule magique et la proposer sur tous les tons aux foules avides d'évasion vers les hauts sommets, le soleil, l'air pur. Signe des temps, on voit le Grand Magasin lancer maintenant, par centaines de milliers d'exemplaires, son catalogue spécial « Sports d'hiver ».

Une Exposition internationale des sports d'hiver s'est tenue à Paris, où des galas en l'honneur du ski ont également connu la vedette; de curieuses écoles s'ouvrent, dans lesquelles des pistes de neige artificielle permettent aux débutants de se familiariser avec la technique du ski et de prendre comme un avant-goût des joies qu'ils connaîtront bientôt sur les véritables champs de neige. Le cinéma s'est mis aussi de la partie et ses actualités, ses documentaires, ses films d'enseignement entretiennent l'ardeur des néophytes, suscitent des vocations... Les sports d'hiver forment maintenant comme une toile de fond d'optimisme, de bonne santé, dont toute publicité use sagement : le vêtement, le produit de beauté, l'apéritif, les objets les plus prosaïques qui triompheront cet hiver sont ceux qui sont lancés et vantés aux foules par des affiches avec l'argument « Sports d'hiver »...

Comment notre Réseau a-t-il contribué au lancement de ces sports qui connaissent une vogue croissante? Depuis plusieurs années, il s'est ingénié à multiplier les relations commodes permettant l'accès en fin de semaine des régions enneigées. A telle enseigne qu'en pleine crise, dans les deux journées de départ précédant la Noël 1934, on a pu voir notre gare de Paris mettre en marche 48 trains supplémentaires contre 43 l'année précédente. Et nous devons sans doute obtenir mieux encore, si nous récoltons ce que nous avons semé. Voyons en effet comment le P.L.M. a organisé, cette année, son « rayon » de Sports d'hiver :

#### DES TRAINS PLUS COMMODES POUR GAGNER DES STATIONS DE NEIGE PLUS NOMBREUSES

Disons tout d'abord que nous avons porté à 115 le nombre des stations de neige que l'on peut gagner — quelle que soit en France la gare de départ — avec un billet d'aller et retour de week-end (réduction de 50%).

Pour atteindre ces stations commodément, des améliorations notables ont été apportées aux horaires des trains. Toutes répondent au désir du voyageur qui, désormais, peut partir, sa journée achevée, entre 19 h et 20 h, pour se trouver à pied d'œuvre le lendemain matin entre 7 et 8 h. Pour le retour, nos trains lui permettent de quitter la montagne le plus tard possible, assez tôt cependant pour retrouver ses affaires le lendemain en le déposant à Paris avant 7 h 30.

Voici d'ailleurs quelques-unes des combinaisons intéressantes qu'offrent les horaires 1935-1936 :

Au départ de Paris, notons quelques relations commodes avec le Jura et les Alpes :

JURA. — Départ à 22 h 30.

Arrivée à Pontarlier à 5 h 45

— à Morez . . . à 6 h 52

— aux Rousses à 7 h 34

ALPES. — Les trains sont particulièrement pratiques vers les divers centres de Savoie et de Haute-Savoie :

Sur Thonon, un train 1<sup>re</sup> et 2<sup>o</sup> classes part, du 14 décembre au 8 mars, à 20 h 10 pour arriver à 6 h 43 à destination, d'où un autocar rapide mène en moins d'une heure et quart à Abondance et Morzine.

Sur Saint-Gervais et Chamonix, un train de toutes classes, tous les jours du 19 décembre au 5 janvier et les vendredis et samedis jusqu'au 7 mars, part à 19 h 30 pour arriver :

à Sallanches, Combloux, Mégève, Mont-d'Arbois à 6 h 35

à Saint-Gervais . . . . . à 6 h 51

à Chamonix . . . . . à 8 h 07

au retour arrivée à Paris à 6 h 40.



Par ailleurs, un train toutes classes part tous les jours de Paris à 20 h 38 pour arriver à Aix-les-Bains à 5 h 05.

Ouvrons ici une parenthèse pour signaler le nouveau et très puissant téléphérique du Mont-Revard (1) qui, depuis

(1) Ce téléphérique franchit, en une seule portée de 1 800 m environ de développement, une différence de niveau de 550 m sur une ligne formée par deux voies sensiblement parallèles constituées chacune par un câble porteur, à haute résistance (18 250 kg au mètre). Les câbles porteurs sont amarrés dans la station supérieure et tendus à la station inférieure par des contrepoids de 69 t. Sur chacun des câbles porteurs circule une cabine avec chariot de roulement. Les cabines — de 40 places chacune — sont mises en mouvement par les câbles tracteurs, depuis la station inférieure qui est la station motrice.

Le moteur électrique de commande des câbles, à courant continu, a une puissance nominale de 140 ch et est alimenté par un convertisseur Léonard. Construit entièrement en France, c'est le plus puissant des téléphériques actuels. Il réunit à la fois : la plus grande portée sans appuis, la plus grande différence de niveau franchie en une seule portée, la plus grande capacité de cabine, les plus gros câbles porteurs.

Rappelons qu'à côté d'appareils « monte-pénne », le Réseau compte maintenant 9 téléphériques sur son terrain puisqu'avant celui du Revard il en existait déjà 2 à Chamonix, 2 à Mégève, 1 à Morzine, 1 au Salève, 1 à Grenoble et 1 à Chedde.

le 15 décembre, permet aux skieurs d'arriver au Mont-Revard 20 minutes après leur descente du train, alors qu'il fallait précédemment 1 h 1/4 environ en utilisant le chemin de fer à crémaillère; le gain réalisé est notable: une heure le matin et autant le soir!

Les skieurs allant sur les plateaux de l'Argentière dans la vallée de Chamonix, à Combloux, Megève, etc... peuvent jusqu'au 9 mars, repartir, suivant les stations, entre 18 h 24 et 20 h 30 pour arriver à Paris à 7 h 15.

La Tarentaise (l'Engadine française) est devenue plus facilement accessible: le trajet est réduit de 1 h 30 environ et le train de 19 h 30 conduit à Bourg-Saint-Maurice, point extrême du parcours, à 7 h. En repartant à 19 h 38, on est à Paris le lendemain à 6 h 40. Ces trains ont lieu jusqu'au 9 mars, les vendredis et samedis à l'aller et les dimanches et lundis au retour.

En second lieu, au départ de Lyon, trois nouvelles relations — dont une par autorail — s'offrent aux voyageurs à destination d'Aix-les-Bains et du Mont-Revard.

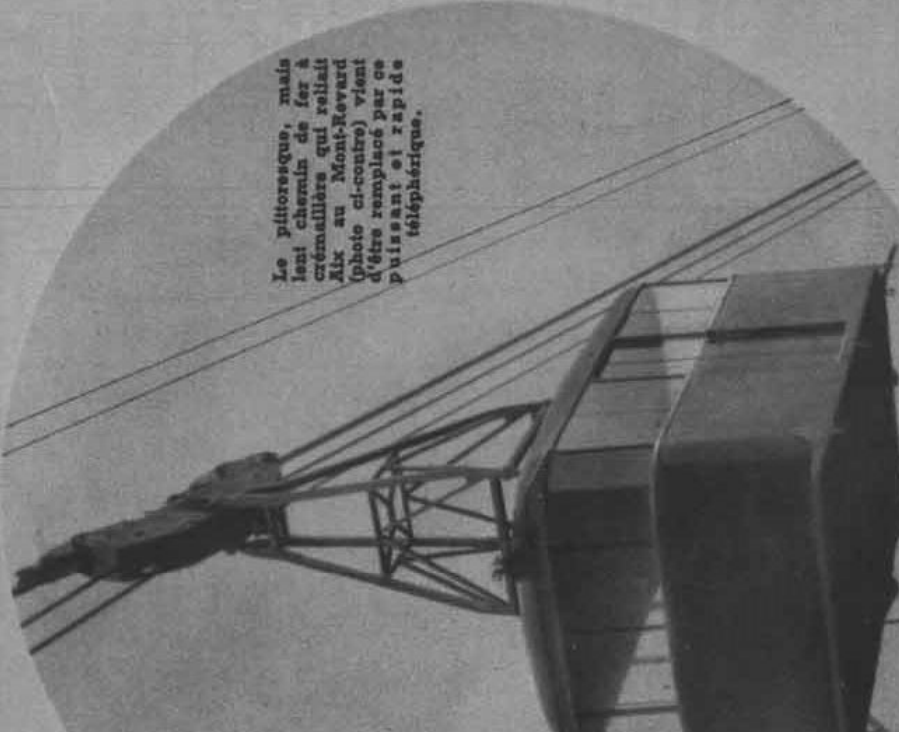
Notons d'autre part, jusqu'au 8 mars, deux relations par autorail, facilitant les voyages de Lyon sur Albertville, Moutiers et Bourg-Saint-Maurice.

Enfin, au départ de Marseille et des principales gares de la Côte d'Azur, le Réseau a donné aussi de nouvelles facilités aux skieurs: accès de Briançon plus rapide pendant les fêtes, horaires combinés « trains-autocars » à destination de Beull, station des hivernants de la Côte d'Azur.

#### TRAINS DE NEIGE SPÉCIAUX

En dehors des trains réguliers dont les horaires ont été étudiés dans le but de donner des facilités accrues, le P.L.M. a inscrit à son programme la mise en route de trois « trains de neige spéciaux » au départ de Paris:

Les deux premiers, avec voitures de 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> classes, auront lieu à destination de Chamonix, avec desserte de plusieurs stations intermédiaires, le 23 janvier, à l'occasion de la Grande Semaine du Ski et le 13 février, à l'occasion du Championnat de France du Ski.



Le pittoresque, mais  
lent chemin de fer à  
crémaillère qui reliait  
Aix au Mont-Revard  
(photo ci-contre) vient  
d'être remplacé par ce  
puissant et rapide  
téléphérique.



« Stocker de la santé! » Un  
des vingt programmes proposés  
sur les arrières les plus  
fréquentées de Paris.

Une tranche pour Bourg-Saint-Maurice sera ajoutée au deuxième.

Le troisième train doit être mis en marche sur Briançon. Les voyageurs empruntant ces trains bénéficieront, pour l'aller et le retour, d'une réduction de 60%. (Validité de 8 jours, prolongeable moyennant un supplément.)

D'autres trains sont prévus au départ de Lyon et de Marseille et offriront des avantages analogues.

#### DOCUMENTATION SUR LES SPORTS D'HIVER

Mais à quoi bon ces facilités, ces améliorations, si le public n'en est qu'insuffisamment informé?

Rassurons-nous vite. Notre Réseau n'a rien négligé pour la mise en valeur de son « rayon » de neige et son effort de propagande a été sensiblement développé cette année: pose de 20 grands panneaux d'affichage dans Paris, insertions fréquentes dans la grande presse, affiches, édition d'un dépliant spécial « Alpes et Jura » et d'un petit « Horaire bleu des Sports d'hiver » largement diffusés, tels sont, pour s'arrêter aux principaux, les moyens de publicité mis en œuvre.

Il est enfin des voyageurs qui ne veulent « s'embarquer » que munis des renseignements les plus détaillés? Chaque gare du Réseau est maintenant à même de les fournir avec la plus grande précision grâce à l'heureuse innovation que sont les « Fiches P.L.M. », qui donnent une documentation complète soigneusement tenue à jour sur chacune de nos 133 stations. Signalons aussi la « Dernière heure de la neige » que publie régulièrement le Réseau et dont il peut être pris connaissance, les avant-veilles et veilles de dimanches et fêtes, dans le hall de la gare de Paris et en plusieurs points centraux de la capitale (bureaux de ville, principales agences de voyages, bureaux de voyages de grands journaux, associations et groupements sportifs, rayons de sports des grands magasins).<sup>22</sup>

#### PRINCIPALES MANIFESTATIONS DE LA SAISON

Et maintenant nous pouvons, suivant la formule, dire aux sportifs: « Faites vos jeux! »

Des jeux... sur nos tapis enneigés, nous allons en avoir à revendre! Nous ne pouvons d'ailleurs mieux terminer cet exposé qu'en publiant, pour la commodité du lecteur, le programme des principales manifestations de sports d'hiver actuellement prévues sur le P.L.M.

La liste — bien qu'incomplète — en est déjà longue. Retenons-la et sachons nous y référer à l'occasion.

Nous avons la chance d'appartenir au Réseau de France qui détient le plus important stock de neige. Bientôt



notre grande Exposition de Blanc battra son plein. Ayons à cœur de travailler à sa réussite et ménageons à notre clientèle sportive l'accueil le plus chaleureux !

## JANVIER

**Le 1<sup>er</sup> :** Chamonix-Mont-Blanc, grand match international de hockey sur glace, courses de luge, éliminatoires de la Coupe Fémina, etc.; Briançon-Mont-Genèvre, course de descente en ski du Club du Briançonnais.

**Du 1<sup>er</sup> au 30 :** Saint-Gervais-les-Bains, matches de hockey sur glace, courses de ski, ski bionbig, de luge et de bobsléigh, etc...

**Les 4 et 5 :** Megève, championnat de la Fédération parisienne de ski.

**Le 6 :** Saint-Laurent, concours de l'Union athlétique de Saint-Laurent; La Pesse, concours de skieurs pesserans; Mont-Revard, courses de ski, championnat de curling de la Presse; Saint-Pierre-de-Chartreuse, concours du groupement de Chartreuse de la Fédération française de ski; Saint-Bon, course de descente du Ski-Club de Saint-Bon; La Ferrière-d'Allevard, concours du groupement du Massif d'Allevard de la Fédération française de ski; Villard-de-Lans, course de relais, Coupe du Touring-Club; Briançon-Mont-Genèvre, éliminatoires de la Coupe de ski Fémina; Pont-du-Fossé, concours du Ski-Club de Pont-du-Fossé; Montmin, concours de ski interclubs; Combloux, course de luge.

**Du 7 au 13 :** Chamonix-Mont-Blanc, semaine de la glace.

**Le 12 :** Mont-Revard, concours de saut en ski; Combloux, course de descente régionale en ski « Huit-Cantons »; Mont-Pilat, concours du Ski-Club alpin forézien; Meaudre, concours de la Société des Alpinistes dauphinois; Villard-de-Lans, concours international de saut au grand tremplin fédéral de Lans; Morzine, concours scolaire de ski; Pontarlier, concours du Club des sports d'hiver de Pontarlier.

**Les 18 et 19 :** Megève, grand prix du Ski-Club de Paris; Villard-de-Lans, concours du groupement du Vercors de la F.D.S.

**Le 19 :** Mores-les-Rousses, fond, slalom, saut et descentes en ski; Saint-Pierre-de-Chartreuse, courses de ski, Coupe de la Municipalité, du Touring-Club de France, Challenge Léon-Auscher; Le Bessat, concours des sports d'hiver foréziens; Les Bouchoux, concours de ski; Col Bayard, concours de ski; Gap, championnat de la Fédération des skieurs des Hautes-Alpes; Lelex, concours de l'Union sportive de Lelex; Notre-Dame-de-Bellecombe, course de descente du Ski-Club; Combloux, course d'entraînement de ski; Lans, concours international de saut en ski; Mont-Revard, grand concours de ski à participation internationale; Morzine, concours du Ski-Club de Thonon; Pontarlier, concours de ski; Les Rousses, courses de ski; Saint-Bon, concours fédéral du Ski-Club.

**Du 21 au 27 :** Chamonix, semaine du ski.

**Du 21 au 31 :** Saint-Gervais-les-Bains, grande dizaine de glace.

**Le 25 :** Villard-de-Lans, éliminatoires de la Coupe de ski Fémina.

**Les 25 et 26 :** Mores-les-Rousses, championnats de la Fédération du Jura.

**Le 26 :** Le Bessat-Mont-Pilat, championnats de la Fédération du Centre et du Lyonnais; Embrun, championnats de la Fédération des skieurs des Hautes-Alpes; Saint-Claude, concours de ski; Combloux, courses scolaire de ski; Saint-Pierre-de-Chartreuse, journée des « Huit-Cantons » de Chartreuse; Mont-Revard, concours de saut en ski; Mont-Ventoux, concours fédéral.

**Le 30 :** Combloux, course de luge.

## FÉVRIER

**Les 1<sup>er</sup> et 2 :** Villard-de-Lans, championnats du Dauphiné; Mores-les-Rousses, concours fédéral de ski.

**Du 1<sup>er</sup> au 8 :** Mont-Revard, cours de ski n° 2 de l'Ecole nationale des Montieurs.

**Du 1<sup>er</sup> au 15 :** Saint-Gervais-les-Bains, grande quinzaine du ski.

**Le 2 :** Mont-Revard, brevet militaire de skieur classé; Barcelonnette, championnats de Provence de ski; Morzine, courses de ski; Combloux, grand concours régional de ski.

**Le 6 :** Mont-Revard, éliminatoires de la Coupe de ski Fémina; Combloux, concours de slalom.

**Les 8 et 9 :** Jougne, concours régional.

**Le 9 :** Besse, concours du Ski-Club; Thorenc, course de descente du Ski-Club; Thorenc, concours de patinage et de ski; Mont-Revard, session d'examen du diplôme de Montieur de ski; Lejoux, concours de ski; Saint-Martin-Vésubie, championnat scolaire; Combloux, concours de traîneaux fleurs; Pontarlier, concours de ski; Mont-Ventoux, courses annuelle de descente en ski.

**Le 13 :** Combloux, match de hockey sur glace.

**Les 15 et 16 :** Mont-Revard, championnat de ski de Savoie; Combloux, grand concours fédéral de ski.

**Le 16 :** La Chauv-Neuve, concours de ski; Chamrousse, concours du Ski-Club alpin; La Bastide, grand concours de La Bastide; Villard-de-Lans, finale de la Coupe de ski Fémina; Haute-Vésubie, concours de ski; Mores, concours de saut en ski.

**Les 17 et 18 :** Chamonix, championnat de France universitaire de ski.

**Du 19 au 25 :** Chamonix, XV<sup>e</sup> championnat de France de ski.

**Le 20 :** Villard-de-Lans, championnats scolaires; Combloux, courses de descente en ski.

**Du 22 au 29 :** Mont-Revard, cours de ski n° 3 de l'Ecole nationale des Montieurs.

**Le 23 :** Saint-Bon, concours de descente en ski; Villard-de-Lans, concours du Club des S.H. de Lans; Combloux, grande course de descente régionale en ski; Mores-les-Rousses, concours de saut en ski.

**Du 24 février au 1<sup>er</sup> mars :** Megève, grande semaine des sports d'hiver.

**Le 29 :** Mores, concours de saut en ski.

## MARS

**Le 1<sup>er</sup> :** Saint-Pierre-d'Allevard, courses de descente en ski; Chamrousse, concours de descente, saut et slalom; Mont-Revard, session d'examen du diplôme de Montieur de ski; Combloux, course de relais en ski; Saint-Martin-Vésubie, course annuelle de descente du Ski-Club de Nice.

**Le 2 :** Chamonix, championnat scolaire de ski.

**Les 7 et 15 :** Rousses, concours de descente en ski.

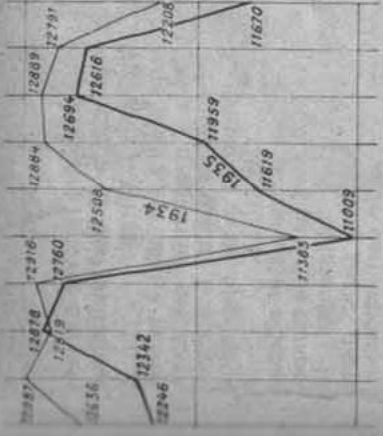
**Le 8 :** Mont-Lorère, championnat fédéral des Cévennes; Peira-Cava, course de ski; Chamrousse, courses de descente et concours de saut; Mont-Genèvre, coupe de ski de Marsaille; Tignes, courses de descente en ski.

**Le 15 :** Villard-de-Lans, courses en ski; Haute-Vésubie, concours de ski.

**Le 23 :** Haute-Vésubie, concours de ski.

**Le 24 :** Saint-Gervais-les-Bains, ski-fond; Coupe-challenge de Saint-Gervais-les-Bains.

**Le 29 :** Col de Vars, course de descente en ski; Chamonix-Mont-Blanc, ouverture, en mars, de la saison de ski de printemps au glacier d'Argentière.



41° 42° 43° 44° 45° 46° 47° 48° 49° sem.

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 1<sup>er</sup> octobre au 7 décembre 1935 et la moyenne journalière des parcours du matériel locomoteur durant chaque décade d'octobre et de novembre 1935.

#### NOUVEAUX DÉCRETS-LOIS SUR LES TRANSPORTS

Un dernier train de décrets-lois a été publié au Journal Officiel du 31 octobre. Citons brièvement ceux qui concernent plus spécialement les transports ferroviaires (1) :

Diverses mesures complètent tout d'abord ce qui a été déjà fait en matière de coordination. Un Secréariat Général auprès du Comité Supérieur de Coordination des Transports est créé, cependant qu'est constitué un Comité de Coordination des Transports, dit « Fer-Mer-Air ».

Indépendamment de diverses mesures concernant la police et la sécurité de la route (réglementation du poids et de la largeur des véhicules articulés, signalisation routière, etc...), deux décrets-lois complètent les dispositions régissant la coordination du rail et de la route. Le premier s'applique aux transports automobiles privés de marchandises ; le second vient réprimer plus sévèrement les infractions à la coordination. Les sanctions édictées par le décret du 19 avril 1934 s'étant « en pratique révélées insuffisantes », ce décret-loi donne à l'autorité, sans préjudice des précédentes sanctions, le pouvoir de mettre au garage, pour une durée de trois à huit jours, les véhicules ayant servi à commettre l'infraction : il confère, de plus, à des per-

sonnes assermentées, désignées par les Comités de coordination, le pouvoir de verbaliser elles-mêmes.

D'autres mesures concernent le seul chemin de fer. L'une d'elles fait participer les P.T.T. aux frais de transports que les chemins de fer exécutent pour leur compte. La contribution forfaitaire que verseront les P.T.T. sera annuellement de 150 millions — 100 millions seulement pour 1936 (rappelons que les transports des P.T.T. coûtent aux Réseaux 720 millions environ par an).

Un décret-loi organise la répression sévère des fausses déclarations d'expédition, qui frustraient le chemin de fer d'une somme de 100 millions par an environ.

D'autres enfin procèdent d'un souci de simplification administrative : c'est ainsi que l'approbation préalable des budgets des deux Réseaux d'Etat sera désormais donnée non par une loi, mais par décret ; de même, simplification de la procédure des permissions de voirie ; suppression de la formalité désuète de « l'affirmation » des procès-verbaux pour infractions à la police des chemins de fer ; réduction de cinq à deux et un an de la prescription des actions en restitution de taxes de transport ; enfin, institution d'une commission chargée d'étudier la réorganisation du contrôle des chemins de fer.

En ce qui concerne le personnel des Réseaux, quatre décrets-lois visent le régime des Retraites, celui des Assurances sociales et celui des Emplois réservés.

Signalons, enfin, que d'autres décrets intéressent les routes et transports automobiles, les transports aériens, les voies navigables, la navigation maritime et les ports.

(1) Voir n. 19 septembre 1935, p. 132.

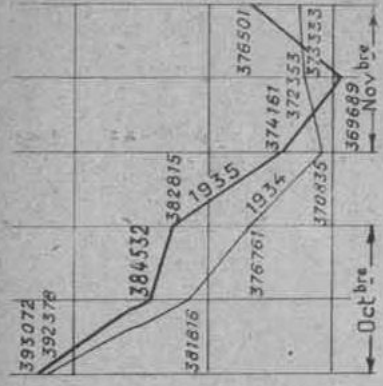
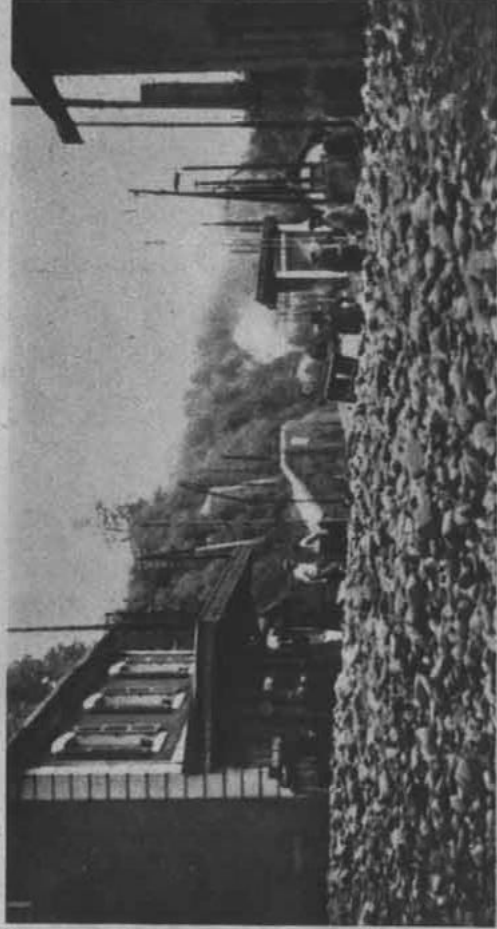


Fig. 2. — Moyenne journalière des parcours du matériel locomoteur.

#### LES INTERCEPTIONS DE LIGNES ET LES INONDATIONS D'OCTOBRE ET NOVEMBRE

Au début d'octobre, les violents orages avec pluies persistantes qui ont sévi dans la région lyonnaise, ont eu pour conséquence l'interruption de la circulation sur plusieurs de nos lignes.

Sur la ligne de Paris à Lyon, les voies ont été inondées à Tournus, Collonges-Fontaine, l'Île-Barbe. À cette dernière gare, un éboulement a aggravé la situation et la circulation a été complètement interrompue pendant plusieurs heures.

À Lyon même, du fait de l'obstruction des égouts, les voies de la ligne de Lyon à Genève, aux abords du poste V de Lyon-Guillotière, ont été recouvertes de 1,50 m d'eau.

Sur la ligne de Lyon à Marseille, près de Vaugris, la crue d'un ruisseau a inondé les deux voies, interrompant la circulation depuis le début de la matinée du 4 octobre jusqu'au soir ; un peu plus loin, entre Vaugris et Les Roches-de-Condrieu, une masse de 100 m<sup>3</sup> de boue argileuse s'est détachée du talus boisé, entraînant des



Ci-dessus : La Loue en crue submerge la ligne de Dôle à Poligny. (Cl. de Laget).  
Ci-contre : Obstruction des voies principales à La Tour-de-Millery. (Cl. Ponthus).



arbres, obstruant les voies, causant le déraillement d'une machine isolée et ne permettant la reprise de la circulation normale qu'au bout de 24 heures.

A Chasse, les eaux ont envahi les voies entre les postes I et II, tandis que, sur la voie 1 du raccordement de Givors, un éboulement provoquait le déraillement d'une autre machine.

Sur la rive droite du Rhône, dans la région de Givors, les dégâts se sont multipliés : près de Sellettes (éboulement de 400 m<sup>3</sup> de talus, arrêtant toute circulation pendant 18 heures), près de La Tour-de-Millery (voies coupées par un éboulement de 3 500 m<sup>3</sup> de cailloux, puis inondation sur près de 1 km), à la tête nord du souterrain de Givors (inondation de la tranchée, avec apport de 400 m<sup>3</sup> de déblais sur les deux voies), près de Loire (voies recouvertes de 50 cm d'eau et ballast emporté sur 120 m).

Sur la ligne de Mouchard à Bourg, le remblai sous voie 2 s'est affaissé, à Coligny, sur une centaine de mètres et, malgré l'apport de scories, le mouvement a continué pendant 4 jours, nécessitant un pilotage sur voie 1.

Sur la ligne de Dôle à Poligny, la Loue a inondé la voie unique, emportant le ballast sur 400 m et interrompant la circulation pendant plus de 30 heures.

Les lignes de Lyon-Saint-Clair à Sathonay, de Mâcon à Ambérieu et de Mouchard à Salins ont également été coupées.

En novembre, le mauvais temps a encore occasionné quelques interceptions de lignes mais bien moins nombreuses (à La Tour-de-Millery et aux abords de Cavailon). Mais si nos lignes ont été cette fois relativement épargnées, il n'en fut pas de même pour le personnel de la région d'Avignon, où de graves inondations ont sévi du 12 au 19 novembre, apportant une grande gêne à l'exploitation.

La crue des eaux, venue rapidement à bloqué un certain nombre d'agents dans leurs demeures, les empêchant de rejoindre leur poste en gare d'Avignon, où les autres agents se trouvaient, de même, dans l'impossibilité de rejoindre leur domicile. Durant tous ces événements, le personnel a dû, comme on pense, accomplir une tâche des plus difficiles.

Lors des premières interceptions d'octobre, les agents se sont prodigués, sans ménager leur temps ni leur peine, sous une pluie torrentielle, dans la boue, aussi bien le jour que la nuit ; à tous les degrés et dans tous les services se sont manifestés le plus grand dévouement et d'heureuses initiatives, grâce auxquelles la circulation a pu être rétablie dans le minimum de temps et sans accident sur tous les points endommagés (1).

En novembre, lors des inondations d'Avignon, le personnel s'est également dévoué pour assurer la continuité du service s'offrant volontairement à prolonger sa présence pour parer aux absences, en attendant que les dirigeants aient pu organiser des communications par voitures ou par barques. Il convient de mentionner aussi les agents pilotant ces voitures et barques, qui se sont dépensés sans compter.

(1) Signalons, à titre d'exemple, le cas du Chef de canton Mille (de La Tour-de-Millery) qui n'a pas craint d'abandonner sa maisonnette, envahie par les eaux, pour provoquer l'arrêt d'un train, juste à 100 m du point où la voie était coupée.

Il est matériellement impossible de publier la liste des nombreux agents dont le dévouement s'est manifesté dans les circonstances qui viennent d'être évoquées. Cette liste serait fort longue et risquerait au surplus d'être incomplète. Aussi le Bulletin P.L.M. ne peut-il mieux terminer ce bref compte rendu qu'en citant collectivement à l'Ordre du Réseau tout le personnel des régions éprouvées, pour le zèle méritoire, les initiatives précieuses et l'allant dont il a spontanément fourni la belle démonstration durant ces journées difficiles.

## LA MODERNISATION DES INDICATEURS CHAIX

Poursuivant leur politique de modernisation et d'économies d'exploitation, les



Carte du Chemin de fer de la Loire, dans un des tout premiers Chais.

Réseaux ont été conduits à rénover complètement la présentation de leur indicateur et de leurs tableaux horaires.

L'étude entreprise à cet effet a amené la librairie Chaix à transformer ses documents, tant au point de vue de la composition que du format et de la disposition des tableaux.

Avant la réforme, indicateur et affiches horaires étaient dressés à partir de compositions typographiques différentes. Ils seront désormais établis à partir d'une composition unique, celle de l'indicateur, et les affiches seront obtenues dorénavant au moyen d'un simple agrandissement photographique des tableaux de l'indicateur convenablement groupés. Cette méthode présente le double avantage suivant : — lecture plus facile pour le public et pour le personnel ; — économie substantielle sur les dépenses de confection et de tirage des affiches.

D'autre part, les tableaux des indicateurs, et par suite ceux des affiches, vont donner des renseignements plus complets et encore mieux groupés qu'auparavant. Enfin, un format unique est désormais adopté — celui des horaires Meyeux — qu'il s'agisse des livrets particuliers à chaque Réseau ou de l'indicateur général.

Une telle transformation, qui représente un travail matériel considérable, ne pouvait s'effectuer que par étapes. Notre Réseau a, si l'on peut dire, ouvert le feu avec le service d'hiver 1938-1938 en offrant au public, le 6 octobre dernier, la première édition du livret Chaix métamorphosé. Les éditions nouvelles des autres Réseaux doivent s'échelonner jusqu'en avril, de telle sorte qu'au 15 mai prochain l'indicateur général puisse paraître d'après la nouvelle formule, par simple réunion des livrets particuliers à chaque Réseau.

Nous terminerons cet exposé par quelques notes historiques sur le Chais :

Aux débuts du chemin de fer, les Compagnies — beaucoup plus nombreuses qu'aujourd'hui — fournissaient au public des bulletins indiquant l'horaire de leurs trains. Service gracieux fait par chaque Compagnie à ses clients, mais bien souvent aussi, service fort irrégulier, non périodique, qui en renseignant le public seulement sur les horaires d'une seule ligne ne facilitait guère les voyages importants.

C'est pourquoi, en 1846, M. Napoléon Chaix eut l'idée de grouper, pour les vendre au public, tous les renseignements concernant les horaires de trains de voyageurs, ainsi que les tarifs. C'était le premier recueil publié sur le continent, puisque le Hendschel des Chemins de fer allemands date de 1847 ; déjà, cependant, paraissait depuis 1833 le Bradshaw anglais.

Les premiers volumes, du format modeste de 11 X 15 cm, vendus 50 centimes, comprenaient moins de 100 pages. Celles consacrées à chaque Réseau étaient précédées d'un extrait du règlement de police en vigueur et se terminaient en général par le barème des tarifs de marchandises. La carte, l'horaire et les tarifs de Chemins de fer de la Loire tout le Rhône — qui représentaient alors tout le P.L.M. — entraient aisément dans 6 pages.

A mesure que se développe le chemin de fer, les livrets Chaix augmentent d'im-

## ASSURANCES GÉNÉRALES ET MUTUELLES

### CONTRE LES ACCIDENTS


LIÉES AUX VOYAGES PAR LES CHEMINS DE FER.

Distribution : 1<sup>re</sup>, rue de la Harpe, - Bureaux : 11, place de la Bourse.



Le Chemin de fer de la Loire, par suite de la crue de la Loire, a subi de graves dommages, et les trains ont été arrêtés pendant plusieurs jours. Les voyageurs ont été exposés à de graves dangers, et de nombreux accidents ont eu lieu. Les assurances générales et mutuelles ont assuré les voyageurs contre ces accidents, et ont remboursé les sommes dues aux victimes et à leurs familles.

Une annonce pittoresque publiée dans le premier Chais (1846), et qui disparaît très vite, comme on pense, dans les éditions suivantes.



portance. Dix ans après, en 1886, le livret paraît toujours avec le même titre de « Guide officiel des Voyageurs sur tous les Chemins de fer français et les principaux Chemins de fer étrangers », mais son volume a changé : il est environ de 300 pages, avec 8 cartes lithographiées. Une édition en paraît chaque mois. Les Chemins de fer de Lyon, comprenant la ligne de Paris à Lyon, le Chemin de fer Grand Central de France et la ligne de Lyon à la Méditerranée occupent 25 pages. De 1878 à 1887, les indicateurs reçoivent 64 pages nouvelles, jusqu'à la transformation en cours, ils évolueront, verront augmenter le nombre de leurs pages, agrandir leur format et prendront peu à peu la physionomie et l'ampleur que nous leur connaissons.

#### TRAVAUX DE REMANIEMENT DE LA GARE DE PARIS

Une nouvelle étape des travaux de remaniement de la gare de Paris (1) s'est terminée en avril dernier.

Rappelons que ces travaux, qui auraient été extrêmement difficiles à exécuter sans la mise en service préalable des postes I et II électrodynamiques, comprennent, en 31 phases, la suite des opérations ci-après :

A. — Installation des nouvelles voies I et I-R sur l'ancien emplacement des ateliers ; soudure de ces voies aux voies I et I-R anciennes à l'aide de bifurcations provisoires établies à la

sortie de la gare, aux abords du pont de Bercy, sous la dépendance d'un poste électrodynamique (poste M) ;

B. — Raccordement des 8 voies de la nouvelle gare sur les voies I et I-R nouvelles ;

C. — Modification des 13 voies de l'ancienne gare par prolongement des anciennes cisailles ; établissement de liaisons supplémentaires en vue de la banalisation de ces 13 voies, et raccordement de celles-ci sur les voies I et I-R nouvelles, avec suppression des voies I et I-R anciennes.


La première et la seconde parties des travaux ont été achevées au cours du premier semestre 1934.

La troisième partie, qui a entraîné les remaniements de voies les plus importants, comprenait : les mises en service successives, entre septembre et novembre 1934, des première, deuxième et troisième cisailles définitives ; le déplacement, en février 1935, de la transversale dite du poste IV (permettant la rentrée des locomotives au dépôt) et la mise en service de la quatrième cisaille définitive, le 15 mars 1935.

Ces divers remaniements effectués, les bifurcations du poste M furent supprimées ; les anciennes voies I et I-R furent déposées et le poste M mis hors service.

Nos figures donnent la vue générale des cisailles avant et après les travaux, ainsi que les vues d'ensemble de la gare dans sa consistance définitive.

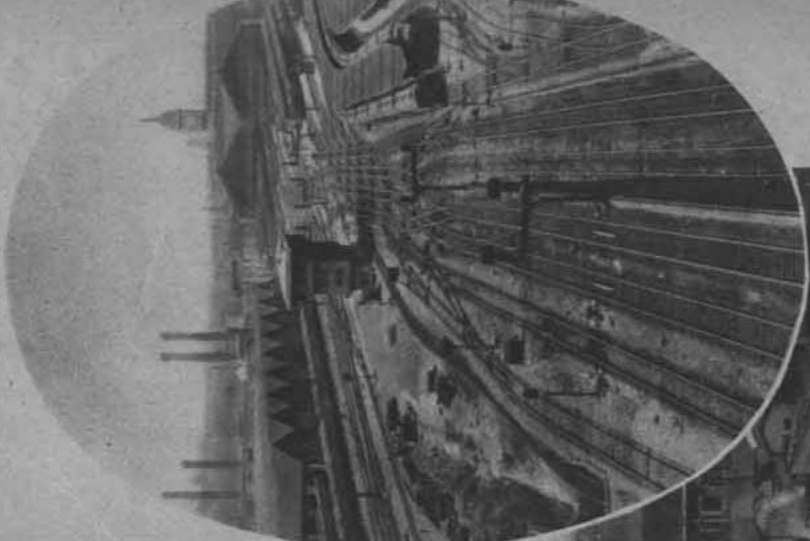
L'achèvement de cette étape des travaux de remaniement de la Gare de Paris, terminée depuis le 10 avril 1935, a donné au



Ci-dessus, travaux de la gare de Paris : vue générale des cisailles avant et après.

Service de l'Exploitation d'importantes facilités, qui ont permis, aux départs de certaines veilles de fête, d'expédier 4 trains 621 en 12 minutes et d'assurer le départ à l'heure de 42 trains supplémentaires, ce qui a porté à 12 le nombre des départs sur la voie I-R dans l'heure la plus chargée.

Étant donnée l'intensité de la circulation, les travaux ont dû être exécutés presque uniquement de nuit et les difficultés qu'ils ont entraînées, surtout dans les périodes de grands départs, ont été d'autant plus grandes.



Ci-dessous, deux vues d'ensemble de la gare de Paris dans sa consistance définitive.

(1) Voir les numéros de janvier et de juillet 1934 du Bulletin (pages 5 et 103).



Des phases de travaux, souvent très délicates, ont été exécutées sans incidents en quelques heures de nuit, grâce à une préparation minutieuse, à la souplesse des commandes des postes et à l'activité du personnel.

Grâce également à la collaboration constante des services, ces travaux n'ont jamais été interrompus, même aux époques les plus chargées, et ils ont été terminés dans les délais prévus.

On aura une idée de l'importance de l'entreprise, en observant que les modifications faites ont exigé la pose ou la dépose de : 100 branchements de tous types ; 75 traversées anglaises ; 30 traversées ; 47 potences ; 8 000 mètres de votes.

NEBOUT,

Ingenieur du 1<sup>er</sup> Arr<sup>t</sup> de la Voie.

## CENT ANNÉES D'HISTOIRE FERROVIAIRE

Sous ce signe, l'Association Française des Amis du Chemin de fer a tenu à Paris, du 14 au 17 novembre dernier, dans la Salle des Fêtes de notre Compagnie, rue Traversière, son Exposition traditionnelle qui prend, d'année en année, plus d'importance.

L'inauguration, dans la matinée du jeudi 14 novembre, était présidée par M. Mugniot, Directeur Général de notre Compagnie. Sous la conduite des dirigeants de l'A.F.A.C., les invités examineront avec intérêt les stands des participants, qui présentent de nombreux modèles, depuis ceux des premières voitures et des plus anciennes locomotives, jusqu'à ceux du matériel le plus moderne de notre époque.

Les murs étaient garnis de gravures ou d'affiches artistiques et plusieurs vitrines



Ci-contre :  
Le « clou » de l'Exposition de l'A.F.A.C. ; le chemin de fer à vapeur du Model Club des Cheminots anglais.

Ci-dessus, en médaillon, la présentation du « Bulletin P.L.M. »

Nouvel autorail-messagerie Berliet.

recélaient nombre d'objets et de documents anciens, évoquant l'époque héroïque du chemin de fer.

Et que dire des stands des Réseaux ? Chacun y présentait ses dernières nouveautés et ses engins les plus perfectionnés sur un fond d'affiches publicitaires.

Notre Compagnie exposait, entre autres choses, des maquettes réduites au 1/10<sup>e</sup> du couplage Bugatti, de la Mountain 241-C1 et de ses voitures les plus confortables ; le plus ancien rail P.L.M. à côté du type nouveau de 62 kg, le plus puissant d'Europe.

Les Réseaux étrangers eux-mêmes avaient apporté leur collaboration à cette Exposition, et, sans nous attarder aux stands très remarquables des Chemins de fer suisses et italiens, il faut noter le « clou » de l'Exposition apporté par le « Model-Club » des Cheminots anglais : sur une voie de 12 cm d'écartement et d'une trentaine de mètres de long, montée sur des tréteaux, une locomotive lilliputienne à vapeur, chauffée au charbon, traitait trois wagons plats sur lesquels s'asseyaient et pouvaient « voyager » les visiteurs.

Le Bulletin P.L.M. avait, lui aussi, un stand et présentait son numéro sur « le Rail d'autrefois », tout indiqué dans cette Exposition. A côté, M. Roux-Berger, ardent propagandiste du Chemin de fer transsaharien, présentait sa documentation et des brochures concernant la grande œuvre actuellement à l'étude.

Enregistrons, avec toute la satisfaction qui convient, cette belle manifestation fer-

roviaire, qui s'est d'ailleurs poursuivie pendant plus d'un mois aux Galeries Lafayette et félicitons les dirigeants de l'A.F.A.C. de cette réussite, en les remerciant de l'intéressante propagande qu'ils ont faite en faveur des Réseaux avec « Cent années d'histoire ferroviaire ».

## LE DÉVELOPPEMENT

### DES SERVICES P.L.M. D'AUTORAILS

**Autorails-voyeurs.** — Au 1<sup>er</sup> décembre dernier vient d'être créé un centre d'autorails, à Besançon, grâce à la livraison de 8 appareils d'un type nouveau, bi-moteur, construit par les Etablissements de Dietrich et offrant 65 places assises, avec un grand compartiment à bagages. A ce nouveau Centre, le neuvième du Réseau, sont également rattachées les deux Michelines qui ont circulé pendant l'été sur la ligne des Alpes.

La zone d'action du Centre de Besançon s'étend, pour le moment, jusqu'à Vesoul, Belfort, Lons-le-Saunier et Dijon. En outre, des relations directes ont été établies, pour la première fois, entre Dijon et Lons-le-Saunier, via Saint-Jean-de-Lozne. Sur l'ensemble des lignes, 12 trains à vapeur ont été supprimés et remplacés par 22 trains automoteurs.

**Autorails - fourgons.** — Comme l'a annoncé le numéro de septembre dernier, la Société Berliet nous a livré 4 autorails-





Facade principale  
du Centre d'Étrembières.

fourgons, qui sont affectés au Centre de Lyon et ont été mis en service le 4 novembre. Construits sur le même châssis que les autorails à voyageurs, ils sont pourvus de 2 moteurs Diesel à transmission électrique, d'une puissance totale de 250 ch. Ils peuvent recevoir un chargement de 10 t et remorquer en outre 5 wagons pesant au maximum 60 t. Leur vitesse limite en palier atteint 90 km/h, si l'autorail circule seul et 80 km/h s'il remorque 60 t.

Ces engins sont utilisés sur les lignes suivantes, à raison d'une navette quotidienne : Lyon-Louhans ; Lyon-Grenoble ; Valence-Grenoble.

Leur emploi sur ces lignes a permis de réaliser des améliorations intéressantes (achèvement plus rapide dominant des facilités nouvelles à la clientèle, économie de parcours de trains de messageries, soulagement de la marche de certains trains de voyageurs, etc...).

Il s'agit là d'un matériel nouveau en France et dont le P.L.M. est le premier à faire l'expérience.

### LA « LIGUE DU PUBLIC » RÉCOMPENSE NOS AGENTS

La Ligue du Public, groupement de défense des usagers contre les abus de toutes les administrations, a tenu tout récemment ses assises, non pour protester et mettre au pilori les fonctionnaires dont elle avait à se plaindre, mais pour honorer et récompenser ceux dont elle a eu à se louer.

Il sera particulièrement agréable aux lecteurs du *Bulletin* d'apprendre que, dans le palmarès lu par M. Schreiber, Président de la Ligue, figuraient en bonne place des noms d'agents de notre Réseau : MM. Buttler Aimé, Chef-contrôleur de gare à Paris, et Gisbert Paul, Commis au Bureau des Renseignements de la gare de Paris.

Félicitons ces agents zélés de cette fonction, qui honore toute la corporation du rail, en venant opportunément souligner les progrès marqués par le Personnel P.L.M. dans le domaine des rapports avec la clientèle.

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

### JE VOUDRAIS BIEN SAVOIR... (1)

#### ... CE QU'EST LE CENTRE DE RÉCUPÉRATION SOCIALE D'ETREMBIÈRES

Créé par la Protection Mutuelle des Agents des Chemins de fer français avec l'aide des Pouvoirs publics et des Réseaux, le Centre d'Étrembières, desservi par la gare P.L.M. de **Bossey-Veyrier**, est situé en Haute-Savoie, à deux pas de Genève. Construit au milieu d'un magnifique parc planté de sapins, à 460 m d'altitude, au pied du Salève, il est entouré d'un beau cadre de montagnes et jouit d'un climat analogue à celui de Genève, c'est-à-dire particulièrement tempéré et sain, répondant bien à la fonction de cet établissement, **lieu de repos et de convalescence pour les personnes du sexe masculin relevant de maladies ou d'opérations**, mais non contagieuses.

Les Réseaux ont décidé, récemment, de faciliter à leurs agents l'utilisation de ce Centre en prenant la charge d'une part des frais de séjour.

C'est ainsi que, sur le prix de pension de 22 f par jour, la participation de notre Compagnie, ajustée à la situation particulière de chaque agent désigné par le Service Médical comme relevant d'une cure, s'élève en moyenne à 10 f par jour. Cette participation est étendue aux fils d'agents âgés de plus de 14 ans.

Le Centre d'Étrembières peut recevoir 150 pensionnaires.



Dans le magnifique  
parc d'Étrembières.

« Pourquoi l'homme ne parvient-il que si rarement au terme naturel de la vie ?... C'est parce qu'il se tue, c'est-à-dire que par ses passions, ses excès en tous genres, ses habitudes, ses infractions aux lois de l'hygiène, il consume hâtivement sa vie et en abrège notablement la durée. » Gueniot ne méconnaît pas l'influence de l'hérédité dans la longévité ou la brièveté de la vie : les êtres sains engendrent des êtres sains, les tarés des tarés ; mais les enfants des premiers ne doivent pas croire que tout leur est permis sans risque de perdre leur capital-santé et les enfants des seconds ne doivent pas craindre que tout effort en vue de réparer leur tare et d'augmenter leur capital restera vain : les uns et les autres peuvent devenir centenaires s'ils font le nécessaire et ne le deviendront qu'à cette condition.

Dans une suite de chapitres, Gueniot examine, discute, précise ce qu'il convient de faire : son exposé, qu'il est impossible de résumer, est le fruit d'études scientifiques, de réflexions philosophiques, d'une expérience fort longue sur les autres... et sur soi-même. — « De l'ensemble de

# L'HYGIÈNE

Par le Docteur Jules RENAULT

Médecin Hygiéniste Consultant de la Compagnie  
Membre de l'Académie de Médecine

*Pour vivre cent ans ou l'art de prolonger ses jours* (1), c'est à l'âge de 98 ans que le Docteur Gueniot, ancien président de l'Académie de Médecine, son doyen sans concurrent, écrivit ce livre et quand il mourut récemment, à l'âge de 103 ans, il en avait déjà vu paraître la troisième édition.

Après avoir constaté philosophiquement que la vie est un bien auquel tous les hommes, même les pauvres hères, tiennent foncièrement, l'auteur déplore l'insouciance avec laquelle chacun se plait à le gaspiller. Selon lui, avec beaucoup d'autres, la durée normale de la vie humaine est d'environ 100 ans : c'est une règle reconnue que la durée de la vie des animaux est égale à 4 ou 5 fois la durée du développement de leur système osseux : celui de l'homme mettant de 22 à 25 ans pour se terminer, il est permis de penser que la durée normale de sa vie est de cent ans.

(1) Prix : 14 f. - Librairie J.-B. Baillière et Fils, Paris.



# DANS LES SOCIÉTÉS D'AGENTS



Les quatre quadrettes qui ont disputé le Challenge de Puy.



Club Athlétique des Cheminots d'Oullins-Lyon.

Une phase du match Cheminots suisses contre Cheminots dijonnais.

(Photo « Progrès de la Côte-d'Or ».)



Le groupe du C.A.S.C.O.L. au refuge de la Fausuire.

## L'Activité sportive sur le Réseau

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

**Football-association.** — Les éliminatoires de cette compétition, qui se sont déroulées dernièrement, ont donné les résultats suivants :

**1<sup>er</sup> Tour.** — Le Teil bat Paris (3 à 1), Miramas bat Langueac (9 à 0), Saincaize est déclaré gagnant sur Arles par pénalité.

**2<sup>e</sup> Tour.** — Miramas bat Marseille par pénalité, Montargis bat Nice (4 à 3), Montpellier bat Saincaize (6 à 0) et Nîmes bat Le Teil (4 à 2).

**Demi-finales.** — Miramas bat Montargis (2 à 0), Montpellier bat Nîmes (2 à 1). Ce match ayant donné lieu à des réserves de la part de Nîmes, l'homologation du résultat se fera plus tard.

**Rugby.** — 1<sup>er</sup> Tour : Oullins bat Langueac (par forfait) et Marseille bat Dijon (12 à 0).

**2<sup>e</sup> Tour :** Paris bat Oullins (19 à 3) ; Marseille et Bourg doivent se rencontrer prochainement.

D'ores et déjà Paris, champion de l'an dernier, se trouve qualifié pour le finale.

### L'ACTIVITÉ DANS LES CLUBS

**PARIS.** — *Association.* — En championnat, l'équipe 1<sup>re</sup> est actuellement seconde du classement.

L'équipe Réserve est en tête du classement, tandis que l'équipe 2<sup>e</sup> occupe la seconde place.

L'équipe Juniors est en gros progrès et résiste aux formations les plus réputées de notre Ligue ; quelques éléments ne tarderont pas à aller prochainement renforcer les équipes supérieures.

L'équipe des Minimes, pleine d'ardeur, permet tous les espoirs. Enfin, l'équipe des Anciens a obtenu d'excellents résultats dans la Coupe Trocard, où elle tient le 1<sup>er</sup> rang.

**Basket-ball.** — L'équipe 1<sup>re</sup> continue, comme les années précédentes, à donner toute satisfac-

tion. En division d'honneur, elle occupe la seconde place du championnat, ayant dû s'incliner devant le Racing-Club de France. En Coupe de France, elle a déjà passé le second tour, où elle fit excellente impression. Les autres équipes obtiennent aussi de bons résultats.

**Rugby.** — En Championnat de Paris, l'équipe 1<sup>re</sup> a défait successivement l'A.S. Arpaçon et les Galeries Lafayette ; elle vient de battre en 3<sup>e</sup> tour l'A.S. Cheminots de l'Etat par 5 à 0. Le 4<sup>e</sup> tour opposera prochainement, à Villeneuve-Saint-Georges, l'équipe 1<sup>re</sup> aux Cadets de Gascogne.

L'équipe Réserve, qui marchait de victoire en victoire depuis le début de la saison, a été battue par 5 points à 0 par la Réserve de Compiègne (club de promotion).

En Championnat de Paris, l'équipe Réserve a passé brillamment les trois premiers tours en battant la Réserve du C.A. XIV<sup>e</sup> par 33 à 4, la Réserve de la C.P.D.E. par 18 à 3 et la Réserve du Racing-Club de Gournayville par forfait.

Une 3<sup>e</sup> équipe, destinée exclusivement à la formation de joueurs, se constitue.

**MARSEILLE.** — *En association.* — 4 équipes, dont une de Juniors, sont engagées dans le Championnat de Provence.

Débuts assez heureux pour les équipes 1<sup>re</sup> et Juniors qui battent respectivement les équipes de La Clotat par 3 à 0 et le Racing-Saint-Louis par 6 à 0.

Par contre, les équipes 2 et 3 ont dû s'incliner devant le S.A.P. et Rouet par 4 à 0 et 4 à 1.

**Rugby.** — En Championnat du Littoral, le S.O.P.L.M., après une victoire sur Aix (8 à 3), succombe devant les Salonnais par 10 à 0 et fait match nul (3 à 3) contre le S.M.U.C.

En matches amicaux, on peut noter une victoire sur Bédarrides (8 à 3) et une défaite contre La Tour-du-Pin par 3 essais à 0.

**DIJON.** — *En association.* — L'U.S. des Cheminots Dijonnais a reçu dernièrement l'équipe 1<sup>re</sup> des Cheminots de Berne. La rencontre, qui a eu lieu au Parc Municipal des Sports, ne fut malheureusement pas favorisée par le beau temps. Le terrain, détrempé par la pluie, et la balle glissante empêchèrent les équipes en présence de fournir la partie qu'elles espéraient.

Les Dijonnais cependant, bien qu'inférieurs en tactique, réussirent, grâce à leur mordant, à l'emporter par 5 buts à 3.

Avant le match, une réception avait été organisée en l'honneur des Cheminots suisses à l'Hôtel de Ville.

**Basket-ball.** — Récente victoire des Dijonnais sur Aix-en-Provence.

**NÎMES.** — L'activité est toujours très grande en association. Plusieurs équipes évoluent chaque dimanche soit en matches amicaux, soit en matches de championnats.

Mais les débuts apparaissent difficiles. En Coupe du Réseau, cependant, l'équipe 1<sup>re</sup>, renforcée de ses bons éléments, réussit à éliminer Ambérieu par 3 à 1.



Groupe des Cyclo-Touristes  
 de Badain-Triage.



Groupe d' « Aléziens » au Chalet  
 des Comborsières (1 850 m).

**ARLES.** — Association. — En Coupe de Provence, l'équipe 1<sup>re</sup> du S.C.P.L.M. bat S.C. Montmirail par 7 à 2 ; peu après, cette équipe doit s'incliner devant E.S. Fos (1<sup>re</sup>) par 1 à 0.

En Championnat de Provence, une victoire de 3 à 1 contre A.S. Charlevil est à enregistrer.

De leur côté, les jeunes, en Championnat Juniors, sont victorieux du S.S. d'Istres par 3 à 2 et font match nul (3 à 3) avec les Juniors du F.C. Salins de Giraud.

En matches amicaux, notons une victoire de 4 à 0 contre S.C. Saint-Martin-de-Crau (champion de Provence 1<sup>re</sup> division) et une défaite 3 à 0 contre l'équipe hors championnat du Stade Beaucairois.

**Basquet-ball.** — Opposés, en Coupe Casino, à l'équipe de l'Ecole Normale d'Avignon, les Cheminots d'Arles triomphèrent par 41 à 24.

**BOURG.** — Rugby. — En Championnat du Lyonnais (4<sup>e</sup> série), les Cheminots Bressans, par leurs victoires successives de 13 à 0 et 36 à 0 sur le C.S. Cusset, se trouvent qualifiés pour la demi-finale.

Notons, en matches amicaux, des victoires sur l'U.S. Jarré-Vizille, sur les Réserves de Bellegarde et un match nul avec l'U.S. Bressanaise.

**OULLINS.** — La section de montagne a commencé ses sorties hivernales par Huez, Fontcouverte, Modane-Lavois (2 000 m) et l'Ouilleton (2 436 m).

**Rugby.** — Depuis le début de la saison, l'équipe de rugby du C. A. S. C. O. L. fait preuve d'une grande activité. Engagée dans le Championnat du Lyonnais 3<sup>e</sup> série, elle se trouve actuellement en tête du classement à la suite de ses victoires sur Saint-Fons (16 à 0), Saint-Etienne (19 à 3), Amicale Rugby (18 à 3 et 15 à 0), Roanne (30 à 0).

**LE TEIL.** — L'équipe d'association de l'U.S.P.L.M. apparaît en excellente forme : elle réussit à l'éliminer par 3 à 1.

Enregistrons, d'autre part, une victoire de 5 à 2 contre l'équipe locale du E.S. Lafarge.

**SAINGAIZE.** — L'équipe d'association, composée pour la majeure partie de fils d'agents, se montre particulièrement active. D'intéressantes victoires sont à noter, tant en matches amicaux qu'en Championnat de la Nièvre 2<sup>e</sup> division.

**AIX-EN-PROVENCE.** — Les 3 équipes de basket-ball qui viennent d'accéder en Division d'Excellence, donnent entière satisfaction. L'équipe 2<sup>e</sup> se trouve en tête du Championnat du Littoral. Tous les jeudis, entraînement intensif des Minimes et Juniors.

Par ailleurs, l'activité continue de régner dans les clubs ci-après : Montargis, Saint-Etienne, Languedoc, Grenoble, Nice, Porcieux-les-Valence, Miramas, Alès, Montpellier, Saint-Rambert-d'Albon, Valence, Badain, Vénissieux, Saint-Germain-des-Fossés, Amberliou, Clermont-Ferrand, Tahin-l'Hermitage, Givors, Lieusaint, Moulins, Terre-noire et Guzoz.

E. CAMUS,  
Président de l'A.S.C.P.L.M.

## L'A.T.C. et les Sports d'Hiver

Quand commence la saison des Sports d'Hiver ? Les uns vous diront : 1<sup>er</sup> décembre ; d'autres, en pensant aux élégantes stations de moyenne altitude, comme le sont presque toutes nos stations françaises d'hiver, vous parleront plutôt du 15 ou du 20 décembre...

En fait, les plus fervents amateurs de ski commencent bien plus tôt leurs premières randonnées... A ne considérer, en effet, que les seuls champs de neige situés au-dessus de Saint-Jean-de-Maurienne, à 2 000 et 2 200 m d'altitude, on y comptait, venus par nos trains, les 10 et 11 novembre, plus de 200 sportifs.

Dès le 3 novembre, bien que l'année se présenterait normalement, le terrain avait été reconnu — et reconnu bien enneigé — en plusieurs points de nos grands massifs par des pionniers de l'A.T.C.

Aussi notre Equipe Sabatier de Paris, partait-elle le samedi 9 novembre pour la Maurienne. Elle nous revint enthousiasmée de cette brillante « ouverture ». Laissons plutôt la parole à l'un des participants :

« Vingt heures trente-cinq ! Le train s'ébranle, Skieurs et skieurs A.T.C. poussent un hurrah pour saluer et remercier le Président de l'Association venu assister au départ de cette première sortie collective. A Laroche, le groupe augmente ; à Chambréry, il se complète. Quelle joie de se retrouver ensemble et d'aller enfin vers la neige si impatiemment désirée par tous !

« Nous descendons à Saint-Jean-de-Maurienne. Les sommets sont blancs, là-haut, vers 1 900 m. L'autocour nous dépose aux Rochettes après avoir brûlé Fontcouverte. Sacs aux dos, avec deux jours de vivres, les « planches » sur l'épaule, nous montons en file dans les Alpes ondulées. Après le refuge de la Fausserie, nous foulons la première neige. Le soleil nous sourit ; aussitôt la température monte et nous quittons ehandaills et vestes. Nous voici au refuge de Comborsières (1 850 m) où de sympathiques Lyonnais nous ont devanés ; il est midi ; nous sortons deux tables au soleil. Un copieux repas s'impose. Autour de nous, la bosse de 2 300 m du Corbier, la crête qui rejoint l'Ouilleton et les mameillons avoisinants éthérément ; au loin, les Aiguilles d'Arves apparaissent dans les trouées des nuages. Nous chaussons, enfin, nos skis et nous allons chercher la « poudreuse » un peu plus haut vers la Pointe de l'Ouilleton. Nous la trouvons à 2 100 m. Le vent souffle, glacé ; qu'importe ! Une belle plate-forme s'offre à nos exercices. Tous glissent et remontent avec un entrain débordant ; plus rien ne compte que cette grisaille de la montagne et de son manteau blanc.

« A la nuit tombante, nous rentrons et le refuge s'empilt de cette atmosphère amicale et récréative.

« Le dîner absorbé, courte promenade à la lanterne. Puis sur la paillasse nous nous étendons, serrés, épaule contre épaule.

« Lundi, au réveil, bravo général ! Il a neigé ! Et au milieu des flocons qui tombent nous nous élançons à nouveau pour une journée entière de joie et d'ardeur intrépidité.

« Mais à 16 heures, il faudra, avec le jour, abandonner notre plaisir et redescendre vers Saint-Jean où, après un excellent repas, nous allons, enchantés et riches de souvenirs, reprendre le train du retour... »

Tout l'hiver, les chefs de nos équipes A.T.C. vont, au départ des grands centres du Réseau, multiplier les sorties de nos groupes. Et le 9 février, les skieurs A.T.C. se retrouveront, réunis, au Chalet du Col de Porte où se déroulera, joyeuse et brillante, la *Première Fête annuelle A.T.C. du Ski*.

H. LENOIR,  
Président de l'A.T.C.

## Cyclo-Tourisme

Le cyclo-tourisme connaît une vogue croissante. A Badain-Triage, plusieurs jeunes agents s'y adonnent depuis quelque temps, comme le montre la photographie que le *Bulletin* reproduit bien volontiers ci-dessus et qui représente ces as de la pédale lors d'une de leurs dernières excursions, dans le massif de la Grande Chartreuse.



Vernissage du VI<sup>e</sup> Salon de l'Artistique de Nîmes.



# 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 Corse, les Stations de sports d'hiver.
- « Sur la neige des Alpes et du Jura », petit Horaire Bleu, groupant de précieux enseignements sur les stations, leurs moyens d'accès, leur équipement, leurs hôtels.
- 1<sup>er</sup> Additif au calendrier touristique pour le 1<sup>er</sup> trimestre 1936.

## Vous recevrez gratuitement ces documents

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



cadeaux  
de fin  
d'année  
.....

600 modèles  
à choisir....

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

Choisissez-la en consultant l'Album "MONTRES", N° 36-36

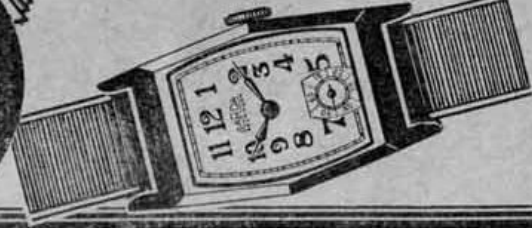
- tous genres pour Dames et Messieurs - **aux nouveaux prix**... envoi gratuit sur demande aux Établissements **SARDA**, les réputés horlogers-spécialistes de Besançon

Demandez aussi les Catalogues :  
n°2 : **Réveils et Pendules**

n°3 : **Bijouterie-Orfèvrerie**

Envois à condition

Reprise de montres anciennes



Remise ou facilités de paiement au Personnel des Chemins de Fer

# SARDA

## BESANÇON

FABRIQUE D'HORLOGERIE DE PRÉCISION

## PRINCIPAUX ORDRES DE SERVICE, INSTRUCTIONS ET CIRCULAIRES PARUS

du 15 Octobre au 14 Décembre 1935

### DOCUMENTS ÉMANANT DE LA DIRECTION

12 oct. 1935	Ordre de Service n° 34 (1935).	Modifications apportées à différents ordres de Service (Direction) par suite de la mise en service du block automatique sur la section de ligne de Villeneuve-Saint-Georges (poste 5) à Combs-la-Ville-Quincy.
22 oct. 1935	Ordre de Service n° 36 (1935).	Passages à niveau munis de barrières oscillantes avec treuil où les garde-barrières sont autorisés à laisser les barrières ouvertes pendant la période de 5 minutes d'attente des trains.
25 nov. 1935	Ordre de Service n° 39 (1935).	Couverture des travaux de la voie sur certaines lignes à voie unique à faible circulation.
25 nov. 1935	Ordre de Service n° 40 (1935).	Lignes ou sections de lignes à voie unique à faible circulation sur lesquelles les travaux et les transports par vagnonnets ou sur lorrys effectués par les agents de la Voie peuvent être protégés dans les conditions fixées par l'Ordre de Service n° 39 (1935).
25 nov. 1935	Ordre de Service n° 41 (1935).	Mise en service du block automatique par signaux lumineux sur la section de ligne de Villeneuve-Saint-Georges (poste 5) à Combs-la-Ville-Quincy.
2 déc. 1935	Ordre de Service n° 42 (1935).	Création de deux nouvelles bifurcations à la gare de Vienne.
6 déc. 1935	Ordre de Service n° 43 (1935).	Régime des retraites.



**vous rappelle qu'en utilisant pour certaines de vos correspondances la série de 12 cartes postales qu'il vient d'éditer, vous participerez utilement aux efforts de propagande du Réseau.**

- 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.

### Quelques-uns des sujets présentés :

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

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.,

12 déc. 1935  
 9 oct. 1935  
 16 oct. 1935  
 18 oct. 1935  
 19 oct. 1935  
 19 oct. 1935  
 25 oct. 1935  
 7 nov. 1935  
 12 nov. 1935  
 22 nov. 1935  
 22 nov. 1935  
 25 nov. 1935  
 27 nov. 1935  
 1<sup>er</sup> déc. 1935  
 2 déc. 1935  
 3 déc. 1935

Ordre de Service { Modifiant certaines dispositions de l'Ordre de Service n° 23 (1935) relatif à l'application  
 n° 44 (1935). des décrets-lois du 16 juillet 1935 au personnel des Réseaux.

DOCUMENTS COMMUNS A PLUSIEURS SERVICES

1<sup>re</sup> Annexe à l'O.S. n° 28 (1935) de l'Expl., n° 1549 du Mat. et Tract., n° 3398 du T.C. de la Voie.  
 O.S. n° 20 (1935) de l'Expl., n° 1548 du Mat. et Tract., n° 3402 du T.C. de la Voie.  
 Instr. n° 407 (nouvelle série) du Mat. et Tract., Circ. n° 6 (1929) de l'Expl. (Service des Gares et des Trains), n° 3406 du T.C. de la Voie.  
 5<sup>o</sup> Annexe à l'O.S. n° 8 (1930) de l'Expl., n° 1448 du Mat. et Tract., n° 3313 du T.C. de la Voie.  
 1<sup>re</sup> Annexe à l'O.S. n° 32 (1935) de l'Expl., n° 1555 du Mat. et Tract., n° 3408 du T.C. de la Voie.  
 O.S. n° 35 (1935) de l'Expl., n° 1558 du Mat. et Tract., n° 3411 du T.C. de la Voie.  
 Instr. n° 3413 du T.C. de la Voie, Instr. tech. n° 75 de l'Expl. (Service Electrique).  
 Instr. n° 3318 du T.C. de la Voie, Circ. n° 5 (1930) de l'Expl. (Service des Gares et des Trains).  
 1<sup>re</sup> Annexe à l'Instr. provisoire concernant la circulation des autorails à l'essai ou en transfert (édition de 1935).  
 2<sup>o</sup> 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.  
 3<sup>o</sup> Annexe à l'O.S. n° 9 (1932) de l'Expl., n° 3336 du T.C. de la Voie.  
 O.S. n° 40 (1935) de l'Expl., n° 1560 du Mat. et Tract., n° 3416 du T.C. de la Voie.  
 3<sup>o</sup> Annexe à l'O.S. n° 11 (1935) de l'Expl., n° 1540 du Mat. et Tract.  
 1<sup>re</sup> Annexe à l'O.S. n° 35 (1935) de l'Expl., n° 1558 du Mat. et Tract., n° 3411 du T.C. de la Voie.  
 O.S. n° 42 (1935) de l'Expl., n° 1563 du Mat. et Tract., n° 3417 du T.C. de la Voie.

Modifiant certaines dispositions de l'Ordre de Service n° 23 (1935) relatif à l'application des décrets-lois du 16 juillet 1935 au personnel des Réseaux.

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.

Circulation en service commercial des autorails à bandages pneumatiques ZZ-R-1 et 2.

Limitation de la vitesse des locomotives, des autorails et des véhicules automoteurs de la ligne de Saint-Gervais-les-Bains-Le Fayet à Vallorcine.

Appareils avertisseurs-enregistreurs de signaux.

Modifications nécessitées par la mise en service du block automatique sur la section de ligne de Villeneuve-Saint-Georges (poste 5) à Combs-la-Ville-Quincy.

Circulation en service commercial des autorails-fourgons ZZD-M-101 à 104.

Entretien des installations de block automatique.

Précautions à prendre en cas de dérangement, de réparation, d'entretien ou de réglage des appareils dépendant d'un poste enclenché.

Modifications et additions.

Circulation en service commercial des autorails ZZ-K-1 à 3, ZZ-K-101 à 106.

Circulation des trains-draisines et des drainées.

Circulation en service commercial des autorails ZZ-N-1 à 8, ZZ-R-1 et 2.

Modifications et additions.

Circulation en service commercial des autorails-fourgons ZZ-D-M-101 à 104.

Mise en service du block-system absolu avec circuits de voie.

# GRAINES VILMORIN

*La première sélection du monde*

**I**e Catalogue Général de la Maison **VILMORIN** pour 1936 vient de paraître. Ne manquez pas de le réclamer si vous ne l'avez pas reçu, ne manquez pas de le consulter si vous l'avez reçu, vous y constaterez que le prix de ses graines de tout 1<sup>er</sup> choix n'est pas plus élevé que celui de graines ordinaires. Assurez à peu de frais la beauté de votre jardin en y cultivant les races de haute sélection **VILMORIN**.

**VILMORIN-ANDRIEUX & C<sup>IE</sup>**  
 4, Quai de la Mégisserie, 4 — PARIS (1<sup>er</sup>)

ON RÉCOLTE CE QU'ON SÈME





# RADIO-P.L.M.

« La Maison des sans-filistes du Réseau P.L.M. », créateur des merveilleux modèles « RONOR », ayant obtenu depuis deux ans les plus hautes récompenses, savoir : Médaille d'or, Grand Prix avec croix, Hors concours et Membre du Jury aux Expositions du « Confort chez soi » 1934-1935.

Vous invite à participer à son grand

## CONCOURS

52, Rue de Chalon  
— PARIS (12<sup>e</sup>) —  
Face les départs Gare de Lyon

Réservé uniquement aux lecteurs du Bulletin P.L.M., c'est-à-dire à tous nos Clients et Amis du Réseau

**RÈGLEMENT DU CONCOURS.** — RADIO-P.L.M. désierait avoir votre opinion sur les différents points suivants :

- 1<sup>o</sup> — Quel est votre speaker préféré ?
  - 2<sup>o</sup> — Quelles sont, dans l'ordre de vos préférences, les stations que vous prenez le plus souvent avec votre récepteur actuel ?
  - 3<sup>o</sup> — Quelles sont celles que vous désireriez prendre en cas d'échange ou d'achat d'un récepteur dernier modèle ?
  - 4<sup>o</sup> — Que pensez-vous de la télévision ? Dans combien d'années estimez-vous qu'elle sera d'application courante ?
  - 5<sup>o</sup> — Combien recevrons-nous de réponses ?
- Chaque concurrent ne peut envoyer qu'une réponse accom-

plagée du bon de concours ci-dessous, en ajoutant librement son nom et son adresse.

Un bon supplémentaire permet aux lecteurs de faire participer leurs amis à ce concours (plusieurs concurrents amis peuvent envoyer leurs réponses dans une même enveloppe).

Les réponses devront être adressées à **RADIO-P.L.M.** avec l'indication **Concours** et au plus tard le 15 Février prochain.

Un Jury, composé de techniciens de la T.S.F. ainsi que de membres du Radio-Club P.L.M., contrôlera le nombre des réponses reçues.

### LISTE DES PRIX

- 1<sup>er</sup> prix. — Un poste « RONOR » Colonial toutes ondes d'une valeur de 1800 fr., appareil grand luxe avec cadran-pupitre, allumage en couleur, sélectivité et musicalité inégalées.
- 2<sup>e</sup> prix. — Un poste « RONOR 5<sup>o</sup> » permettant d'obtenir 80 à 70 stations minimum, d'une valeur de 1480 fr.
- 3<sup>e</sup> prix. — Un appareil de photographie genre Vest-Pocket. Du 4<sup>e</sup> au 20<sup>e</sup> prix. — Un bon de 50 fr. de marchandises à prendre dans nos Magasins (prix imposé).
- Du 21<sup>e</sup> au 50<sup>e</sup> prix. — Un bon pour une pellicule et son développement (formats de 4 1/2 x 6 à 8 x 10 1/2).

**RADIO-P.L.M.**

52, Rue de Chalon, 52  
PARIS (12<sup>e</sup>)

**Bon de Concours**  
(N<sup>o</sup> 1)

**RADIO-P.L.M.**

52, Rue de Chalon, 52  
PARIS (12<sup>e</sup>)

**Bon de Concours**  
(supplémentaire)

Les décisions du Jury sont sans appel; les gagnants seront avisés personnellement par lettre. Une surprise sera réservée à tous les concurrents classés ou non.

NOS MAGASINS SONT OUVERTS  
DIMANCHES ET FÊTES

### DOCUMENTS ÉMANANT DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

10 sept. 1935 } Ordre de Service n<sup>o</sup> 31 (1935).

15 nov. 1935 } Circulaire n<sup>o</sup> 7 (1929 — Gares et trains). Edition de 1935.

22 nov. 1935 } Ordre de Service n<sup>o</sup> 37 (1935).

22 nov. 1935 } Note n<sup>o</sup> 19 à MM. les Chefs de Gare.

18 oct. 1935 } 7<sup>e</sup> Annexe à l'Instr. n<sup>o</sup> 401 (nouvelle série).

28 nov. 1935 } Ordre de Service n<sup>o</sup> 1562.

25 sept. 1935 } 1<sup>re</sup> Annexe à l'Instr. V-685 (édition de 1935).

8 oct. 1935 } 4<sup>e</sup> Annexe à la Note n<sup>o</sup> 3358 du T.C. de la Voie sur l'entretien des drains et de leurs remorque.

21 oct. 1935 } N<sup>o</sup> 3314 du T.C. (édition de 1935).

14 nov. 1935 } V-637 (édition de 1935).

Désignation sur les lignes ou sections de lignes munies du block automatique, des gares et postes qui interviennent dans le fonctionnement des signaux, soit à chaque passage de train, soit uniquement pendant le stationnement des trains

Convention entre la Compagnie P.L.M. et la Compagnie Internationale des Wagons-Lits.

Modifications à la marche des trains et des autobus de la T.P.L.M.

Droit d'enregistrement pour les chiens. Arrondissement des chiens perçus pour l'enregistrement des bagages et des chiens et pour les frais de consignation des bagages.

### DOCUMENTS ÉMANANT DU SERVICE DE LA TRACTION

Application du Règlement Général d'Exploitation. — Composition et circulation des trains de machines. — Écritures des trains. — Intervention des mécaniciens dans la réforme des véhicules. — Prescriptions diverses.

Frais généraux de la Division des Magasins.

### DOCUMENTS ÉMANANT DU SERVICE DE LA VOIE

Protection des passages à niveau et nature des renseignements fournis aux garde-barrières par les divers appareils leur annonçant l'approche des trains.

Modifications et additions.

Constatation de l'aptitude professionnelle et instruction des garde-barrières. — Tournées de contrôle.

Surveillance des ouvrages en rivière.

### DISTINCTIONS HONORIFIQUES DIVERSES

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

**MÉDAILLE DE VERMEIL DE LA VILLE DE PARIS.** — M. PERRUON, Chef de gare principal hors-classe, à Paris (distinction attribuée en reconnaissance du concours actif donné au transport des enfants des œuvres des colonies de vacances : 52.000 enfants partis par le P.L.M. en 1935).

**ACADÉMIE DU DÉVOUEMENT NATIONAL.** — A reçu la *Médaille d'argent* : M. GUÉNOT André, Employé aux Services Financiers.

**ORDRE DE SAINT-SYLVESTRE.** — A été nommé au grade de *Commandeur* : M. LAFOND Paul, Inspecteur Divisionnaire à Nice.

**ORDRE DE SAINT-GRÉGOIRE-LE-GRAND.** — A été nommé *Chevalier* : M. BILON Ferdinand, Chef de gare principal à Nice-Ville.

## Vos accus

SE CHARGENT TOUT SEULS AVEC LE  
CHARGEUR OXYMÉTAL WESTINGHOUSE

Ni usure **OXYMÉTAL** Ni entretien  
Ni surveillance

NOTICE SUR DEMANDE A

**C<sup>ie</sup> DES FREINS WESTINGHOUSE**  
FREINVILLE-SEVRAN (S. & O.)

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

## AVANCEMENTS EN GRADE (1)

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

### EXPLOITATION

**Etat-Major.** — Inspecteur principal :  
M. *Hutter R.*  
**Service Central.** — Chef de bureau principal de 2<sup>e</sup> classe : M. *Marteau J.*  
Inspecteur de 1<sup>re</sup> classe : M. *Recorbet J.*

(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.

Contrôleur technique : M. *Biau G.* (Besançon).

Employé principal : M. *Jean M.*

Employé : M. *Nessi J.*

Surveillant principal du Service Electrique :  
à Dijon, M. *Puget V.* (Lyon).

Agent technique principal : M. *Lebrun E.*

Expéditionnaire : M. *Aimard P.*

Agent technique : M. *Verdelhan A.*

**Services régionaux.** — Chef de bureau de gare de 1<sup>re</sup> classe : à Lyon-Perrache,  
M. *Lehu J.*

Sous-Chef de gare de 1<sup>re</sup> classe : à Cham-

béry-Challes-les-Eaux, M. *George P.*

Sous-Chef de gare de 2<sup>e</sup> classe : à Monte-

reau, M. *Pinon E.* (Annemasse) ; à  
Chambéry-Challes-les-Eaux, M. *Vitton J.*  
Chef de gare de 4<sup>e</sup> classe au Valdahon,  
M. *Lamberl P.* (Tonnerre) ; à Gilley,  
M. *Fabiani P.* (Paris) ; à Saint-Martin-  
de-Crau, M. *Martin A.* (Brives-Charen-  
sac) ; à Beaulieu-sur-Mer, M. *Renouard*  
J. (Avignon).

Contrôleur technique adjoint : à Avignon,

M. *Guix N.* (Corbeil-Essonnes) ; à Besan-

çon, M. *Lerat G.* (Les Laumes-Alesia) ;

Attaché (Sous-Chef de gare de 3<sup>e</sup> classe) :

à Avignon, M. *Girard L.* (Clermont-

Ferrand-Centre).

Sous-Chef de gare de 3<sup>e</sup> classe : à Lons-



## MACHINES A COUDRE "UNIC"

Les plus pratiques

Garanties 10 ans

Magasin d'exposition et vente

67, Boulevard Beaumarchais — PARIS (3<sup>e</sup>)

Catalogue franco - Expéditions Province

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

## Les Réchauds SECIP

à pétrole  
essence  
gaz de ville  
gaz butane



sont fabriqués par les  
Ets BARDEAU, Constr<sup>rs</sup>

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<sup>rs</sup>  
16 et 18, Rue du Président-Kruger, COURBEVOIE (Seine)

## Les Trois Amis de la Maison

POUR VOTRE CUISINE la "Végétaline"

POUR VOTRE TABLE l'huile "Dulcine"

POUR VOTRE LINGE le savon "La Tour"



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-Verdura

Dani

## 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

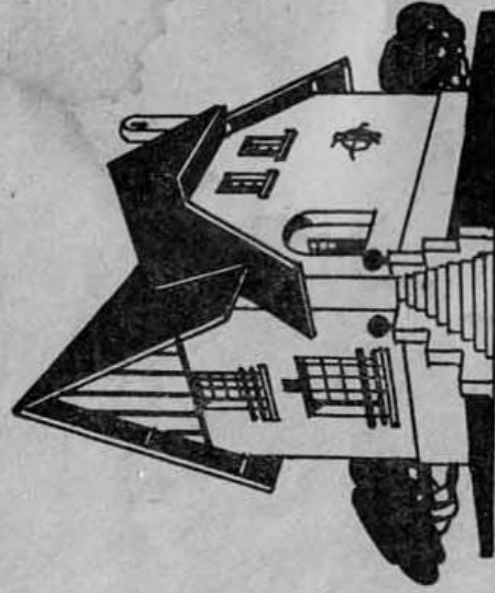
# 12 fr. 50

en utilisant le chèque postal encarté dans chaque volume.

Écrire à MAULDE & RENOU, imprimeurs-éditeurs  
144, rue de Rivoli, PARIS-1<sup>er</sup>

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





## LES CONSTRUCTEURS PARISIENS

12 RUE DE L'ISLY PARIS

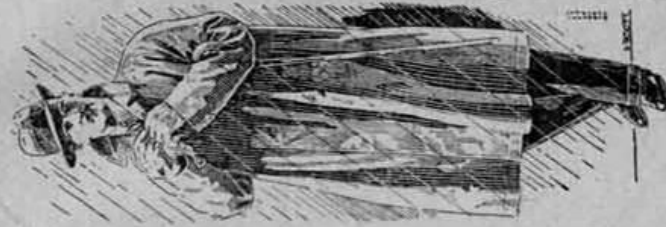
MÉTRO. GARE ST LAZARE  
TELEPH. EUROPE 36-09

S'IMPOSENT PAR LEUR  
EXÉCUTION PARFAITE

ET LEURS PRIX RAISONNABLES  
**NOUS VOUS ENGAGEONS A CONSULTER  
LEUR SERVICE D'ARCHITECTURE  
CATALOGUE B. FRANCO SUR DEMANDE**

## VENTE de SOLDES BURBERRYS

Comme tous les ans à pareille époque, **BURBERRYS** mettent en vente leur stock superflu et offrent au Public un choix remarquable d'imperméables, Manteaux, Costumes de tous genres pour **Hommes, Dames, Enfants**, dans des conditions très avantageuses.



**DE LA QUALITÉ  
DES PRIX**

**LE BURBERRY**  
L'imperméable sans caoutchouc

Hommes **225** Dames

**Pour Hommes :**

Pardessus demi-saison. **295.**  
Manteau de voyage... **350.**  
Complet ville (tout fait). **295.**  
Complet sport (tout fait). **275.**

Catalogue N° 11 franco sur demande.

**BURBERRYS, 8 et 10, B<sup>d</sup> Malesherbes, PARIS**

La Maison est ouverte le samedi après-midi

le-Saunier, M. Michel J. (Moret-les-Sablons); à Annemasse, M. Dumas A. (La Roche-sur-Foron).

Employé : à Valence-Centre, M. Milhomme L. (Saint-Etienne-Centre).

Facteur-Chef : à Fontainebleau-Avon, M. Gageot R. (Paris); à Corbeil-Essonnes, M. Trescaux E. (Bois-le-Roi); à Dijon-Ville, M. Fournier F. (Blaisy-Bas); à Saint-Rambert-d'Albon, M. Pinet N. (Bagnols).

Commis principal : à Lyon-Perrache, MM. Chancel A. (Vénilsieux), Enestrav A. Chef de gare de 5<sup>e</sup> classe : à Clerval, M. Mazet H. (Dijon-Porte-Neuve); à Brives-Charensac, M. Gimbert L. (Boulieu-les-Annonay).

Sous-Chef de gare de 4<sup>e</sup> classe : à Moret-les-Sablons, M. Grodet D. (Melun); à Paris, M. Noirault M. (Lieuxaint-Moissy); à Tonnerre, M. Arnaud R. (Melun); à Corbeil-Essonnes, M. Garenne G. (Briennon); aux Laumes-Alesia, M. Demilliere R. (Maligny-Lacananche); à Chasse-sur-Rhône, M. Moutin G. (Saint-Germain-au-Mont-d'Or); à Lyon-Perrache, M. Cersot F. (Ecully-la-Demi-Lune).

Agent technique principal : à Paris-Centre,

M. Dailhoux A.; à Dijon-Centre, M. Priot M.

Chef-aiguilleur principal : à Lyon-Perrache, M. Lucas F. (Collonges-Fontaines).

Surveillant principal du Service Electrique : à Cravant-Bazarnes, M. Durand R. (Paris); à Cluny, M. Bégon A. (Paris).

Chef de gare de 6<sup>e</sup> classe : à Vougy, M. Gay P. (Marcilly-le-Pavé).

Attaché (Intérimaire de 2<sup>e</sup> classe) : à Saint-Germain-au-Mont-d'Or, M. Péchoux H. (La Tour-du-Pin).

Intérimaire de 2<sup>e</sup> classe : à Melun, MM. Laveau M. (Cézy), Reynaud C. (Cesson); à Dijon-Porte-Neuve, M. Bredin H. (Saint-Vit); aux Laumes-Alesia, M. Gévaudan M.; à Montbrison, M. Grand A. (La Fouillouse).

Commis de 1<sup>re</sup> classe : à Paris, M. Simon-din A.; à Villeneuve-Saint-Georges, M. Aladenise S. (Triguères); à Vénilsieux, M. Demaison F.; à Lyon-Perrache, M. Baumann C.; à Clermont-Ferrand, M. Diot J.; à Marseille-Saint-Charles, M. Gonnat A. (Grasse).

Commis de 1<sup>re</sup> classe : à Lyon-Guillotière, Mlle Besson J.; à Marseille-Prado, Mlle Seguin A.

Chef de manœuvres : à Clermont-Ferrand, M. Cuoq L.

Chef-lampiste : à Ales, M. Buffard B. (Portes-Triage).

Chef-aiguilleur : à Saint-Germain-au-Mont-d'Or, M. Bayle E.

Receveur de 2<sup>e</sup> classe aux billets : à Bourg, M. Bajolin L. (Genève-Cornavin).

Commis de 2<sup>e</sup> classe : à Laroche-Migennes, M. Galtier C.; à Paris, M. Fournier J.; à Clermont-Ferrand, M. Virmaux L. (Moulins).

Facteur-enregistreur : à Briennon, MM. Colas P. (Port-Sec-de-Pacy); Bardin R. (Saint-Florentin-Vergigny); à Ferrières-Fontenay, M. Thillou R. (Nemours-Saint-Pierre); à Cesson, M. Bègue A. (Paris); à Paris, M. Doine A. (Villeneuve-Saint-Georges - Triage); à Lieusaint-Moissy, M. Charreyre H. (Villeneuve-la-Guyard); à La Brosse, M. Dugué L. (Boigneville); à Bois-le-Roi, M. Lau-prêtre P. (Fontainebleau-Avon); à Tri-gnières, M. Bertrand A. (Ponthierry-Pringy); à Vernou-sur-Seine, M. Thomas H.; à Saint-Vit, M. Desvignes E. (Auxonne); à Maligny-Lacananche, M. Vuillemin M. (Besançon-Mouillière); à

**CAOUTCHOUC - INDUSTRIEL**  
**PNEUS HUTCHINSON VÉLO**  
**MOTO**

# GRAINES SÉLECTIONNÉES Marcel ROQUET

2 bis, Quai de la Mégisserie — PARIS  
GRAINES PLANTES — ARBRES  
Conditions spéciales aux Agents P.L.M. — Catalogue-Guide de culture franco

AVANT QUE LES POMPIERS N'ARRIVENT  
"VOLCAN" AURA ÉTEINTE TOUTS LES FEUX  
DE CHEMINÉE CHEZ VOUS  
Aucun incendie ne cause plus de tracés et de dérangements qu'un feu de cheminée.  
Évitez-les pour que la valeur de votre propriété ne soit pas diminuée.  
"PYRENE" — Notice Franco. PRIX : 48 frs  
31, Rue de la Vanne, MONTROUGE (Seine)  
FOURNISSEURS DE LA COMPAGNIE



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

Morteau, M. Mèrel R. (Gilley) ; à Saint-Germain-du-Bois-Devrouse, M. Plairet C. (Verdun-sur-le-Doubs) ; à Montbéliard, MM. Vincent P. (Allerey), Delaigue L. (Champvans-les-Dôle), Roz A. (Loulans), Janey C. (Morez) ; à Saint-André-le-Gaz, M. Demard B. (Sathonay-Rilieux) ; à Lamure-sur-Azergues, M. Guyon M. (Sennecy-le-Grand) ; à La Fouillouse, M. Poncet A. (Saint-Galmier-Véauche) ; à Marçilly-le-Pavé, M. Reynaud M. (Boulieu-les-Annonay) ; au Pouzin, M. Bouisseau J. (Tarascon) ; à Sumène, M. Brès A. (Chamborigaud) ; à Prunières, M. Chaffard H. (Embrun).  
Chef de train : à Cercy-la-Tour, M. Couland F. ; à Lyon-Vaise, M. Luquet P. (Lyon-Guillotière) ; à Clermont-Ferrand, MM. Fournier M., Sadourny A. ; à Langogne, M. Roche P. (Noirétable) ; à

Saint-Germain-des-Fossés, M. Bonnefond J. ; à Alès, M. Labaume M.

## MATÉRIEL ET TRACTION

Service Central. — Employé : au Teil, M. Legros L. (Avignon).  
Employée : à Bercy, Mlle Arnaud J.  
Expéditionnaire : à La Blancarde, M. Jurant L. (Alès).

## MATÉRIEL

Service Central. — Inspecteur divisionnaire de 1<sup>re</sup> classe : M. Grabon L.  
Inspecteur divisionnaire de 2<sup>e</sup> classe : MM. Lagravère L., Reissier F.  
Inspecteur de 1<sup>re</sup> classe : MM. Gachedouat P., Godon M.  
Chef de bureau de 1<sup>re</sup> classe : M. Chevallier P. (Arles).  
Agent technique principal : M. Pointe J.

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

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

Direction de la Compagnie P.L.M. Service du Bulletin, 38, rue Saint-Lazare, Paris (9<sup>e</sup>)

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

M..... qualité

(Pour les retraités PLM. indiquer également le numéro de pension.)

demeurant rue..... n°.....

à..... par..... Dépôt.....

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

Les agents retraités de la Compagnie bénéficient du demi-tarif.

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

.....  
Signature.....

N. B. — Le Bulletin P.L.M. paraît tous les deux mois : les 1<sup>er</sup> Janvier, 1<sup>er</sup> Mars, 1<sup>er</sup> Mai, 1<sup>er</sup> Juillet, 1<sup>er</sup> Septembre et 1<sup>er</sup> Novembre. Si la date de souscription précède de moins de 15 jours la date de publication d'un numéro, l'abonnement ne part que du numéro suivant.

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



# LA CONSTRUCTION GÉNÉRALE FRANÇAISE

VOREAU ET COUSIN  
FOURNISSEURS DU P. L. M.  
5, Rue de Lesdiguières (angle 41, Bd Henri IV vers Bastille.)

TELEPHONE ARCHIVES 34.35  
La seule Association de Professionnels offrant elle-même ses constructions avec la collaboration de tous les Architectes

15 ANNÉES DE REFERENCES

CREDIT IMMÉDIAT 30 35 40  
catalogue franco demandé

## " MARSEILLE-PARIS "

Maison Fondée en 1836

HABILLEMENT ET ÉQUIPEMENT  
pour Administrations

# Hubert de Vautier & Fils

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

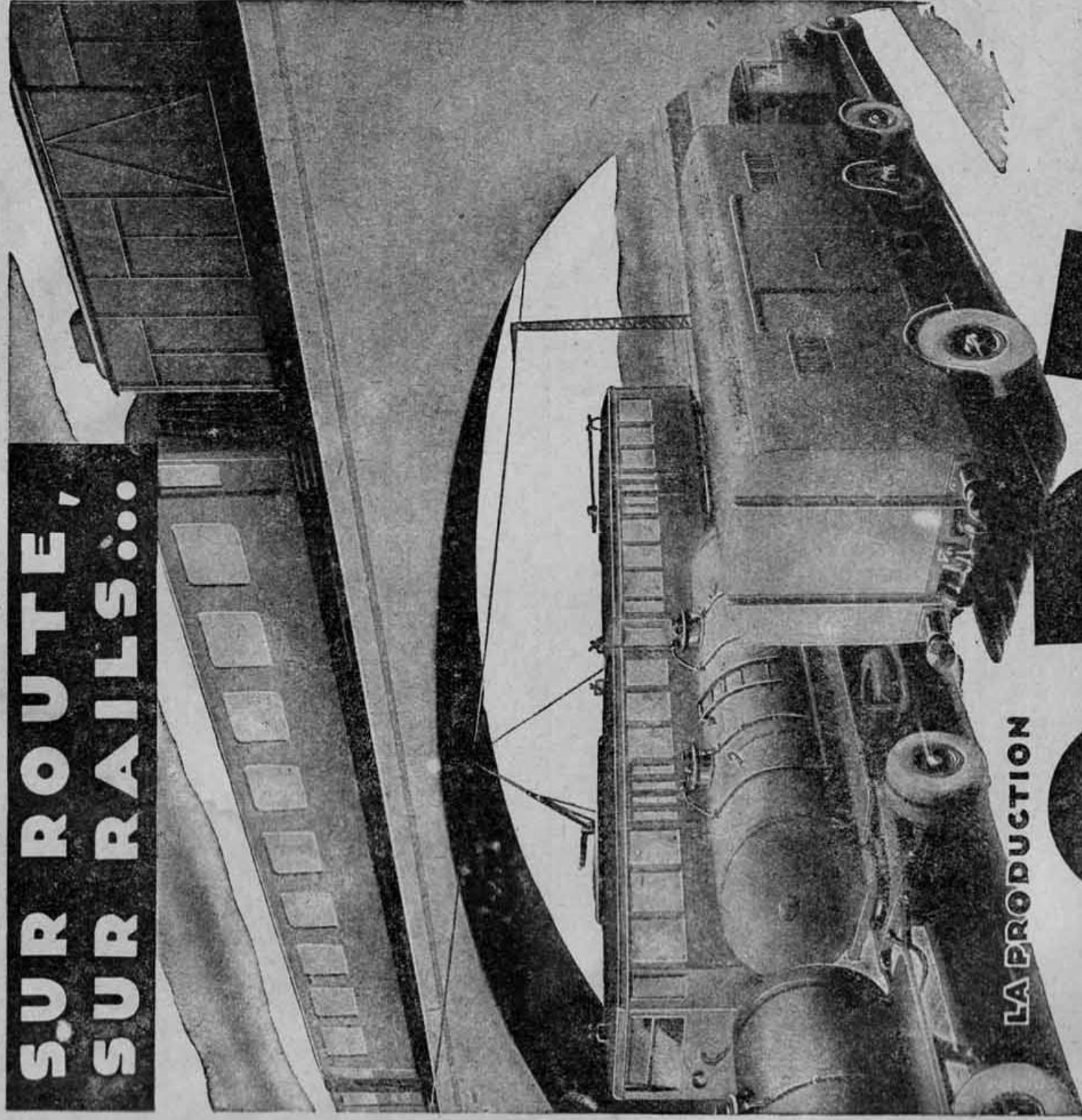
Services régionaux. — Contremaître principal : à Villeneuve-Saint-Georges, M. Dillenseger P. ; à Conflans, M. Babet R. ; à Dijon, M. Vidal L. ; à La Blancarde, M. Bastie J. (Saint-Etienne).

Sous-Chef d'entretien : à Villeneuve-Saint-Georges, M. Gibelin H. (Avignon).  
Contremaître 1<sup>re</sup> catégorie : à Villeneuve-Saint-Georges, MM. Marcellin A., Gardol L. (Nice) ; à Oullins, M. Guérin R. ; à Dijon, M. Montel M. (La Seyne) ; à Courbessac, M. Bonnet A. ; à Avignon, M. Vigne P. (Marseille).

Contremaître-adjoint : à Villeneuve-Saint-Georges, MM. Morlot C. (Dijon), Castel J. (Marseille), Lechanguette L. ; à Clermont, M. Grenette H. (Dijon).  
(Voir la suite page VIII)



**SUR ROUTE,  
SUR RAILS...**



**LA PRODUCTION**

**C O O D E R**

**RESTE LA MEILLEURE**

**REMORQUES POUR TOUS TRANSPORTS  
CITERNES ÉMAILLÉES AU FOUR LICENCE "BRAUTHITE"  
CONTAINERS POUR TOUS LIQUIDES  
VOITURES ET VAGONS DE CHEMINS  
DE FER ET DE TRAMWAYS  
VAGONS ROUTE ET RAIL**

**ÉTABLISSEMENTS CODER — Constructeurs — Société Anonyme au Capital de 14.000.000 de Francs**  
**MARSEILLE-SAINT-MARCEL**

Téléphones } COLBERT 86-68, 96-37, 96-73, 97-37.  
                  } INTER : 182.

Télégrammes : **CODER-S-MARCEL** (Bouches-du-Rhône)

Maison à **ALGER** : 18, Boulevard Baudin. — Téléphone : 97-06 — Télégr. : **CODER-ALGER**

**PUTEUX** (Seine)

14, Avenue du Président-Wilson

Téléphone : **LONGCHAMP 38-44, 02-04**

Télégrammes : **CODER-PUTEUX**

CONTRE : TOUX, CATARRHES  
BRONCHITES CHRONIQUES

**GOUTTES LIVONIENNES**  
TROUETTE-PERRET  
PARIS



**ELIXIR DES BON-SECOURS**

CORDIAL \* TONIQUE \* DIGESTIF  
indispensable aux familles

**se consomme pur,**  
sur du sucre ou dans une infusion  
pharmacies  
épiceries fines

Le flacon : 7 fr. 50

**CRAYONS CONTÉ**  
PARIS

(Suite de la page VI)  
Employé principal : à Dijon, M. Constant  
P. (Pont-de-l'Ane).  
Employé : à Pont-de-l'Ane, M. Crauet P.  
(Oullins).  
Expéditionnaire : à Oullins, M. Lacas E.  
(Nice).  
Distributeur : à Grenoble, M. Cettier A.  
(Marseille).

**TRACTION**

**Services régionaux.** — Chef-mécanicien : à Villeneuve, M. Garnier C. (Chagny).  
Chef-conducteur-électricien : à Lyon-Vaise, M. Ponsard J.  
Chef de réserve : à Montchanin, M. Ballard G. (Chambéry).  
Expéditionnaire : à Paris, M. Silvestre G.  
Mécanicien de route : à Lyon-Vaise, M. Amarnier G.; à Grenoble, M. Couturier F. (Chambéry); au Puy, M. Laniel J.; à Alès, M. Boschet F.; à Nîmes, MM. Mouraret E., Cros P.; à Sète, M. Tardieu V.; à Marseille, M. Dellepiane A.  
Élève-mécanicien : à Grenoble, M. Guenin R.; à Alès, M. Durieu L.; à Nice, M.

Massa M.; à Marseille, M. Dugas A.; à Veynes, M. Gallice M.  
Mécanicien de manœuvres : à Saint-Jean-de-Maurienne, M. Canova J.

**VOIE**

**Service Central.** — Sous-Chef de bureau de 1<sup>re</sup> classe : M. Pinçon G.  
Contrôleur technique principal : à Couzon-au-Mont-d'Or, MM. Bonnetain H., à Paris, Gelot G.  
Dessinateur principal : M. Pignal E.  
Attaché (Ech. 8) : M. Laurent A.  
Expéditionnaire : MM. Hermitier A., Dis-

**Services régionaux.** — Chef de district principal : à Saint-Germain-au-Mont-d'Or, M. Brusson Ch. (Digoin).  
Employé principal : à Montpellier, M. Coulon G.  
Employé : à Tonnerre, M. Canois R.; à Valence, M. Gérard R.; à Gap, M. Guigues J.  
Expéditionnaire : à Valence, M. Cornillon T.; à Marseille, M. Regnault-Rochefort A.  
Aide-surveillant technique : à Paris, M. Dupont L. (Melun).

Chef de canton principal : à Saint-Etienne, M. Javelle A.

**RÉSEAU ALGÉRIEN**  
EXPLOITATION

**Services régionaux.** — Chef de manœuvres : à Oran, M. Perret Emile (Oran-Marine).

**VOIE**

**Services régionaux.** — Chef de section à Orléansville, M. Crozat Georges; à Bouira, M. Pineda Louis (Alger).

**TOUS LES PAPIERS**  
**TOUS LES CARTONS**

**Papeteries de France**

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 58.943.500 FRANCS

Siège Social et Direction Générale

**10, Rue Commines, PARIS**

14 Usines — 27 Machines

20 Maisons de Vente et Agences

**PILLES "AD"**

A GRANDE CAPACITÉ POUR TOUTES APPLICATIONS  
ADOPTÉES PAR LE P. L. M.  
ET LES GRANDS RÉSEaux FRANÇAIS ET ÉTRANGERS  
**LE CARBONE S. A. GENNEVILLIERS (Seine)**

Vêtements en Peau  
Articles de Chasse  
Sacs en tous genres

**Henri LAMBLIN**  
15, Rue Tiquetonne, 15  
PARIS (2<sup>e</sup>)

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

**CHOCOLAT LANVIN**  
Le bon chocolat français

Ses images,  
ses cadeaux

Le réclamer dans les  
Coopératives P. L. M.

**FABRIQUE de LUSTRIERIE**

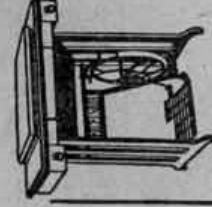
**Ch. BENEL**

13, Passage Saint-Sébastien  
Roq.: 88.39 PARIS (11<sup>e</sup>)

Remise 40 % aux Cheminots

**Savon**  
pour  
*la barbe*

FURNISSEURS DES COOPÉRATIVES



**"EXCELSIOR"**

Les plus appréciées - Prix très avantageux - Garantie 10 années  
JOLIS MEUBLES - FERMES, MOTEURS ÉLECTRIQUES

Liste de nos Agents et Catalogue franco  
Écrivez **MAGASIN D'EXPOSITION**  
104, Boulevard Sébastopol, 104 - PARIS  
Conditions spéciales au Personnel du P. L. M.

**A. FARÇAT**

TRANSPORTS  
Correspondant de la C<sup>te</sup> P. L. M.

13, Rue E.-Gueymard  
**GRÉNOBLE**



# J. Barreau & Cie

IMPRIMEURS — ÉDITEURS

16, rue Littré  
Paris



Les  
toutes affiches  
belles affiches  
sontent du  
"NONANTEUR"  
9 RUE FALGUIÈRE  
PARIS

## DIRECTION

**Personnel.** — Sous-Chef de bureau de 1<sup>re</sup> classe : M. Théocin E.  
Rédactrice principale : Mlle Pernet M.  
**Secrétariat de la Direction.** — Contrôleur technique principal : M. Gay A.  
Contrôleur technique : M. Lambert G.  
Contrôleur technique adjoint : M. Vuille-Bille, M.  
Chef de groupe : M. Reboul F.  
Employé principal : M. Meyer E.  
Employé : M. Fouquet P.  
Employée : Mme Cécaldit M.  
Agent technique principal : M. Benoit G.  
**Economie sociale.** — Instituteur principal : M. Pillot L.  
Instituteur : M. Charny R.  
Rédacteur : M. Laurent L.

## SERVICE MÉDICAL

Employé principal : à Marseille, M. Imbert M.

## SERVICES FINANCIERS

Chef de bureau de 1<sup>re</sup> classe : M. Thieriot R.  
Sous-Inspecteur : M. Chauvin P.  
Sous-Chef de bureau de 1<sup>re</sup> classe : M. Durandean L.

Sous-Chef de bureau de 2<sup>e</sup> classe : M. Dormier P.  
Contrôleur technique principal : M. Poitou G.  
Chef de groupe : M. Barthelot V.  
Employé principal : MM. Warnas G., Lasne L.  
Contrôleur technique adjoint : M. Allemand R.  
Employé : MM. Ponnell E., Vater L.

## EXPLOITATION

**Etat-Major.** — Chef-adjoint de l'Exploitation : M. Marois P. (détaché au Comité de Direction des Grands Réseaux comme Ingénieur en Chef des Etudes Commerciales).  
Sous-Chef de l'Exploitation : M. Delacarte L.

Inspecteur principal : M. Doudrich M.  
**Service Central.** — Chef de bureau principal de 2<sup>e</sup> classe : M. Dubéros P.  
Inspecteur de 1<sup>re</sup> classe : M. François R.  
Chef de bureau de 1<sup>re</sup> classe : MM. Devuille P., Castanier A.  
Inspecteur de 2<sup>e</sup> classe : à Marseille, M. Lacroix R. (Lyon).  
Chef de bureau de 2<sup>e</sup> classe : M. Moutet M.  
Sous-Inspecteur : à Lyon, M. Bourlier L.  
Sous-Chef de bureau de 1<sup>re</sup> classe : MM.

Martin-Doutyat C., Simil H.  
Contrôleur technique principal : à Lyon, M. Bontemps G. (Marseille).  
Chef de groupe : M. Claudon M.  
Rédacteur principal : M. Molines J.-B.  
Employé principal : M. Lorizon A. (Corbeil-Essonnes).  
Expéditionnaire : MM. Servière V. (Fron-tignan), Pigoury J. (Bureau de Ville de Paris-Tiquetonne).  
Contrôleur de route adjoint : M. Buathier C.  
**Services régionaux.** — Inspecteur divisionnaire de 1<sup>re</sup> classe : à Nevers, M. Rougier H.  
Inspecteur divisionnaire de 2<sup>e</sup> classe (Service Commercial) : à Paris, M. Pouzadoux E.  
Inspecteur de 1<sup>re</sup> classe : à Saint-Etienne (Service Commercial), M. Boillot A. (Clermont-Ferrand); à Nîmes (Service des Trains), M. Vitens J.  
Chef de bureau de 1<sup>re</sup> classe : à Clermont-Ferrand-Centre, M. Tournetize A.  
Inspecteur de 2<sup>e</sup> classe : à Clermont-Ferrand (Service Commercial), M. Burdet A. (Paris).  
Chef de bureau de 2<sup>e</sup> classe : à Nîmes-Centre, M. Lhéritier M. (Lyon-Guillotière); à Nîmes-Centre, M. Cadel E.  
(Voir la suite page XIV)

## CONFORT — HYGIÈNE — SILENCE

sont obtenus dans tous les cas d'utilisation par les

## TAPIS CAOUTCHOUC

de la

## STÉ ELECTRO-CABLE

62, Avenue d'Iéna — PARIS (16<sup>e</sup>)

La consulter ainsi que pour tous vos besoins en  
**Fils et Câbles** pour tous les usages électriques

Tél. : PASSY 03-60 et 03-80

# BASALTINE

## PIERRE ARTIFICIELLE

**DALLES** pour quais, ateliers, — Halls de P.V. —

**BORDURES** briques pour fosses à piquer le feu

## DALLES

**DÉCORATIVES** pour salles d'attente, halls, maisons de garde

**SEMELLES** pour marches d'escalier

## STÉ DES BASALTES FRANÇAIS

57, Rue Pierre-Charron, 57 — PARIS (8<sup>e</sup>)  
Téléphone : ELYsées 09-45, 09-46, 53-46 et 26-99

Un imprimé présenté

par **GEORGES LANG**

vous servira utilement

Georges LANG, Imprimeur, 11 à 15, rue Curial  
Tél. BOT. 44-91 PARIS-19<sup>e</sup>

Madame, Monsieur,

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

Agent Général : 5, Rue Lafont — LYON  
Fournisseur autorisé de la C<sup>ie</sup> P. L. M.

ENCRES D'IMPRIMERIE

Ch. Lorilleux et C<sup>ie</sup>

16, Rue Suger, 16  
PARIS (VI<sup>e</sup>)

# LES MEMORABLES AVENTURES DE BOGY ET TAMPON (suite)

CHERS PETITS LECTEURS, VOUS SALLEZ... ET NOUS ALLONS METTRE A CONTRIBUTION VOUS DONJ E REPARCITE

NOUS VOUS PRESENTONS 3 PETITS PROBLEMES... A RESOUDRE

## 1. — MOTS CROISÉS

• C O M P R E S S I S  
• O P E R A T E U R S  
• M E D E E M E U E  
• P R I S E A E D E  
• L A T I N I S I L  
• O A D E N T T U  
• T A T E E O I S E  
• E R I N O U F S  
• E M O T I V E U  
• S E N S E R A T O

## 2. — RÉBUS

LEP rit INNSE crie dans laine : Hou ! V' otarie ifs sont laids prix N' état père se voir dupe UB lit IK.

Les prix inscrits dans les nouveaux tarifs sont les prix nets à percevoir du public. (Article sur la tarification-voyageurs, page 153 col. 1, § II, 4<sup>me</sup> alinéa.)

## SOLUTIONS DU NUMÉRO PRÉCÉDENT (Suite)

3. — PROBLÈME  
1. Saint-Rambert-d'Albon, Veynes, Chambéry, Valence, Lyon.  
2. Grenoble.

4. — 1. Lezan, Mison, Maue, Nages, Aime, Vion.  
2. Aubais.

5. — PROBLÈME DE DAMES  
Blancs : 34-29; Noirs : 23-34, prend 1 pion; Blancs : 39-17, prend 4 pions et gagne.

6. — RENDONS A CÉSAR...  
1. Cornille (Le Menteur, act. I, sc. 1).  
2. Boileau (art poétique, chant I).  
3. Rabelais (La vie de Gargantua et de Pantagruel).  
4. Boileau (Art poétique, chant I).  
5. La Fontaine (Le Loup, la Mère et l'Enfant).  
6. Victor Hugo (Les chants du crépuscule, Napoléon II).



## La Pêche au sang

C'est une pêche parfois méconnue, trop souvent délaissée, mais en cette saison particulièrement fructueuse. Elle comporte malheureusement des inconvénients qui rebutent bien des amateurs.

Il est assez difficile, en effet, aux pêcheurs habitant la campagne de se procurer du sang, bien que le meilleur des sangs soit celui de volaille, à défaut de celui de mouton, de veau ou de bœuf.

De plus, la manipulation du sang, opération indispensable, répugne à certains ; enfin, il faut transporter l'inévitable récipient dont le contenu risque de tacher parfois pantalon et chaussures...

Nombreux, enfin, sont ceux qui s'imaginent comme impossible de faire tenir sur l'hameçon un petit morceau de sang caillé. Alors, à quoi bon se dérangier, se fatiguer, se salir pour perdre son temps...

Ce n'est certes pas le premier jour que le novice pourra pêcher suivant les règles et, en particulier, lancer la bannière sans « semer » en cours de route le petit cube accroché à l'hameçon ; mais, avec la pratique, on acquiert rapidement la souplesse du poignet voulue.

Nombreux sont les poissons blancs tentés par un appât au sang. Nous ne nous arrêterons qu'aux plus intéressants : le gardon et le chevesne.

Pour le gardon, l'attirail de pêche est simple : canne ordinaire de 5 m à 5,50 m, corps de ligne en catgut moyen complété par une première racine anglaise n° 5 X, puis une deuxième n° 7 ou 8 X montée sur hameçon irlandais ou « Infaillible » n° 12 ou 13 ; plombage à répartir sur une longueur d'environ 40 cm en commençant à 30 cm de l'hameçon ; flotteur fin, et assez léger si la profondeur d'eau ne dépasse guère 2,50 m à 3 m.

En hiver, le gardon se rapproche des bords et se plaît dans les courants très faibles, les remous longeant les herbiers ou les joncs. Lorsqu'un endroit semble convenir, il faut, avant de s'y installer, le sonder en tous sens afin d'acquiescer

la certitude que le lit de la rivière est à peu près régulier et propre ; quelques herbes traînant au fond suffiraient à faire détacher l'appât de l'hameçon.

L'amorçage, préliminaire indispensable, doit être préparé en pétrissant fortement quelques morceaux de sang avec une quantité de terre 5 ou 6 fois supérieure, dont on forme des boules de la grosseur du poing.

Quant à l'eschage, le procédé le plus commode et le plus usité consiste à étendre sur une planchette une « plaque » de sang que l'on découpe en morceaux de la grosseur d'un beau pois.

La ligne étant réglée de façon que l'appât, au cours de la coulée, touche presque le fond, l'envoyer délicatement un peu en amont du coup. Il est bon de marquer de temps en temps, et particulièrement en fin de coulée, un relâcher très doux. Ferrer sur la touche, qui est généralement franche, et, si la pièce est d'une certaine taille, l'amener sans précipitation et l'épuiser.

Le chevesne est un adversaire brutal, d'une défense vigoureuse et de poids très variable ; aussi, convient-il de se munir d'engins solides en ayant soin de garder cependant pour le bas de la ligne le plus de finesse possible. Donc une canne de bonne qualité ayant 5,50 m à 6 m, le corps de ligne peut être en solide catgut ou, mieux, en fine soie américaine, encore que celle-ci, quoique imperméabilisée, ait tendance à vriller au bout d'un certain usage ; relier au corps de ligne, bout à bout, d'abord 2 racines n° 1 X, puis une dernière n° 2 X avec hameçon bronzé « Infaillible » n° 6, 7 ou 8, au choix du pêcheur.

Choisir un flotteur allongé assez fort, en plume de paon, et plomber la ligne suivant le même principe que pour le gardon.

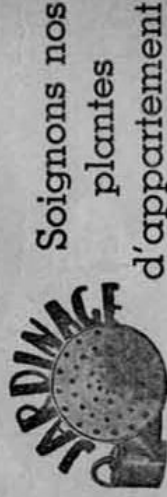
Le chevesne se tient dans les courants moyens ou les remous d'une certaine profondeur ; il affectionne les bords garnis de buissons, joncs, vieilles souches. Ce sont ces endroits qu'il faut rechercher et, comme pour le gardon, il convient de sonder la place de tous côtés.

Il est inutile d'essayer de pêcher le chevesne quand les eaux sont sales, après une forte crue par exemple. Une fois le choix fait, préparer l'amorçage comme il a été dit plus haut, appâter la ligne à l'avance pour pouvoir la mettre à l'eau dès l'envol des boules. Employer des appâts ayant la grosseur d'une noisette, par exemple, et pêcher à quelques centimètres au-dessus du fond, le fil presque tendu. Le plus souvent la touche se

révèle par un enfoncement brusque du flotteur. Il faut ferrer aussitôt mais sans brutalité ; parfois le flotteur tourne et s'arrête : c'est l'indice d'une touche ; le ferrage s'impose. Si après le ferrage on sent avoir piqué un « poids lourd », se contenter de le maintenir, le fatiguer entre deux eaux, en surveillant de près ses ébats afin de l'empêcher de gagner un abri quelconque d'où il ne voudrait plus sortir. Lorsqu'il sera à bout de forces, on pourra alors l'amener vers l'épavesette.

En règle générale, il faut quitter la place et aller chercher ailleurs quand, après un bon quart d'heure d'attente, on n'a constaté aucune touche ou qu'on vient de déferler ou casser sur un adversaire de taille, ces ratés ayant pour effet de faire fuir aussitôt toute la bande.

P. S. — La grande Revue de Pêche *Au bord de l'eau*, nous fait savoir qu'elle enverra à tous les agents de la Compagnie, sur simple demande adressée à « Au bord de l'eau », 52, rue Mathurin-Régnier, Paris (15<sup>e</sup>), un spécimen gratuit ; de plus, elle consentira à tous les agents de la Compagnie une remise de 25 % sur le prix de son abonnement, qui est de 20 f par an, et qui se trouvera ainsi ramené à 15 f.

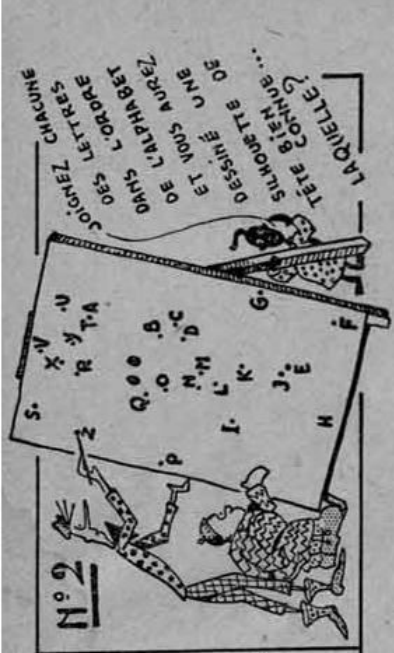
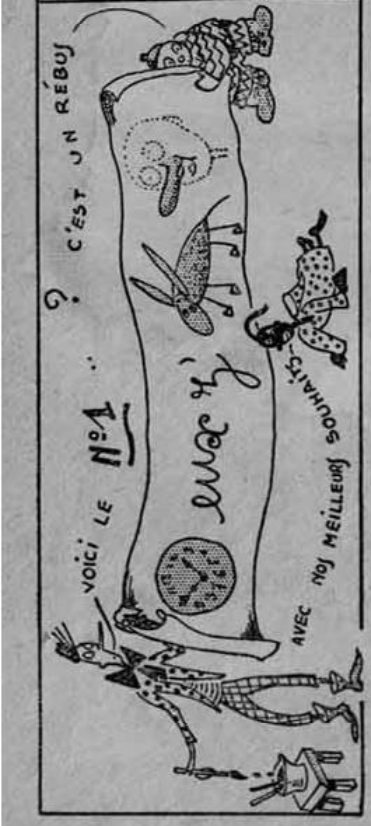


## Soignons nos plantes d'appartement

Il paraîtrait superflu de démontrer le rôle que remplit la plante dans nos habitations. Aux fenêtres, sur les balcons, dans les pièces, elle est un ornement des plus appréciés, car elle nous rappelle, même au cours de la saison des frimas, le charme des plus belles productions de la nature.

Aussi les ménagères qui ont du goût pour leur intérieur, conservent-elles toujours une place pour une plante ou deux, qui agrémentent leur demeure. Oui, les plantes nous tiennent un peu compagnie ; on les regarde souvent ; il faut avoir le souci de les bien soigner.





Mais il n'est pas toujours facile de maintenir en bon état de végétation les « gigantesques recluses » que nous emprisonnons dans nos logis. La plante de la fenêtre, a écrit Ch. Ponce, c'est une amie, qu'on soigne, qu'on entoure de prévenances, qu'on rentre au moindre froid, qu'on expose avec empressement au plus petit rayon de soleil et que l'on fait souvent périr par excès de précaution.

Les installations actuelles de nos habitations, l'éclairage électrique, le chauffage central, les tentures plus restreintes sont moins favorables à la conservation des plantes que les aménagements de jadis. Pour les maintenir le plus longtemps possible sous leur lustre normal, il nous faut leur prodigier les éléments indispensables à leur existence, c'est-à-dire : la lumière, la chaleur, l'air, l'eau, etc...

**Lumière.** — Le défaut de lumière est une des principales causes du dépérissement des plantes ; on les tiendra donc le plus près possible des fenêtres et non dans les encoignures sombres, à moins que ce ne soit provisoirement. Qu'elles soient plutôt isolées que trop serrées ! Environ chaque semaine, elles seront « retournées », afin d'éviter l'attraction de la lumière sur un même côté et, par conséquent, la déformation.

**Chaleur.** — La chaleur est indispensable à l'accroissement des végétaux exotiques, mais souvent, trop sèche dans les appartements, elle est une cause de leur décrépitude. Pour atténuer cet effet désastreux, laver à l'éponge, fréquemment, les feuilles sur chaque face avec de l'eau à la température de la pièce. Il est des espèces à limbe très découpé et délicat (fougères) ou acélaire (araucaria) qui ne peuvent être aisément lavées ; dans ce cas, on les plonge à plusieurs reprises dans l'eau d'un récipient assez grand et on les secoue ensuite légèrement. L'activité végétative s'atténue pendant la nuit, il n'y a aucun inconvénient à ce que la température nocturne soit de quelques degrés plus basse que celle du jour.

**Eau.** — L'eau étant le véhicule qui dissout et charrie les principes alimentaires que puisent les racines, il faut veiller à ce que la terre soit toujours humide depuis le haut jusqu'au fond des pots, mais sans jamais former boue. Arroser convenablement une plante est chose facile pour un jardinier expérimenté ; pour l'amateur, c'est un apprentissage qui fait souvent de nombreuses victimes. Il faut se garder de donner chaque jour une petite ration d'eau qui, ne mouillant que la surface de la terre, se trouve rapidement évaporée par la chaleur ambiante et n'arrive jamais au fond du pot, où sont généralement les racines. De là, dessèchement de ces organes, dépérissement et mort de la plante. Il est préférable d'arroser copieusement et moins souvent que de donner un peu d'eau chaque jour.

**Air.** — Comme les animaux, les plantes respirent ; il faut donc renouveler l'air du milieu où elles vivent en ouvrant les portes ou les fenêtres quand la température le permet, c'est-à-dire lorsqu'il ne gèle pas. Éviter les courants d'air froid, qui leur seraient aussi funestes qu'à nous-mêmes. Le lavage des plantes permettra d'enlever la poussière qui apporterait obstacle aux fonctions de la feuille.

**Terre. Engrais.** — Enfin, il faut songer, au moins une fois par an, à pourvoir aux besoins de l'alimentation, soit en donnant un rempotage

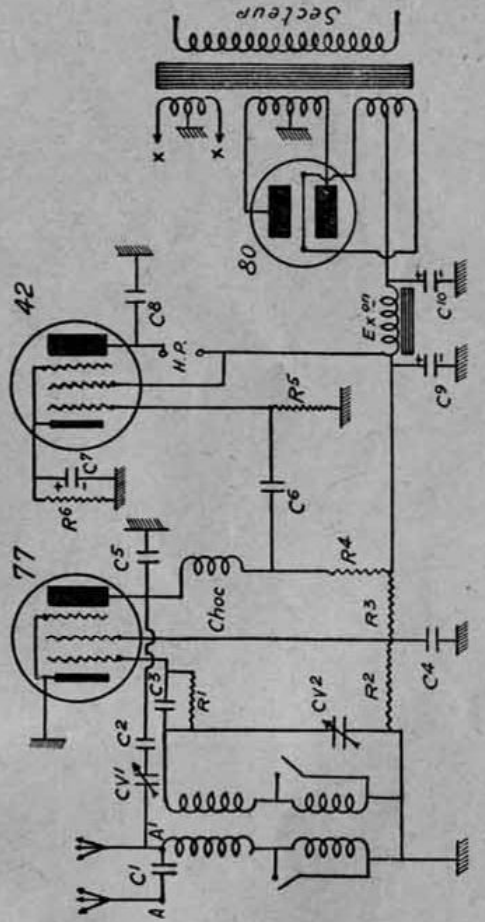
en vase de plus grandes dimensions, soit en enlevant la terre usée et en la remplaçant par de la nouvelle. On peut donner quelque engrais. On le trouve dans le commerce répondant à cet emploi. Un conseil en terminant : préférer les pots ordinaires en terre poreuse aux vases élégants, vernissés, en faïence ou en métal, qui ne doivent servir que comme cache-pots.

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



## Une formule simple de bilampe-secteur

Le petit montage, que nous avons le plaisir de présenter à nos lecteurs, comporte 1 lampe détectrice à réaction type 77 suivie d'une basse fréquence, penthode moderne à grande puissance type 42 et d'une valve de redressement type 80. Ces 3 tubes sont de caractéristiques américaines. Ce récepteur, alimenté entièrement en courant



### CONDENSATEURS

- C<sup>1</sup> - fixe 0,15/1000 mf
- CV<sup>1</sup> - variable 0,25/1000 mf
- CV<sup>2</sup> - variable 0,50/1000 mf
- C<sup>2</sup> - fixe 0,005/1000 mf
- C<sup>3</sup> - fixe 0,002/1000 mf
- C<sup>4</sup> - fixe 0,1 MF
- C<sup>5</sup> - 0,003/1000 mf
- C<sup>6</sup> - 10/1000 mf
- C<sup>7</sup> - électrochimique 20 MF 50 volts
- C<sup>8</sup> - fixe 5/1000 mf
- C<sup>9</sup> } électrolytiques 8 MF
- C<sup>10</sup> } 450 volts

### RESISTANCES

- R<sup>1</sup> - 2 megohms.
- R<sup>2</sup> - 30 000 ohms
- R<sup>3</sup> - 100 000 —
- R<sup>4</sup> - 250 000 —
- R<sup>5</sup> - 500 000 —
- R<sup>6</sup> - 500 —

alternatif, est destiné à recevoir correctement la plus proche station de puissance avec une très grande musicalité.

On sait que le plan du général Ferrié, actuellement en cours de réalisation, comporte l'établissement, sur tout le territoire français, de stations émettrices puissantes réparties en des points judicieusement choisis. Ces stations peuvent être reçues au moyen de récepteurs très simples, peu coûteux, dans un rayon de 2 à 300 km.

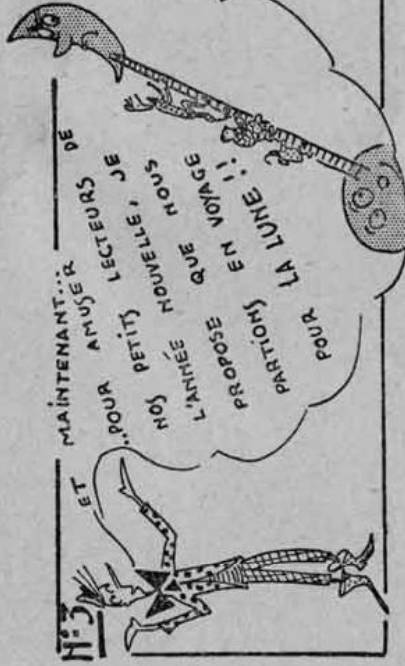
Le but de notre réalisation d'aujourd'hui est précisément de permettre à tout amateur modeste de monter lui-même, à peu de frais, un petit poste capable de lui donner en bon haut-parleur la station régionale quelle que soit sa position géographique.

Le schéma est donné ci-dessous ; la légende indique la valeur des condensateurs et résistances employés.

L'antenne attaque la grille de la lampe détectrice (borne aboutissant au sommet de l'ampoule) en 2 points A ou A', correspondant à 2 états de sélectivité différents, par l'intermédiaire d'un bloc d'accord en Bourne dont la totalité est utilisée pour la réception en G.O. et la partie inférieure court-circuitée, tant au primaire qu'au secondaire, pour la réception en P.O. ; cette manœuvre est commandée par un contacteur d'une extrême simplicité.

R<sup>1</sup> et C<sub>3</sub> forment les organes de détection par caractéristique grille, l'écran est alimenté et découplé par l'ensemble R<sup>2</sup>, R<sup>3</sup>, C<sub>4</sub>, la grille auxiliaire est réunie à la cathode puis à la masse.

L'effet de réaction électrostatique est obtenu par la manœuvre de CV<sup>1</sup> qui dose, en quelque sorte, les oscillations appliquées à la grille détec-



trix; C2 est un condensateur fixe de protection destiné à éviter un court-circuit possible entre + et - haute tension au cas où des lames de CV1 viendraient à se toucher ou à entrer en contact fortuit avec la masse.

On remarque une bobine de choc insérée dans le circuit-plaque; le rôle de cet organe est de bloquer les composantes haute fréquence et de les dériver à la masse par l'intermédiaire de C3.

La tension modulée recueillie aux bornes de la résistance de plaque R4 est appliquée à la grille de la basse fréquence au travers de C6, dont la valeur ne devra pas être inférieure à 6/1000<sup>e</sup> de mfd.

R5 est la résistance d'écoulement de grille; l'écran de la penthode est relié directement au + haute tension ainsi que le primaire du transformateur de sortie du dynamique.

La cathode est polarisée par l'ensemble R6-C7;

à remarquer que C7 est un condensateur électrochimique dont la polarité devra être respectée.

C8 constitue un correcteur de timbre, sa valeur peut varier de 4 à 10/1000<sup>e</sup> de mfd selon la gravité désirée du son.

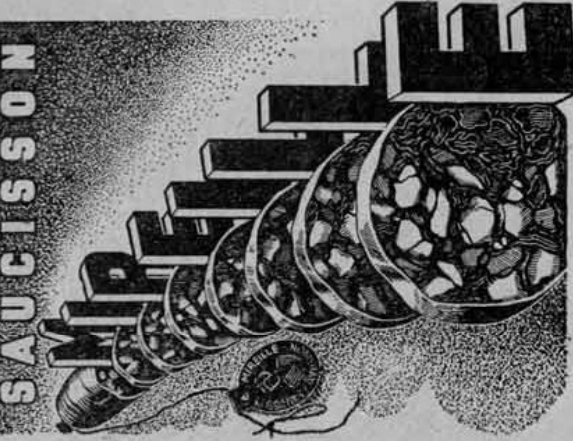
Rien à dire du montage de la valve 80, absolument classique et bien connu des lecteurs du Bulletin.

Les 2 lampes 77 et 42 sont à chauffage indirect; leurs filaments, non représentés au schéma, sont alimentés sous 6 v 3, en parallèle sur le secondaire du transfo marqué X.X.

Le filtrage de la haute tension est assuré, comme d'ordinaire, par la self d'excitation du haut-parleur (résistance 2 500 ohms) et par les 2 condensateurs électrolytiques C9 et C10 de 8 MF.

Le transformateur d'alimentation est du type prévu pour l'alimentation de 2 lampes américaines 6 v 3; son primaire comporte des prises

(Suite des avancements en grade de la page ix)



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

Sous l'immatriculation : C<sup>ie</sup> Européenne n<sup>o</sup> 1 le Transport des Combustibles Liquides et Carburants

Société Anonyme, 223, Rue Saint-Honoré, Paris-1<sup>er</sup>.  
 sa filiale, la Société exploite un parc d'environ 850 Wagens-Réservoirs du dernier modèle, destinés à la location pour le transport d'ESSENCE, ALCOOL, Goudron, MELASSE ainsi que du MATÉRIEL roulier.  
 Achat et vente — Exploitation de tout matériel roulier;



à 110, 130, 220 et 250 volts selon le secteur alternatif utilisé.

Le réglage du poste est d'une grande simplicité: on pousse à fond CV1 pour obtenir l'effet de réaction; on s'accorde sur le poste à recevoir au moyen de CV2 et l'on élimine les sifflements d'accrochage en ramenant CV1 vers zéro.

Une antenne intérieure d'une dizaine de mètres suffit, en général, pour recevoir la station régionale.

Les possibilités de l'appareil seraient évidemment très augmentées avec une antenne extérieure; il serait alors aisé de recevoir quelques étrangers émettant à grande puissance.

F. GRAS,

Employé principal

au Secrétariat de la Direction  
 Membre du Radio-Club P.L.M.

## FROMAGE EXQUIS Fabriqué à DOLE (Jura)



TOUJOURS APPÉTISSANT  
 TOUJOURS FRAIS  
 TOUJOURS BON

PRIMES DE LUXE  
 A TOUS CONSOMMATEURS

Sous-Inspecteur : à Laroche-Migennes,

M. Dion P. (La Palisse-Saint-Prix); à Nevers, M. Cros A. (Orange); à Marseille (Service des Trains), M. Bagnot E. (Pâs-des-Lanciers).

Sous-Chef de bureau de 1<sup>re</sup> classe : à Nîmes-Centre, M. Boulon J. (Dijon-Centre).

Sous-Chef de bureau de 2<sup>e</sup> classe : à Marseille-Centre, M. Garard F. (Nevers-Centre).

Sous-Chef de gare principal : à Dijon-Ville, M. Lombard P. (Sète).

Rédacteur principal : à Valence-Centre, M. Blanchon J. (Chambéry-Centre).

Sous-Chef de gare de 1<sup>re</sup> classe : à Nîmes P.V., M. Arrighi A.

Sous-Chef de gare de 2<sup>e</sup> classe : à Sète, M. Olombel P. (Montpellier).

Chef de gare de 4<sup>e</sup> classe : à Saint-Marcelles-Chalon, M. Boucaud S. (La Valbonne); au Fouzin, M. Rochon G. (Chalon-sur-Saône); à Saint-Martin-de-Crau, M. Martinet A. (Rossillon); à

## Etablissements A. BESSON

96, Rue d'Amsterdam  
 PARIS  
 USINES : Montreau (Seine-et-Marne) Montluçon (Allier)

CONSTRUCTIONS MÉTALLIQUES — CHAUDRONNERIE  
 CHARPENTES — PYLONES — SIGNAUX

Fournisseurs des Grands Réseaux — Tél. : TRINITÉ 67-92



MOI, JE VEUX ALLER CHEZ LI NÈGRES !!

POUR MOUJ

METTRE D'ACCORD DEMANDONS L'AVIS DE NOS DÉTITJ LECTEURS... ... ET CE SERA LA 3<sup>ème</sup> ET DERNIERE QUESTION.

RÉPONDEZ-NOUS VITE ! 10 FÉVRIER DERNIER DÉLAI !!

LES MEILLEURES RÉPONSES SERONT RÉCOMPENSÉES !!!

EM. PIGNAL

Ganges, M. Fombonne J. (Saint-Rémy-sur-Durolle).  
 Employé principal : à Chambéry-Centre, M. Bonavent V.  
 Sous-Chef de bureau de gare : à Paris, M. Sevrat H.  
 Sous-Chef de gare de 3<sup>e</sup> classe : à Chalon-sur-Saône, MM. Dubois J., Roncin J. (Tonnerre), actuellement détaché à la Compagnie des Chemins de fer du Maroc ; à Montpellier, M. Gros M. (La Voulte-sur-Rhône) ; à Aix-les-Bains, M. Thozan L. (Chambéry-Challes-les-Eaux).  
 Employé : à Nevers-Centre, M. Goudard C.  
 Facteur-Chef : à Clermont-Ferrand, M. Boyer L. ; à Chambéry-Challes-les-Eaux, M. Rigaud E. ; à La Roche-sur-Foron, M. Métrol L. (Ambérieu).

Commis principal : à Villefranche-sur-Saône, M. Couturier E. (La Clayette-Baudemont) ; à Roanne, M. Durieux P. ; à Marseille-Saint-Charles, M. Sylvi C.

Chef de gare de 3<sup>e</sup> classe : à Toucy-Moulins, M. Turriot L. (Maison-Dieu) ; à Passenans, M. Muys J. (Dommartin-les-Cuiscaux) ; à Saint-Jodard, M. Paullaud J. (Pradelles) ; à Beaulieu-Berrias, M. Chalier R. (Congenies) ; à Notre-Dame-de-Briançon, M. Duchamp A. (Servoz) ; à Rossillon, M. Duffaud E. (Lovagny-Gorge-du-Fier).

**ÉTÉ HYÈRES** HIVER

**SAINT RAPHAËL**

Sous-Chef de gare de 4<sup>e</sup> classe : à Corbeil-Essonnes, M. Durand G. (Bourron-Marlotte-Grez) ; à Lons-le-Saunier, M. Galas G. (Brazey-en-Plaine).  
 Chef de manœuvres principal : à Ville-neuve-Saint-Georges-Triage, M. Vernisse F. ; à Ambérieu, M. Quillot E. (Bellegarde-Ain).  
 Chef-Aiguilleur principal : à Dijon-Ville, M. Vautey A.  
 Chef de gare de 6<sup>e</sup> classe : à Pradelles, M. Souveton A. (Allègre) ; à Trèves-Burel,

**CANNES**  
 HIVER  
 ÉTÉ

M. Paul F. (Saint-Jodard) ; à Bonnicux M. Volle M. (L'Isle-Fontaine-de-Vaucluse) ; au Col-de-la-Croix-Lalley, M. Rebuffet P. (Saint-Maime-Dauphin) ; à Servoz, M. Command C. (Saint-Didier-d'Aoste) ; à Lovagny-Gorge-du-Fier, M. Lausenaz-Pire L. (Marignier) ; à Chazzy-Bons, M. Guillard J. (Culoz).  
 Intérimaire de 2<sup>e</sup> classe : à Veynes, M. Poncet P. (Moirans).  
 Commis de 1<sup>re</sup> classe : à Roanne, M. Barrayre M. (Marcigny) ; à Grasse, M. Floux G. ; à Montpellier, M. Corbière L. ; à Nîmes P. V., MM. Roustan L., Goubiac A.  
 Chef de manœuvres : à Villeneuve-Saint-Georges-Triage, M. Barrault M. ; à Valence, M. Alignot R.  
 Chef de manœuvres : à Paris, M. Giraud A. ; à Montchannin, M. Challet L. (Saincaize) ; à Terrenoire, M. Malosse F.

**CONSTRUCTIONS MÉTALLIQUES**  
 Charpentes - Ponts - Matériel fixe  
 Pylônes - Tous signaux - Barrières, etc.

Fournisseurs des Grands Réseaux de Chemins de fer  
**Établissements PARA - GRENOBLE (Isère)**

Les successeurs de **B. TRAYVOU et C<sup>ie</sup>**  
 1827 Ancienne Maison BÉRANGER 1934  
 Usine de La Mulatière (Rhône)

**BALANCES ET BASCULES**  
 ordinaires et automatiques  
**PARIS - LYON - MARSEILLE - BORDEAUX**

MANUFACTURE FRANÇAISE  
DE LAMPES ÉLECTRIQUES  
S. A. au Capital de 4.000.000 de Fr.  
Siège Social : AIX-en-Provence  
**LAMPE ZÉNITH**  
Appareils d'éclairage  
RAYNITH  
A MIROIRS ARGENTÉS  
Dépôt dans toutes les grandes villes

Ateliers de Constructions  
du Centre  
**CLERMONT-FERRAND**  
Matériel roulant

## CELLULES PHOTO-ÉLECTRIQUES

ET APPLICATIONS

TÉLÉPHONIE PAR APPELS SÉLECTIFS  
COMMANDE ET CONTRÔLE À DISTANCE

pour la direction des chemins de fer et la distribution  
d'énergie électrique. Nombreuses applications sur tous  
les réseaux terrestres, fluviotransmission, etc.

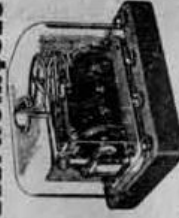
**COURANTS PORTEURS sur CIRCUITS EXISTANTS**

Téléphoniques, 0 1 et 3 voies, et télégraphiques à 10 voies

**RÉPÉTEURS TÉLÉPHONIQUES**

SIGNALISATION

à l'usage des chemins de fer  
BOULOGNE-BILLANCOURT



**Le Matériel  
Téléphonique**

Siège Social : 200, 202, 204 - Paris

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

PEINTURES  
**LE POULPE**  
ÉTABLISSEMENTS  
FRANÇOIS BRUNNER  
VILLEURBANNE (Rhône)

ÉTABLISSEMENTS  
MÉTALLURGIQUES  
**René WORMS**  
8, RUE CLAUDE-CHARLES  
NANCY

Chef-aiguilleur : à Montreau, M. Bon-  
temps R.; à Dijon-Ville, M. Leborne J.;  
au Teil, M. Frugier L. (Portes-Triage);  
à Portes-Triage, M. Bergon L. (Avignon);  
à Tarascon, M. Bourguies M. (Avignon);  
à Marseille-Blancarde, MM. Garcin A.,  
Vincent N.  
Chef-surveillant de ronde : à Marseille-  
Saint-Charles, M. Charmois J.  
Receveur de 2<sup>e</sup> classe aux billets : à Cannes,  
M. Arbous H.; à Alès, M. Aybalden U.  
(Nîmes P.V.).

Commis de 2<sup>e</sup> classe : à Nevers, M. Jus-  
seume G.; à Seurre, M. Dumont V.  
(Gémeaux); à Marcigny, M. Duverger  
P. (Firminy); à Saint-Etienne-Château-  
reux, M. Laborde P. (Firminy); à  
Frontignan, M. Berthomieu J. (Lunel).

Facteur-enregistreur : à Bourron-Marlotte-  
Grez, M. Bronchard R. (Thomery); à  
Brazey-en-Plaine, M. Prieux G. (Mou-  
chard); à Langogne, M. Fauchard C.  
(Châteluyon); à Varennes-sur-Allier,  
M. Passerat F. (Saint-Germain-des-  
Fossés); à Roquemaure, M. Eyries G.  
(Apt); à Portes-Triage, MM. Rombaux  
(La Coucourde-Condillac), Jean G.  
(Montélimar), Badet J. (Le Teil); à La  
Bastide-Saint-Laurent-les-Bains, M.  
Peruchon B. (Vergez-Codognan); à  
Lédanon, M. Tempier M. (Alès); à Saint-  
Auban, M. Gelibert J. (Saint-Hilaire-  
Saint-Nazaire); à Seyssel-Corbonod, M.  
Dallmagne J.; au Moulin-des-Ponts,  
M. Bourard F. (Bourg); à Saint-Michel-  
de-Maurienne, M. Sibue P. (Sallanches-

Combloux-Meève); à Marignier, M.  
Guebey J. (Chamousset).  
Chef de train : à Montreau, M. Veray B.  
(Laroche-Migennes); à Paris, M. Made-  
lenat F. (Montargis); à Dijon, MM.  
Manière J., Boullier C.; à Dôle, MM.  
Cheray L., Barruhet G.; à Clermont-  
Ferrand, M. Gaudier L.; à Moulins,  
MM. Degrange F. (Paray-le-Monial),  
Robin C. (Paray-le-Monial); à Roanne,  
MM. Rathier J., Simonin E.; à Saint-  
Etienne-Châteaureux, MM. Merlat J.,  
Olivier A., Thelère E., Titaut P.; à  
Miramas, MM. Aberlenc L., Balestri A.,  
Blamon L., Passerel P.; à La Seyne-  
Tamaris-sur-Mer, M. Barbarin L.; à  
Cannes-la-Bocca-PV, M. Fabre J. (Les  
Arcs); à Alès, MM. Bertrand B., Bou-

SOCIÉTÉ ANONYME  
DES ENTREPRISES

**TRUCHETET  
& TANSINI**

205, Cours Jean-Jaurès  
— GRENOBLE —

ENTREPRISE GÉNÉRALE  
DE TRAVAUX PUBLICS  
ET BÉTON ARMÉ

Exploitation de carrières  
à ballast, pavés, sables, etc...

**Pierre TERRADE**  
CHALON-SUR-SAONE

COMPAGNIE ROUSSILLONNAISE  
D'ENTREPRISES

18, Rue Oliva - PERPIGNAN

Entrepreneur et Fournisseur  
des C<sup>tes</sup> P.L.M. et P.O.-MIDI  
Pierres cassées et gravillons de basalte,  
Carrières basaltiques à  
Lézignan-la-Lèbe (Hérault)

Entreprise JAYET  
BLAISY-BAS

TRAVAUX PUBLICS  
GRANIT

Sté des SABLES & GRAVIERS de Hte-Seine

SABLES et DÉRIVÉS - MATÉRIAUX DRAGUÉS

6, Rue Gué-Pucelle — MONTEREAU

TELÉPHONE 198

LIVRAISONS PAR BATEAUX

ET EXPÉDITIONS PAR FER, GARE D'EAU MONTEREAU

EXPLOITATION MODERNE DES CARRIÈRES  
de VILLEBOIS, Montlieu (Isère)

et de SAINT-MARTIN-BELLE-ROCHE (Saône-et-Loire)

**DERRIAZ & Fils**

MONTALIEU (Isère)

Téléph. : MONTALIEU N° 6

R. C. Bourgoin n° 4948

Embranchement particulier

TRAVERSERES POUR CHEMINS DE FER

de toutes dimensions et pièces de châssis pour appareils de voies, injectées à la créosote  
par les procédés employés par les grands réseaux français

**POTEAUX** — Placas spéciales pour ponts, plateaux, etc. — Sablage mécanique —  
Châssis volants pour l'injection sur place et le réentillage des traverses usagées —  
Scieries — Exploitations forestières

**ÉTABLISSEMENTS BEYNAT**

Siège Social et Bureaux : 5, Rue de Chailhot, PARIS (16<sup>e</sup>) - Tél. : Kléber 79-00  
Usine principale à COUZON-au-Mi-d'OR (Rhône) avec embranchement particulier et port sur la Saône

**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

TRAVAUX PUBLICS  
BÉTON ARMÉ  
POSE DE VOIES

**LOUIS GUIGUES**

ENTREPRENEUR  
23, Rue Paul-Bert, 23  
MALAKOFF (Seine)

R.C. Seine 43.229 Tel. ALÉSIA 46-58

**LEBOUCHARD Henri**  
ENTREPRISE GÉNÉRALE

Rue de la Gazelle

**LE PUY**

(Haute-Loire)

ENTREPRISE MONIN

Siège Social :

S<sup>t</sup>-Genis-l'Argentière (Rhône)

Carrières de granit - Macadam

Ballast - Gravillons et pavés

Révetements bitumeux

Agence commerciale :

29, Rue Jules-Valles - LYON

Téléphone : LALANDE 06-03

ENTREPRISE

**LUCAS & GENDROT**

11, Rue du Bois, ASNIÈRES

TERRASSEMENTS

TRAVAUX DE VOIE

ET BALLASTAGE



MANUFACTURE NATIONALE DE BOULOGNE-SUR-MER

# BAIGNOL & FARJON

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

387. HENRY VÉRITABLE

## PLUMES

Porte-plumes

1600. POLYCOPIE

104. HORS CONCOURS, 6 gradations pour bureau.

BAIGNOL & FARJON 104 BB N°1  
BAIGNOL & FARJON A COPIER \* / per M oct re 691  
601. 1<sup>re</sup> MARQUE NOIR, VIOLET, à copier extra

CRAYONS  
GOMMES  
TROUSSES

En Vente  
chez tous les Papetiers

638. BLANC-SEING

436. VELLEDA

202. FRANCE-MILITAIRE



siges U. (Nîmes). *Chapus F., Gueydan L., Bousiges M., Gauffier M.* (Nîmes) ; à Nîmes, *M. Balmelle M.* ; à Grenoble, *MM. Boyer H., Faure J., Tord H.* ; à Chambéry-Challes-les-Eaux, *M. Lergronne J.*

### MATÉRIEL ET TRACTION

**État-Major.** — Ingénieur en Chef du Matériel et de la Traction : *M. Japiot M.* Ingénieur en Chef adjoint du Matériel et de la Traction : *M. Chambon R.*  
**Service Central.** — Chef de la division de la Comptabilité : *M. Mathez L.*  
Sous-Chef de la division de la Comptabilité : *M. Boudet P.*  
Ingénieur-adjoint au Contrôle des Travaux extérieurs : *M. Duchatel H.*

Inspecteur divisionnaire de 1<sup>re</sup> classe : *M. Daubois E.*

Chef de bureau principal de 2<sup>e</sup> classe : *M. Saint-Antonin R.*

Chef de bureau de 1<sup>re</sup> classe : *M. Mambon H.*

Inspecteur de 1<sup>re</sup> classe : *M. Bautréau L.*

Inspecteur de 2<sup>e</sup> classe : à Belfort, *M. Reviron L.*

Sous-Inspecteur : *MM. Bellanger R., Mocuery G.*

Sous-Chef de bureau de 1<sup>re</sup> classe : *M. Lomet L.*

Contrôleur des Services centraux : à Saint-Etienne, *M. Naudot R.*

Sous-Chef de bureau de 2<sup>e</sup> classe : *M. Bédos H.*

Contrôleur technique principal : *MM.*

*Rouvière J.* (Dijon), *Méreaux P.* ; à Valenciennes, *M. Laumonier H.*

Chef de groupe : *MM. Gentot A., Burcey G.* ; à Dijon, *M. Régnier L.* (La Blancarde).

Employé principal : *MM. Leroy A., Dupont J.*

Contrôleur technique adjoint : *M. Fichot F.*

Employé : *M. Berton F.*

Aide-Contrôleur technique : à Saint-Etienne, *M. Durochat C.* (Oullins).

Expéditionnaire : à Nîmes, *M. Marcy L.*

Distributeur : à Lyon, *M. Perrier H.*

### MATÉRIEL

**Service Central.** — Ingénieur en Chef du Service du Matériel : *M. Parmanhier A.*

Sécurité. Economie

# SIGNAUX ATNA

VOIRON. (Isère)

PLOMBERIE - ZINGUERIE  
CHAUFFAGE CENTRAL  
SANITAIRES

**CAILHOUX et DUPUIS**

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

ENTREPRISE

**CHARLES MILLIAT  
GRENOBLE**

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

Sclerie hydraulique : Allevard

## L'Appareillage Electro-Industriel PÉTRIER - TISSOT & RAYBAUD

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

## TOUT L'APPAREILLAGE ÉLECTRIQUE - MOTEURS - CONTACTEURS

Agence de Paris : 32, rue de Londres

Agence de Marseille : 67, rue Saint-Jacques

ENTREPRISE

**L. & A. LEFAURE**

Maison Fondée en 1817

34, Rue Michel-le-Comte, 34  
**PARIS (3<sup>e</sup>)**

TÉL. TURBIGO 85-64

TRASSÉ  
MAÇONNERIE  
CANALISATION  
PAVAGE - CEMENTS

BÉTON ARMÉ  
TRAVAUX PUBLICS  
ET PARTICULIERS

Chef d'études principal : MM. *Delanoue P., Pellequer A.*  
Chef d'études de 1<sup>re</sup> classe : M. *Granier J.* (Arles).  
Chef d'études de 2<sup>e</sup> classe : MM. *Amicil H., Roux J.*  
Sous-Chef d'études de 1<sup>re</sup> classe : M. *Billat R.*  
Sous-Chef d'études de 2<sup>e</sup> classe : M. *Faure F.*  
Sous-Inspecteur des Services Actifs : M. *Pouzadoux A.*  
Chef-dessinateur : M. *Arnaud H.*  
Dessinateur principal : M. *Gaichard R.*  
Contremaître-adjoint : à Marseille, M. *Vincent M.*  
Employé principal : M. *Robert P.*  
**Services régionaux.** — Inspecteur de 2<sup>e</sup> classe des Services Actifs : à Arles, M. *Martin M.* (Paris).

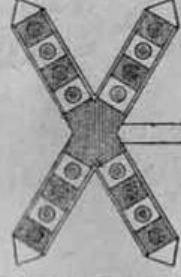
Chef divisionnaire d'atelier de 1<sup>re</sup> classe : à Villeneuve, M. *Borin L.* ; à Oullins, MM. *Castinel A., Gautheron A.* ; à Lyon, M. *Thierry F.*  
Contremaître principal : à Conflans, M. *Perrissol G.* (Courbessac).  
Sous-Chef d'entretien : à Dijon, M. *Boudier J.* (Clermont).  
Sous-Chef de bureau de 2<sup>e</sup> classe : à Arles, M. *Cagne J.* (Oullins).  
Contremaître 1<sup>re</sup> classe : à Villeneuve-Saint-Georges, M. *Pignault A.* ; à Dijon, M. *Pagnol L.* (Marseille) à Saint-Etienne, M. *Chaussac J.*  
Contremaître-adjoint : à Villeneuve-Saint-Georges, M. *Billay F.* ; à Conflans, M. *Prost J.* (Lyon) ; à Dijon, M. *Pommier G.* (Marseille) ; à Oullins, M. *Dufour C.* ; à Valence, M. *Trinquard M.* ; à Nice, M. *Lespinasse A.*

**CATAPHOTES & SOLÉCLAIR**

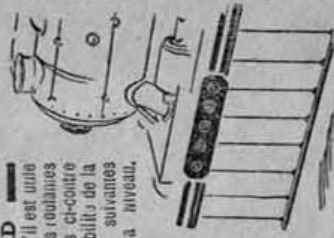
Société Anonyme Française au Capital de 2.000.000 de Francs  
156, Boulevard Haussmann, PARIS-8<sup>e</sup> — Tél. : Carnot 11-70 à 11-14

La SECURITÉ absolue de vos PASSAGES A NIVEAU

**PLAQUES DE VISIBILITÉ STANDARD**  
Disposition sur les barrières : L'expérience prouve qu'il est inutile d'équiper les barrières oscillantes avec 2 ou 3 plaques, et les oscillantes ou pivotantes avec 2 plaques. Les dispositions des schémas ci-contre permettent d'éviter les accidents consécutifs à la non visibilité de la plaque unique centrale, souvent masquée aux voitures suivantes lorsqu'une première est déjà arrêtée au passage à niveau.



CROIX  
DE  
SAINT-ANDRÉ  
pour  
voie unique



Employé : à Villeneuve-Saint-Georges, M. *Lignières A.*

**TRACTION**

**Service Central.** — Rédacteur : M. *Minotte E.*  
Employé : M. *Verdy M.*  
**Services régionaux.** — Sous-Chef de dépôt de 1<sup>re</sup> catégorie : à Lyon-Mouche, M. *Viard M.* ; à Nevers, MM. *Audouard N., Merland A.* ; à Ambérieu, M. *Ginet A.* ; à Chambéry, M. *Triolet P.*  
Sous-Chef de bureau de 2<sup>e</sup> classe : à Dijon-Perrigny, M. *Jacquemond G.*  
Chef-mécanicien : à Paris, M. *Vial F.* ; à Grenoble, M. *Gourjon C.*  
Chef de groupe : à Laroche, M. *Sauve J.* (Dijon) ; à Dijon, M. *Abeck F.* (La Blancarde).  
Employée : à Ambérieu, Mlle *Chevella A.*

ENTREPRISE

**G. & M. DESCHIRON**

S. A. R. L. Capital 2.000.000 de Frs

SIÈGE SOCIAL :

126, Boulevard

Auguste-Blanqui

PARIS (13<sup>e</sup>)

TÉLÉPHONE :

PORT-ROYAL 11-95

Registre du Commerce

Seine N° 225.305 B

TRAVAUX DE  
CHEMINS DE FER  
TERRASSEMENTS  
SOUTERRAINS

V I A D U C S  
P O N T S E N  
MAÇONNERIE ET  
EN BÉTON ARMÉ

ASPHALTE, PAVAGE

**Entreprise Roger MARTIN**

— 5, Rue Montmartre, 5 — DIJON —

ENTREPRISE

**BURDILLAT Ainé & C<sup>ie</sup>**

Siège Social :

**MONTCEAU-LES-MINES**

(Saône-et-Loire)

**Entreprise MARTIN  
CHAGNY**

Terrassements - Spécialité de  
travaux de voie et de ballastage

ENTREPRISE

**Saint-Vanne**

**PLUVAULT** (Côte-d'Or)

ENTREPRISE GÉNÉRALE  
TRAVAUX PUBLICS  
ET PARTICULIERS  
BÉTON ARME

**François COURTAUD**  
28 et 30, Rue Villeroy, LYON  
Moncey 38-91

SOCIÉTÉ **Theg**

ANONYME

Travaux Hydrauliques et Entreprises Générales  
35, Rue Saint-Dominique — PARIS (VII<sup>e</sup>)

ÉTUDES ET ENTREPRISES GÉNÉRALES DE TOUS TRAVAUX  
DE GÉNIE CIVIL



## COMPAGNIE PAUL PIKETTY

### CIMENT ARMÉ

ENTREPRISE GÉNÉRALE — TRAVAUX PUBLICS

SIÈGE SOCIAL : 185 bis, Rue Ordener - PARIS-18<sup>e</sup>

Téléphone : MONTMARTRE 76-86

SUCCURSALE : 17, Rue Lamartine - MACON

TRAVAUX PUBLICS  
BATIMENTS

### ENTREPRISE DIJON

**POULETTY**  
PIERRE RECONSTITUÉE  
GUÉRITES A SIGNAUX

TRAVAUX PUBLICS

ENTREPRISE

### Blondet-Saint-Paul

S.A.R.L. au Capital de 2.500.000 Francs  
81, Chemin Châteaue-Gaillard  
VILLEURBANNE (Rhône)  
Téléphone 96-10

ENTREPRISE

### RHODANAIENNE

de Terrassements et Puits

18, Rue Claude-Veyron, 18

LYON

TERRASSEMENTS - PUITS  
SONDAGES

ENTREPRISE

### Pierre BERTONCINI

Travaux Publics

MODANE

### ENTREPRISE GÉRARD RUVENHORST & HUMBERT

TRAVAUX PUBLICS

GROS TERRASSEMENTS

OUVRAGES D'ART

VIADUCS

SOUTERRAINS

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

Mécanicien de route : à Saint-Etienne, MM.

*Barralou P.*, *Hartmann A.* ; à Lyon-

*Mouche*, *M. Roure J.* ; à Badan, *M.*

*Mestre A.* ; à Chalon, *M. Mathieu G.* ;

à Vénissieux, MM. *Marnat M.* (Lyon-

*Mouche*), *Penidon E.* (Lyon-Mouche) ;

à Alès, *M. Bernis P.*

Élève-mécanicien : à Clermont, *M. Roux*

*R.* ; à Nîmes, MM. *Israël E.*, *Journe A.*

*Laurent M.* ; à Sète, *M. Chauzal F.*

VOIE

**Service Central.** — Ingénieur de 3<sup>e</sup>  
classe : *M. Habouzit M.*

Ingénieur-adjoint de 1<sup>re</sup> classe : MM.

*Teillas E.*, *Briffaux J.*

Sous-Ingénieur de 2<sup>e</sup> classe : *M. Foucault G.*

Inspecteur divisionnaire de 2<sup>e</sup> classe : *M.*

*Hamard L.*

Inspecteur de 2<sup>e</sup> classe : à Saint-Etienne,  
*M. Page J.*

Contrôleur technique principal : *M. Roy F.*

Employé : *M. Carap A.*

**Services régionaux.** — Ingénieur chef

d'arrondissement de 1<sup>re</sup> classe : à Lyon,

*M. Feyrabend Ch.* (Valence).

Sous-Ingénieur chef de section H.C. : à

Dijon, *M. Grand A.* (Lyon) ; à Avignon,

*M. Moustardier P.*

Sous-Ingénieur chef de section : à Cham-

béry, *M. Poirier R.* (Valence).

Chef d'études de 2<sup>e</sup> classe : à Nîmes, *M.*

*Veyron A.*

Chef de section principal : à Gap, *M. Loire*

*J.* (Veynes) ; à Montbéliard, *M. Miolle*

*R.* ; à Bourg, *M. Cassel F.*

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

Toulon, *M. Faraut J.*

Employé principal : à Marseille, *M. Dame J.*

SOCIÉTÉ

DES ENTREPRISES  
DE TRAVAUX PUBLICS

# ANDRÉ BORIE

Société à Responsabilité limitée au Capital de 20.000.000 de Francs

SIÈGE SOCIAL

PARIS (XVII<sup>e</sup>) — 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

Employé : à Lyon, *M. Chatard M.*  
Surveillant principal de la voie : à Tournon,  
*M. Giry H.* (Serrières).

RÉSEAU ALGÉRIEN

SERVICES GÉNÉRAUX

**Direction.** — Employé principal : à Alger, *Mlle*

*Gauthier M.*

**Service Médical.** — Sous-Chef de bureau

de 2<sup>e</sup> classe : à Alger, *M. Mingtes V.*

**Contrôle répartiteur.** — Chef de bureau

de 2<sup>e</sup> classe : à Alger, *M. Neveu A.*

Sous-Chef de bureau de 1<sup>re</sup> classe : à

Alger, *M. Motta G.*

Employée principale : à Alger, *Mlle*

*Utheza A.*

EXPLOITATION

**Service Central.** — Chef de bureau

principal de 1<sup>re</sup> classe : à Alger, MM.

*Lenoir P.*, *Velay A.*

ÉTABLISSEMENTS

## BAUDET, DONON & ROUSSEL

Société Anonyme au capital de 8.000.000 de francs

Siège Social : 139 et 141, rue Saussure, PARIS-17<sup>e</sup>

Tél. : CARNOT 88-10 et la suite

Constructions Métalliques

Ponts - Locotracteurs

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 Maiesherbes

Téléphone ANJOU 11-61

## HOTELS DU RÉSEAU

**PARIS - RESTAURANT BONNET**  
1, Rue de Lyon  
RENDREZ-VOUS PARISIEN  
(face gare) 15 % de Remise

**PARIS - TERMINUS LYON** Téléph.  
HOTEL-RESTAURANT-CAFÉ Did. 24-03  
19, 6<sup>e</sup> Diderot (Face arrivée) - Hôtel de tout premier ordre  
Dernier confort - Conditions spéciales aux Agents P.L.M.

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

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

**LE FAYET - HOTEL BON-NANT**  
(20 km. ChamoniX) - Ouvert toute l'année  
Tout confort - Prix spéciaux aux Cheminots P.L.M.  
Suif en août, prix de pension 26 fr. boisson comprise

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

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

Employé : à Alger, M. Gazel R., Mime  
Balen Y.

**Services régionaux.** - Chef de bureau  
de 1<sup>re</sup> classe : à Constantine, M. Barry C.  
(Oran).

Sous-Chef de bureau de 1<sup>re</sup> classe : à  
Oran, M. Berbar D.  
Chef de gare de 3<sup>e</sup> classe : à El-Affroun,  
M. Delobbe P.; à Affreville, M. Perfel-  
tini A.; à Perrégaux, M. Féral P.; à  
Saïda, M. Meyling C.; à Biskra, M.  
Brichet N.

Chef de bureau de gare de 2<sup>e</sup> classe : à  
Philippeville, M. Collomb-Clerc L. (Oran)  
Contrôleur des trains : à Alger, M. Devil-  
liers R. (Boghari).  
Facteur-Chef : à Boghari, M. Maurice L.  
Employé : à Oran, M. Beck L.  
Commis de 1<sup>re</sup> classe : à Blida, M. Avois-  
tin M. (El-Affroun).

Facteur-enregistreur : à Bordj-Bou-Arré-  
ridj ; M. Guilhaume E. (Agha) ; à Pré-  
vost-Paradol, M. Lefevre C. (Tlemcen) ;  
à Saïda, M. Chapuis A. (Ris-Salado) ; à  
Bedeau, M. Ortega A. (Sidi-Bel-Abbès) ;  
à Ain-Témouchent, M. Lambert F.  
(Oran-Marine) ; à Camp-du-Maréchal,  
M. Lacroix J. (Affreville).  
Commis de 2<sup>e</sup> classe : à El-Affroun, M.  
Foulon E. (Affreville) ; à Bordj-Bou-  
Arréridj, M. Esteve J. (Orléansville).

### MATÉRIEL ET TRACTION

**Services centraux et régionaux.** -  
Inspecteur divisionnaire de 2<sup>e</sup> classe : à  
Constantine, M. Pierrelaud A. (Oran) ;  
à Oran, M. Samie R. (Alger).  
Chef de bureau de 1<sup>re</sup> classe : à Alger, M.  
Léger F.

**NICE - HOTEL P. L. M.**  
Avenue de la Victoire  
Chambres de 12 à 40 fr.  
Se recommande au Personnel de la C<sup>ie</sup> P.L.M.

**NICE - Hôtel Mimosas - 25, Rue de la Bufla**  
Plein centre - Tout confort  
Chambre depuis 10 fr. - Pens. depuis 22 fr. suivant saison.  
Prix spéciaux pour Employés P. L. M.

**NICE - PENSION GILBERT**  
14, Rue Parisiex, 5 minutes gare - Tout confort  
Rendez-vous des Cheminots  
Pension complète 25 à 30 fr. suiv. sais. - Ecrire

**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  
- 3 pers. à partir de 15 fr. - ECRIRE -

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

**NICE - HOTEL-PENSION CARLONE**  
2, Boul. Carlone - Tout confort - Près mer  
Jardin. Pens. comp. de 25 à 35 fr. suiv. sais. Tram. 22  
- - - - - Se recommande au Personnel P.L.M. -

**CANNES - HOTEL DE PARIS** - Tél. 0-89  
34, Boulevard d'Alsace (5 minutes de la gare)  
Tout confort - Prix spéciaux aux Agents P.L.M.  
et leur famille - Ouvert toute l'année

Mabrouk, M. Chaboz L.

Employé : à Oran, M. Arnaud M.  
Mécanicien de route : à Alger, M. Grangier  
M.; à Orléansville, M. Daulard C.  
(Blida) ; à Sidi-Bel-Abbès, M. Recoura  
L.; à Mascara, M. Mas L. (Oran) ; à  
Alger, M. Pical A.; à Alger, M. La-  
pierre I. (Djelfa) ; à Blida, M. Monos  
V.; à Oran, M. Simon A.; à Oran, M.  
Nusbaum J.; à Sidi-Bel-Abbès, M.  
Gonzales J.

Eleve-mécanicien : à Orléansville, M.  
Boutat J. (Alger) ; à Oran, M. Grégoire P.  
**Approvisionnements.** - Sous-Inspec-  
teur : à Alger, M. Bonvalot C.

Sous-Chef de bureau de 2<sup>e</sup> classe : à Sidi-  
Mabrouk, M. Copes J. (Sidi-Bel-Abbès).  
Garde-magasin : à Alger, M. Touzet A.  
Employé principal : à Blida, M. Blatin A.;  
à Alger, M. Carcenac R.  
Employé : à Alger, M. Ricautier U.  
Employée : à Alger, Mlle Guillien M.;  
Mme Bourcier M.

### VOIE

**Etat-major.** - Ingénieur principal, Chef  
du Service de la Voie : M. Lecoanet J.  
**Services centraux.** - Inspecteur de 1<sup>re</sup>  
classe : à Alger, M. Resseguiet L.  
Inspecteur de 2<sup>e</sup> classe : à Alger, M.  
Dupain L.

Employé principal : à Alger, M. Bosc M.  
**Services régionaux.** - Ingénieur, chef  
d'Arrondissement à Oran : M. Coste A.  
Chef de district principal : à Oran, M.  
Blache P. (Orléansville).  
Employé principal : à Oran, M. Rabat Y.  
Employé : à Tlemcen, M. Gardie P.; à  
Alger, M. Cartier R.; à Alger, M. Prat G.

**BUFFET D'AVIGNON**  
Sa Cuisine - Sa Cave

**M. Aimé SILVESTRE**

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

Le meilleur accueil est réservé  
aux Agents et à leur famille

Sous-Inspecteur des Services Actifs : à  
Alger, M. Poitier C. (Oran).

Sous-Chef de bureau de 1<sup>re</sup> classe : à  
Alger, M. Andreani C.

Chef mécanicien : à Oran, M. Dameron E.  
(Alger).

Contrôleur technique adjoint : à Alger,  
M. Quesnel M.

**Ateliers et dépôts.** - Inspecteur divi-  
sionnaire de 2<sup>e</sup> classe : à Sidi-Bel-Abbès,  
M. Blazy J.

Chef divisionnaire d'Atelier de 1<sup>re</sup> caté-  
gorie : à Perrégaux, M. Kohler C.; à  
Bône, M. Champy C.

Contremaître principal : à Alger, M. Des-  
portes L.; à Alger, M. Guénot M.; à  
Blida, M. Benoist C.

Contremaître principal : à Perrégaux, M.  
Frespech J. (Alger) ; à Sidi-Bel-Abbès,  
M. Vambre L.

Sous-Chef de dépôt de 1<sup>re</sup> catégorie : à  
Philippeville, M. Richier E.

Sous-Chef de dépôt de 2<sup>e</sup> catégorie : à  
Alger, M. Cabantous G.

Contremaître de 1<sup>re</sup> catégorie : à Perrégaux,  
M. Brun-Gaillien E.; à Alger, M.  
Fournié L.

Contremaître-adjoint : à Alger, M. Robert  
F.; à Ménerville, M. Ribas A.; à Sidi-  
Bel-Abbès, M. Robles M.; à Sidi-