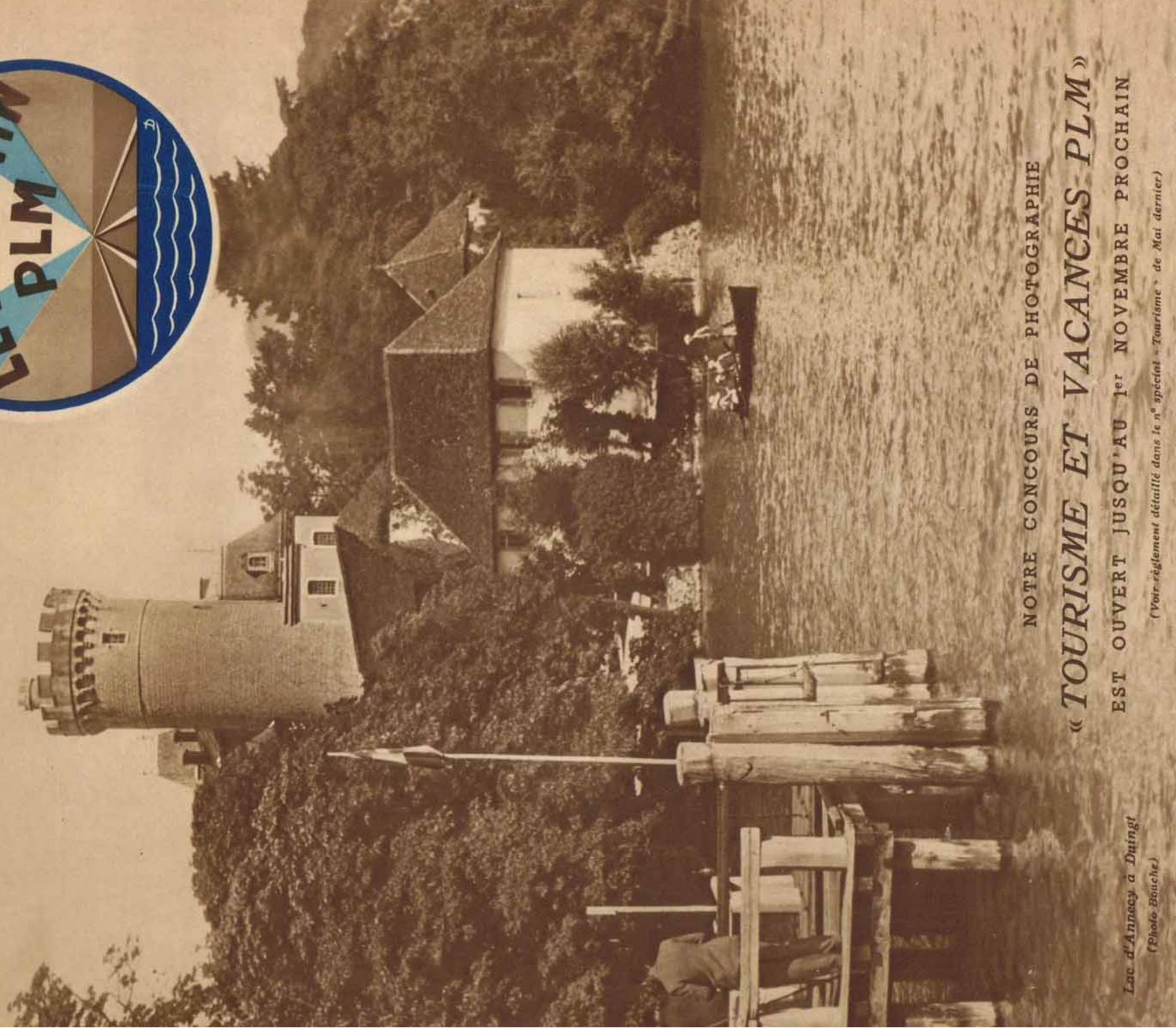


N° 46 — JUILLET 1936



NOTRE CONCOURS DE PHOTOGRAPHIE

« **TOURISME ET VACANCES PLM** »

EST OUVERT JUSQU'AU 1^{er} NOVEMBRE PROCHAIN

Lac d'Annecy à Duingt

(Photo Bouche)

(Voir règlement détaillé dans le n° spécial « Tourisme » de Mai dernier.)



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

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

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

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

■
 Distribution gratuite au Personnel et à tous les médecins de la Compagnie

■
 Vente au Public dans les gares du Réseau

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

■
 En lecture sur les paquebots des lignes partant de Marseille

SOMMAIRE

Distinctions honorifiques. — Belles carrières P.L.M. — Beaux états de service.

Vers un confort toujours plus grand, par M. Reure, Ingénieur du Service Central du Matériel.

Excursion aux Mines de la Mure, par M. L. Picard, Inspecteur Principal de l'Exploitation.

Les Résultats de notre Exercice 1935.

REVUE DOCUMENTAIRE : Trafic du Réseau P.L.M. — Modernisation de la gare d'Aix-les-Bains. — Une visite d'importateurs anglais aux Centres P.L.M. de primeurs. — Belle marche de train. — Consolidation de la voûte du souterrain de Beaucaire. — Draisines légères de tournées. — Il y a cinquante ans... — Je voudrais bien savoir...

Figures d'Agents. — Lectures. — L'Hygiène, par M. le Docteur Jules Renault. — Evitons les accidents.

Voyages par le Rail, par Claude Farrère, de l'Académie Française.

Puisaye, par M. Chéry.

VOS LOISIRS : Sports. — Arts. — Excursions. — T.S.F. — Pêche. — Jardinage.

POUR VOUS, LECTRICES : Billet gastronomique. — Vos Bébés. — Le Ménage. — La Mode.

•
 Avis aux abonnés. — Médailles d'honneur. — Distinctions honorifiques diverses. — Avancements en grade. — Rétirements. — Abonnements de propagande. — Petites annonces.

DISTINCTIONS HONORIFIQUES

Citations à l'Ordre du Réseau

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



A réussi, le 22 septembre 1935, par sa ténacité et son courage à arrêter un malfaiteur armé.

M. Marcel Maire, Homme d'équipe ffons de Surveillant de ronde à Dijon-Ville.



Par son courage et son sang-froid, a sauvé d'une mort certaine une voyageuse imprudente, le 29 décembre 1935.

M. Jean Girard, Homme d'équipe à Varennes-s-Allier.



A fait preuve de beaucoup de courage et de dévouement en coopérant, le 10 janvier 1936, à la capture de deux voleurs, après une lutte au cours de laquelle il fut blessé.

M. Francisque Richier, Homme d'équipe à Lyon-Perrache.



A fait preuve de courage et de perspicacité en arrêtant, le 25 janvier dernier, l'auteur de vols dont venaient d'être victimes des voyageurs.

M. Pierre Pasquito, Surveillant des trains à Oran.



A réussi, le 5 février 1936, par son courage et sa ténacité, à se rendre maître d'un cheval emballé.

M. Marcel Boyer, Garde-signaux à Marseille-St-Charles.



Par sa prompt intervention et son sang-froid, a évité, le 1^{er} mars 1936, un accident mortel à un jeune enfant.

M. Jules Ordry, Facteur-mixte à Saint-Marcel.



MM. Louis Ducarouge et Clovis Jothy, Chefs-sigillieurs, Baptiste Madrigal, Sous-Chef de gare, à Clermont-Ferrand.



M. Jaime Gonsalvez, Chef de canton à Lamoricière et Mme Gonsalvez, Garde-barrières.



M. Henri Poyet, Manœuvre au dépôt de Roanne.



M. René Félix, Facteur-enregistreur à Montigny-s-Loing.



MM. Auguste Garnodier, Mécanicien de route et Jean Orsi, Chauffeur de route du dépôt de La Blancarde.



M. Louis Puissant-Paganon, Aide-ouvrier à Annecy.



Le 2 décembre 1935, ont fait preuve de beaucoup d'initiative et de sang-froid en prenant les mesures propres à éviter un accident.

M. Jean Delécluse, Elève-mécanicien du dépôt de Besançon.



Le 1^{er} janvier 1936, ont fait preuve de beaucoup d'initiative et de sang-froid en permettant d'éviter le tamponnement d'une automobile immobilisée sur la voie et occupée par 6 personnes.

M. Lucien Guérin, Chef de district à Chagny.



M. Raphaël Ollivier, Chef de district Ppal à St-Etienne.



M. Joachim Alias, Chef de manutention à Oran.



Le 17 février 1936, ont coopéré à l'arrestation d'un indigène qui avait tenté de soustraire le portefeuille d'un voyageur.

M. Armand Vessereau, Cantonnier à Lorcy.



M. Antonin Dufeu, Facteur-mixte à Salaise.



Le 18 décembre 1935, par sa prompt intervention, a préservé d'un sérieux accident une voyageuse imprudente.



Par son courage et son sang-froid, le 7 janvier 1936, a sauvé un ouvrier d'une mort certaine, dans des circonstances particulièrement dangereuses.



Par sa vigilance et son sang-froid, a sauvé la vie d'un enfant qui, le 16 janvier 1936, allait être victime de son imprudence.



Le 18 janvier 1936, ont fait preuve de beaucoup de courage et de sang-froid en prenant, dans des circonstances particulièrement périlleuses, les mesures propres à éviter un accident.



A fait preuve de dévouement et de sang-froid, le 1^{er} mars 1936, en maîtrisant un dangereux dément, armé d'un fusil.



A fait preuve de sang-froid et de courage, en coopérant, le 11 mars 1936, à la capture d'un dangereux malfaiteur.

M. Louis Beaufils, Facteur-Enregistreur à Vénissieux.

Sont cités collectivement à l'Ordre du Réseau les Agents des différents services de la résidence d'Alès, qui, le 10 mars dernier, ont donné un bel exemple de zèle et de dévouement en coopérant activement à l'extinction d'un violent incendie.

Citation collective

Légion d'honneur

Par décret du 28 novembre 1935, a été nommé dans l'Ordre National de la Légion d'honneur :
Chevalier : M. Paillon Ch., Brigadier à Antibes.

Médaille Militaire

Par décrets des 28 juin 1935, 14 janvier, 28 février et 17 mars 1936, la Médaille Militaire a été conférée aux Agents dont les noms suivent :

MM. Ardisson C., Facteur aux écrits, à Nice-Ville ; Augier A., Homme d'éq. à Apt ; Bailly C., Brigadier de manut. à Paris-Tiquetonne ; Barbarin L., Chef de train à La Seyne ; Barbier C., Homme d'éq. à Tarascon ; Bely B., Vagonnier à Aisy ; Bertin P., Aiguilleur à Villeneuve-Trigave ; Besset J., Homme d'éq. à Saint-Etienne-Bellevue ; Billet-Nemoz G., S-Chef de manœuvres à Miramas ; Bogiraud J., S-Chef de canton à Andancette ; Bonnard M., Chef de canton à Vienne ; Bourre E., Commis à Four-

chambault ; Boutaud C., Employé au dépôt de Nîmes ; Bouygue E., Manœuvré à Pierrelatte ; Breuille A., Manœuvré sp. à Laroche ; Briguière J., Homme d'éq. à Ales ; Brivadier J., Brigadier de manut. à Clermont-Ferrand ; Catherine J., Chef de train à Paris ; Celle B., Aiguilleur à Clermont-Ferrand ; Chabaud U., Conducteur à Grenoble ; Chabert X., Brigadier de manœuvres à Ales ; Chamboredon G., Pointeur-releveur à Ales ; Champelier C., Brigadier à Vogue ; Charre C., Mécanicien

(Suite page LXI)

Mentions pour actes méritoires

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

MM. Achard S., Homme d'équipe à Lyon-Saint-Paul ; Bar T., Manœuvré à La Blancarde ; Borgeot L., Gardien à Chalons ; Chauchat G., Facteur aux écritures à Saint-Florentin ; Coudurier C., Chef de gare à Grézy-s-Isère ; Gabellon M., Manœuvré à Avignon ; Lamouroux R., Gardien à Chalons ; Luc E., Journalier à Marseille-Jol. ; Moreau F., Facteur-enregistreur à La Praz ; Pantalacci A., Homme d'équipe à Marseille-Jol. ; Roure A., Homme d'équipe à Moulins ; Serain C., Facteur-mixte à La Praz ; Thabuis R., Facteur-enregistreur à La Praz.

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

Services Financiers. — M. Cournille, Sous-Brigadier des Garçons de Bureau.
Exploitation. — MM. Belin J., Homme d'éq. à Clermont-Ferrand ; Brunier P., Receveur à Valence ; Davier P., Homme d'éq. à Saint-Etienne-Chât. ; Mille Dufour A., Factrice aux écrits à Clermont-Ferrand ; MM. Durin H., Caissier à Clermont-Ferrand ; Dutruge Ph., Garde-signaux à Estressin ; Estienne V.,

Brigadier de manutention à Marseille-Jol. ; Gadet N., Homme d'éq. à Paris ; Mme Gaillard G., Chef de station à Rette ; MM. Galibert J., Homme d'éq. à Paris ; Garret J., Homme d'éq. à Clermont-Ferrand ; Guigner A., Facteur aux écrits à Montbellard ; Laurent H., Facteur aux écrits à Sainte-Foy-l'Argentière ; Lascols E., Homme d'éq. à Ales ; Merendet E., Homme d'éq. à Bourg-Saint-Maurice ; Noël J., Chef de

groupe à Paris ; Pages R., Homme d'éq. à Nice-Ville ; Pascal H., Homme d'éq. à Paris ; Peyrille F., S-Chef de manœuvres à Bercy ; Ray A., Homme d'éq. à Paris ; Rivier M., Contrôleur tech. à Marseille ; Rochigneux H., Chef de train à Paris ; Aglier A., Receveur à Marseille-Saint-Ch. ; Autran H., Facteur aux écrits à Nice-Ville ; Barthélémy M., (Suite page LXI)



De gauche à droite :

MM. Bligny, Chaumeton,

Guérin, Nicolas
et Mossant.

M. Bligny, Chef d'entretien principal à Lyon-Guillotière, a quitté la Compagnie le 1^{er} février 1936, après l'avoir servie pendant plus de 30 ans.

Entré au Réseau en 1905, comme Ajusteur stagiaire aux ateliers de voitures d'Oullins, il fut nommé successivement Vérificateur au Contrôle des Travaux Extérieurs en 1913, Contremaître aux ateliers de voitures d'Oullins en 1919, Sous-Chef d'entretien à Lyon en 1921, Chef d'entretien en 1922 et enfin Chef d'entretien principal en 1933.

Spécialisé dans les questions d'entretien depuis de longues années, M. Bligny a toujours su, par ses qualités d'ordre et de méthode, obtenir les meilleurs résultats.

M. Chaumeton, Ingénieur chef du 8^e Arrondissement de la Voie, à Grenoble, est parti en retraite le 1^{er} avril, avec le titre d'ingénieur honoraire.

Ancien élève du Lycée de Grenoble, M. Chaumeton était entré au Chemin de fer le 1^{er} janvier 1899, en qualité d'Employé. Il a rempli successivement les fonctions de Conducteur de la Voie, Sous-Chef de section, Chef de bureau, Chef de section, Sous-Ingénieur, Chef de section, Ingénieur adjoint puis Ingénieur Chef d'Arrondissement, faisant toujours preuve des plus sérieuses qualités durant ses 37 années de services.

M. Guérin, Sous-Chef des ateliers de wagons de Villeneuve-Saint-Georges, admis à la retraite le

BELLES CARRIÈRES P. L. M.

1^{er} mai 1936, compte aussi 30 années passées de services. Entré au Réseau en 1906, comme Dessinateur stagiaire aux ateliers de wagons de Villeneuve, il fut nommé successivement Employé au bureau de la 1^{re} Circonscription du Matériel en 1909, Dessinateur aux ateliers de wagons de Dijon-Perrigny en 1910, Contremaître aux mêmes ateliers en 1912, puis à ceux de Villeneuve en 1915, Chef divisionnaire d'atelier en 1920 et enfin Sous-Chef des ateliers de Dijon en 1929, puis de Villeneuve en 1933.

M. Guérin, qui s'était formé lui-même, a toujours fait preuve d'une activité et d'une conscience professionnelle dignes d'éloges.

M. Mossant, Sous-inspecteur du Service Electrique à Saint-Etienne, a été admis à la retraite le 1^{er} avril dernier, après 39 ans de services.

Entré au Réseau le 1^{er} février 1896, comme Ouvrier télégraphier (Echelle 4), M. Mossant a rempli successivement les fonctions de Surveillant, Surveillant principal, Contrôleur-adjoint, Contrôleur principal

puis Contrôleur de l'Exploitation (Service Electrique). Ses excellentes connaissances professionnelles, l'action qu'il avait sur son personnel et l'effort particulier qu'il a fait pour la réorganisation du Service Electrique dans sa Section, lui ont valu d'être nommé en 1932 au grade de Sous-Inspecteur du Service Electrique.

M. Nicolas, Sous-Ingénieur, Chef des ateliers de wagons de Villeneuve-Saint-Georges, a été admis à la retraite le 1^{er} avril 1936, après 31 ans de services. Ancien élève des Arts et Métiers de Châlons, M. Nicolas était entré au Réseau en 1905, comme Dessinateur stagiaire au Bureau des Etudes ; il fut nommé successivement Contrôleur à la 1^{re} Circonscription du Matériel en 1908, Contremaître aux ateliers de machines de Paris en 1909, Chef de la serrurerie aux ateliers de voitures de Villeneuve en 1912, Chef du Petit-Entretien de Paris en 1915, Chef des ateliers au Petit-Entretien de Villeneuve en 1923, Chef des ateliers principal de Marseille-Prado en 1929 et enfin Sous-Ingénieur, Chef des ateliers de Dijon-Perrigny en 1930, puis de Villeneuve en 1932.

Au cours de sa carrière, M. Nicolas s'est toujours montré très bon organisateur et excellent technicien. Sa parfaite connaissance du matériel, alliée à de réelles qualités de direction, lui a permis d'obtenir les meilleurs résultats.



M. Berger,
S-Chef visiteur
à Chalons.



M. Dervieux,
Chef de canton
à Givors.



M. Dubrion, Chef de
groupe au Service
Central de la Voie.



M. Garby, Chef de
brigade d'ouvriers
à Oullins.



M. Fouet, Contre-
maître 1^{re} catégorie
à Hautmont.



M. Gaucherand,
Chef de train
à Nîmes.

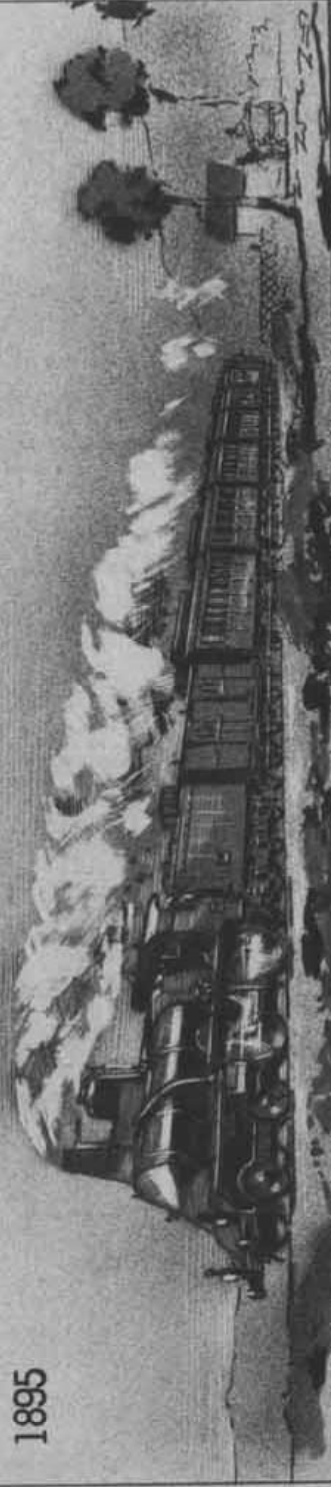


M. Savet, Contrôleur
technique adjoint
de la Voie à Lyon.

Les Beaux États de Service de nos Retraités

Sont à signaler pour leurs Beaux États de Service au Réseau, les Agents ci-dessous qui viennent d'être admis à la retraite :

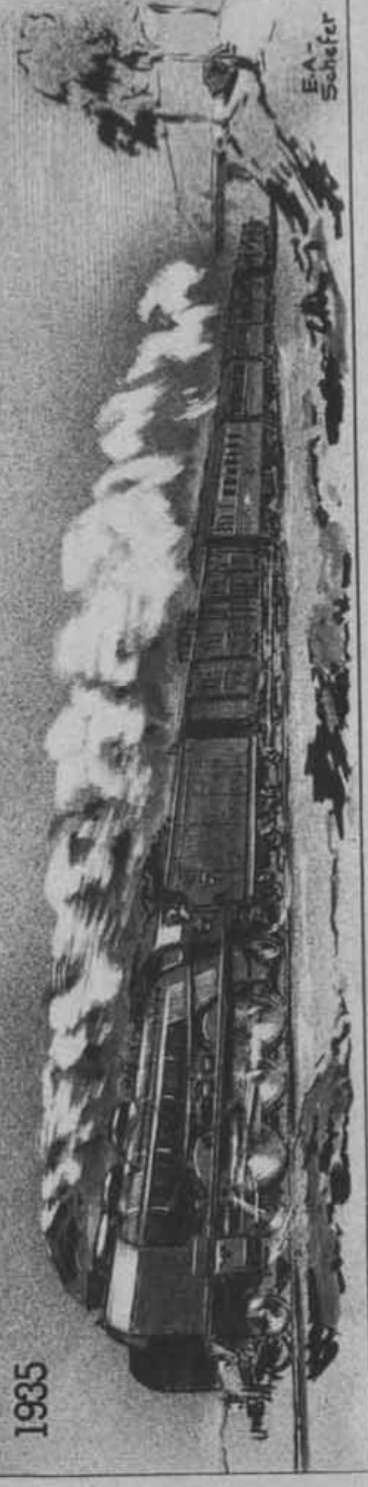
1895



1905



1935



E.A. Scheffer

Vers un confort toujours plus grand

LE grand public s'est facilement épris des nouvelles formules de traction lancées tous ces derniers temps et qu'il considère comme une véritable révolution de nos transports ferroviaires. Mais il a peut-être un peu trop tendance à croire que la traction Diesel, les autorails, les Michelines, les trains carénés sont les seuls progrès que le Rail offre à ses clients.

A ces progrès, considérables il faut le reconnaître, à ces formules modernes et séduisantes, il serait injuste d'opposer notre matériel courant, en le considérant comme vétuste et voué à une prochaine disparition.

Ce matériel a constamment évolué vers le mieux, vers un plus grand confort. Mais il est assez humain que, tout aux engins nouveaux, le public oublie que le type actuel de la voiture de chemin de fer est le fruit d'un siècle de patientes études et d'une accumulation de réalisations de détail, dont chacune n'avait, semble-t-il aujourd'hui, rien de sensationnel et qui pourtant ont abouti, dans l'ensemble, à un progrès réel (fig. 1). Il est vrai que le confort est devenu, de nos jours, chose tellement banale qu'on le méconnaît volontiers.

Pour l'apprécier à sa juste valeur, il faut se livrer à un effort d'imagination, se reporter à un laps de temps suffisamment éloigné, puis essayer de reconstituer les progrès successivement acquis. Tel est l'objet du présent article.

par M. Reure,
Ingénieur du Service Central
du Matériel

1895

Sans remonter à un passé trop lointain, faisons une tournée à la gare de Paris il y a 40 ans. Notre grande relation Paris-Marseille est desservie : par 2 rapides de 1^{re} classe, l'un de jour, l'autre de nuit; par 2 express de 1^{re} et 2^e classes et 2 express à 3 classes (ces derniers atteignent Marseille en un peu plus de 19 heures!). Quelle lenteur, lorsqu'on pense aux programmes actuels de liaison Paris-Marseille en moins de 9 heures!

Nos grands trains sont remorqués vers la fin du siècle dernier par les nouvelles locomotives de la série C-21-60 (les petites 220) dont le coupe-vent qui pointe constitue le premier essai de carénage aérodynamique. Ce sont les premières machines « Compound » de série que nous mettons en service; elles pèsent 50 t en ordre de marche.

Les voitures qui composent ces trains sont en général des voitures de 1^{re} et 2^e classes, dites ABAB-12000, qui circulent depuis 2 ans environ. Montées sur 3 essieux, munies de portières latérales à chaque compartiment comme leurs devancières, elles possèdent un couloir latéral ainsi qu'un petit w.-c.-toilette fort apprécié par les voyageurs, obligés il y a peu de temps encore d'attendre les arrêts pour obéir à la nature ou faire leur toilette.

Enfin, dernière nouveauté : chaque voiture est réunie

à ses voisines, à chaque extrémité, par des soufflets qui permettent de passer de l'une à l'autre, à l'abri des intempéries et de la poussière.

L'éclairage n'a pas été négligé : un bec « papillon », alimenté au gaz d'huile, répand dans le compartiment la belle lumière de ses 8 à 10 bougies !

Pour le chauffage, on en est encore aux bouillottes. Sans doute tiennent-elles les pieds bien au chaud, mais quel désagrément que d'être réveillé la nuit par une rentrée d'air glacial tandis qu'un brave préposé au changement des bouillottes vous invite à lever vos pieds !

Certaines voitures ont un demi-compartiment à 3 places appelées « fauteuils-lits » : lorsqu'on tire la banquette en avant, le dossier suit le mouvement, ce qui permet au voyageur de se placer dans la position demi-couché ; en face de lui, un petit strapontin pour allonger les jambes ; au centre de la cloison opposée aux 3 fauteuils, un petit meuble en acajou contient une cuvette basculante, alimentée en eau par un réservoir. Telles sont alors les places de luxe ordinaires.

Les grands trains de nuit comportent également une voiture avec 1 ou 2 compartiments de lits-salons ou une voiture à 3 compartiments de lits-salons. Chacun de ces compartiments possède 3 lits garnis de repps, avec oreillers et couvertures, sans drap ; il communique avec un petit w.-c.-toilette, des plus modestes.

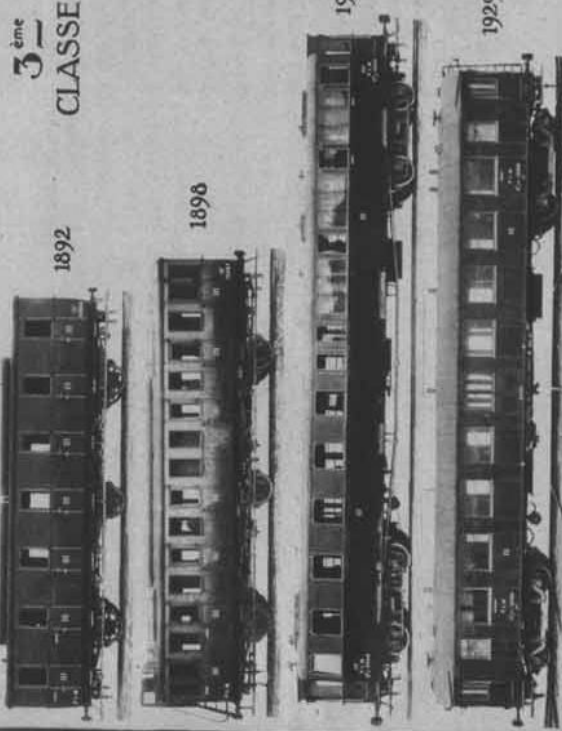
Quelques-unes de ces voitures possèdent des chauffettes fixes, chauffées par thermo-siphon.

La composition des trains de nuit sur Marseille compte, en général, une des 9 voitures de 1^{re} classe à bogies qui ont été construites à l'occasion de l'Exposition de 1888. Ces prototypes sont trouvés lourds, encombrants et peu esthétiques ; aussi a-t-on dû renoncer à construire de nouvelles unités de ce matériel, malgré tout le confort qu'il apporte.

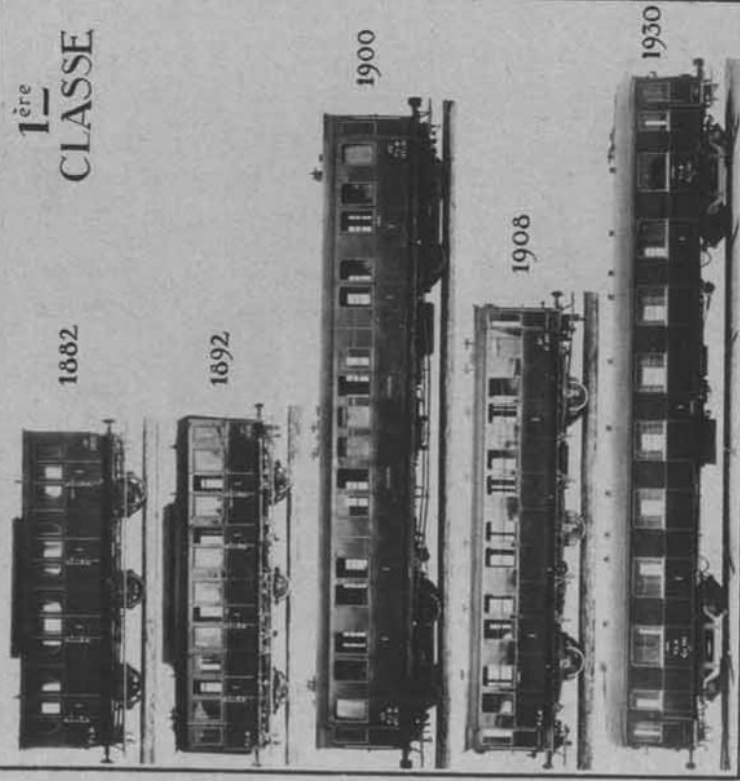
Quant aux voyageurs de 3^e classe, ils n'ont encore à leur disposition que les voitures CC à 3 essieux et 5 compartiments, construites de 1882 à 1888. On vient seulement de mettre en service 6 voitures CC à 7 compartiments séparés, type de voitures qui sera construit dans les prochaines années : comme il n'existe pas encore d'express à long parcours sans arrêt avec voitures de 3^e classe, aucune d'elles ne comprend de w.-c.

Enfin, le matériel des trains omnibus et de la banlieue parisienne se compose, en 1895, de voitures dont la construction s'échelonne de 1847 à 1887 ; un assez grand nombre a encore un châssis en bois et l'éclairage à l'huile ou au colza minéral.

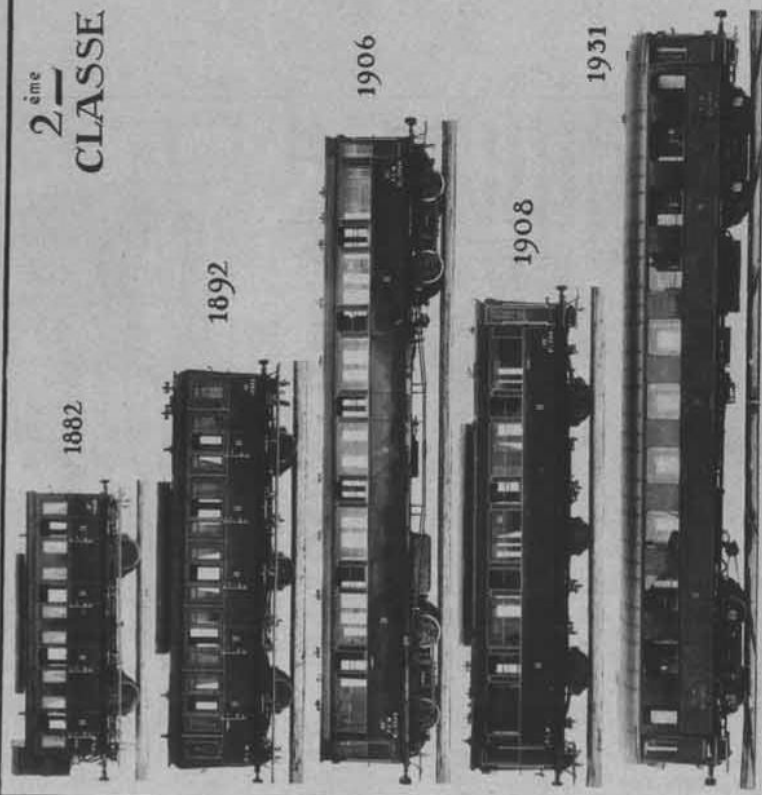
Notons aussi que quelques voitures de la **Compagnie des Wagons-Lits** circulent dans les grands trains de nuit.



3^{ème} CLASSE



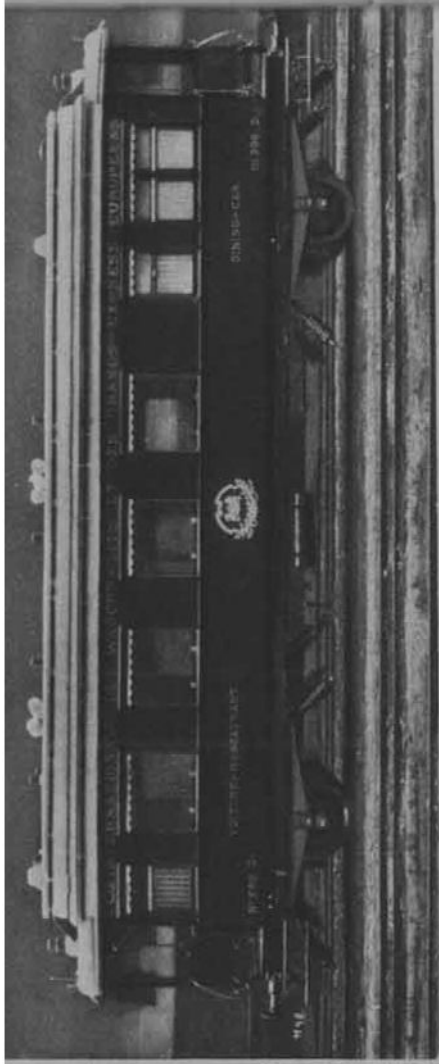
1^{ère} CLASSE



2^{ème} CLASSE

Fig. 1. — Evolution du matériel roulant « Voyageurs » durant les 50 dernières années.

Elles sont du type à 16 places : 4 compartiments, à 2 lits superposés, possèdent un petit lavabo ; les autres ne disposent que des lavabos communs. C'est en 1895 également que de nouvelles voitures-lits, à 18 places, avec cabinet de toilette disposé entre les 2 compartiments qu'il dessert, sont mises en service sur le « Calais-Méditerranée-Express » qui vient d'être créé. Les wagons-restaurants, encore très peu nombreux (fig. 2), grandissent aussi et offrent maintenant 42 places. Tout ce matériel des Wagons-Lits est monté sur de nouveaux bogies, entièrement métalliques, qui bientôt seront adoptés par tous les réseaux européens.



leur tare est de 36 à 37 t, contre 11 à 12 m et 16 t pour les voitures à 3 essieux jusqu'alors en service dans les trains rapides.

L'entrée dans les compartiments se fait uniquement par le couloir aboutissant à une terrasse située à chaque extrémité de la voiture. Les w.-c., encore assez petits, possèdent un meuble-toilette avec cuvette basculante en maillechort et, chose nouvelle, de l'eau chaude en hiver. Les lits-salon, toujours à 3 lits, ne présentent pas de particularité à signaler; par contre, les 2 lits du compartiment-salon de luxe sont munis de draps.

Deux grandes innovations retiennent l'attention et constituent un gros progrès pour le confort des voyageurs: l'éclairage électrique et le chauffage par la vapeur.

L'éclairage électrique est assuré par 2 lampes de 10 bougies, ce qui double la puissance lumineuse utilisée jusqu'ici. Le principe de l'installation est le même qu'accoutumé, mais la réalisation, alors toute nouvelle, est trop compliquée. Aussi, quelques années plus tard, optera-t-on pour l'éclairage au gaz par incandescence.

Le bogie a maintenant conquis droit de cité; la douceur de son roulement aux grandes vitesses est reconnue sans conteste. Aussi notre Compagnie a-t-elle décidé de mettre en construction 56 voitures à bogies, pour le transport de sa clientèle de luxe et de 1^{re} classe dans les trains rapides, à l'occasion de l'Exposition Universelle.

Le type de ces voitures est complètement nouveau: leur longueur hors tampons est de 19 à 20 m environ et

Fig. 2. — Ancien wagon-restaaurant à deux essieux. Ci-dessus, vue d'ensemble. Ci-contre, vue intérieure.

1900

Le chauffage par la vapeur vient d'être mis au point: des chauffe-reites, installées à demeure dans le plancher, sont remplies d'une dissolution incongelable, traversée par un petit tuyau dans lequel circule la vapeur vive venant de la locomotive; un robinet, dont la commande est à l'intérieur de chaque compartiment, permet d'interrompre le chauffage au gré des voyageurs.

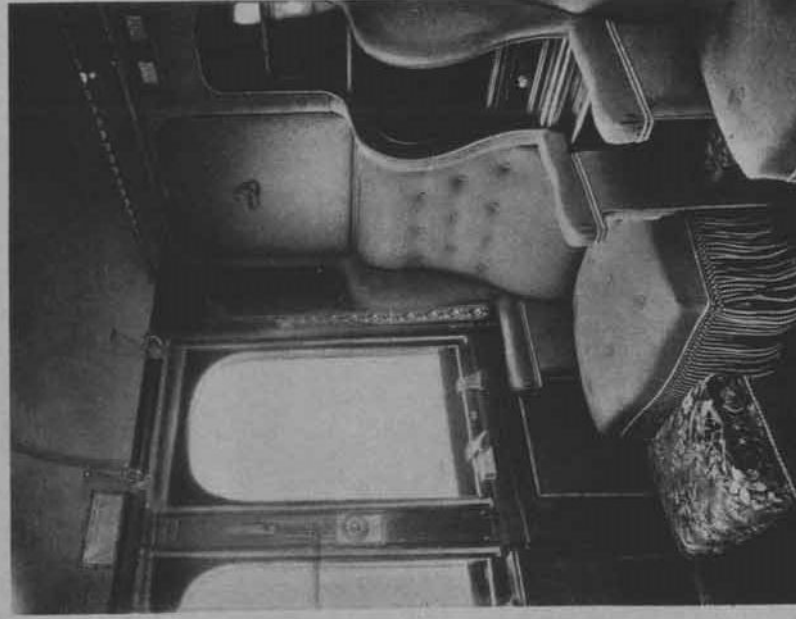


Fig. 3. — Compartiment de lits-salon PLM à 2 lits avec draps: disposition de jour et de nuit.



Fig. 4. — Ci-dessus, compartiment P.L.M. de 1^{re} classe avec sièges individuels et dossiers « inclinables ».
Ci-contre, lavabo en grès cérame (type 1930).

Pour la 2^e classe, on en reste encore au matériel à 3 essieux et portières latérales, mais on le munit du chauffage à la vapeur.

Enfin, apparaissent, dans nos express de toutes classes, les voitures de 3^e classe à 3 essieux, dénommées actuellement C-7-t, avec un couloir et un w.-c., complété par un lavabo à partir de 1905.

Les wagons-lits ont accru le confort de leurs aménagements intérieurs, et les wagons-restaurants sont encore plus vastes; certains offrent maintenant 50 places, et de grandes baies disposées devant les tables permettent aux voyageurs de voir aisément le paysage. Un nouveau type de véhicule est mis en service, la « voiture-salon », où les voyageurs des trains rapides de jour (Savoie-Express et un peu plus tard Côte-d'Azur-Rapide) peuvent se grouper à l'aise pour causer et fumer.

Parallèlement à cet accroissement de confort, la puissance des locomotives est augmentée. Depuis 1901, ce sont des locomotives C-61 à 180 (les 220-A) qui remorquent les rapides et express.

1905

Ces machines permettent de nouveaux gains de vitesse; aussi, dès 1905, met-on en service le « Côte-d'Azur-Rapide » qui atteint Dijon en 3 h 50 et Nice en 13 h 50. Puis, avec les locomotives 2600 (actuellement 230-B), à 3 essieux accouplés, il devient possible d'accroître à la fois la vitesse et le tonnage de tous les trains.

La crise d'alors s'atténue, le trafic prend un nouvel essor et notre Réseau fait alors un très gros effort pour renouveler son matériel roulant; plus de 100 voitures de 1^{re} classe ou mixtes à bogies, dont une partie avec compartiments de lits-salon et salon de luxe sont mises en service. Les lits-salons sont à 3 lits ou à 2 lits, nouveau type, avec draps, ces derniers connaissant très vite la faveur de notre clientèle de luxe (fig. 3).

Apparaissent à la même époque 80 voitures B-8 de 2^e classe à bogies et plus de 330 voitures C-10 de 3^e classe à bogies; ce sont les voitures à couloir en T. Leur présence dans les premiers trains rapides à 3 classes, qu'on vient de créer, font sensation; nous voici déjà tellement loin des petites C-5!

Tout ce matériel est éclairé au bec Auer, véritable révolution dans l'éclairage au gaz, qu'on applique alors à tout l'ancien matériel, en même temps qu'on y monte le chauffage par la vapeur du système Heintz. Dans ce nouveau procédé, la chaudière est chauffée directement par la vapeur préalablement ramenée à basse pression grâce à un appareil appelé « saturateur ». Avec ce système, les chaudières sont très vite chaudes, mais elles se refroidissent aussitôt que la vapeur cesse d'agir.

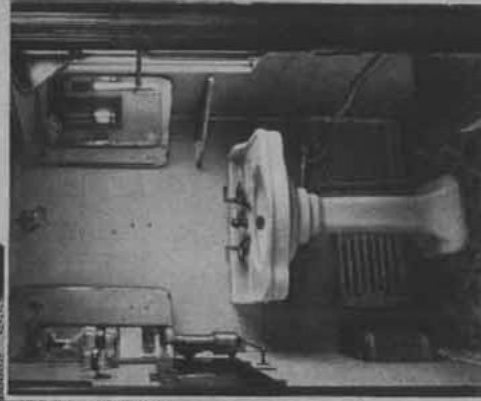
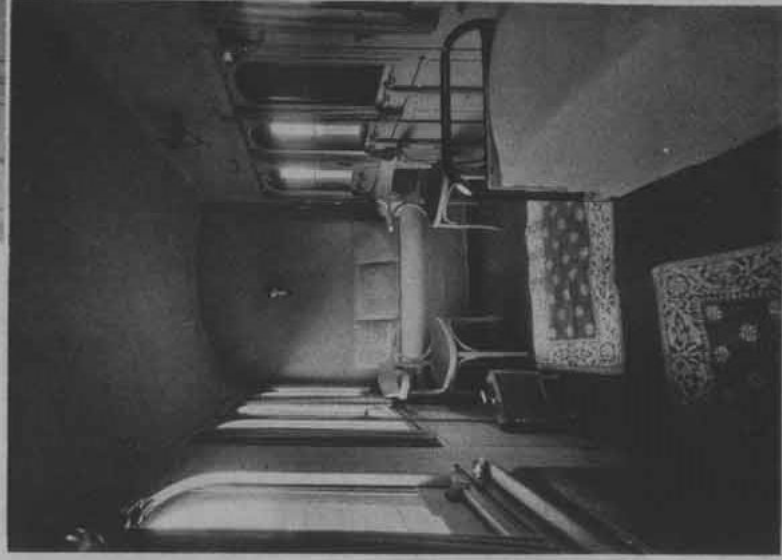


Fig. 5 et 6.
Voiture P.L.M.
pour transport
de malade.
Ci-dessus :
L'office avec cuisine
électrique.
Ci-contre :
Vue d'ensemble
de la chambre
pour malade.



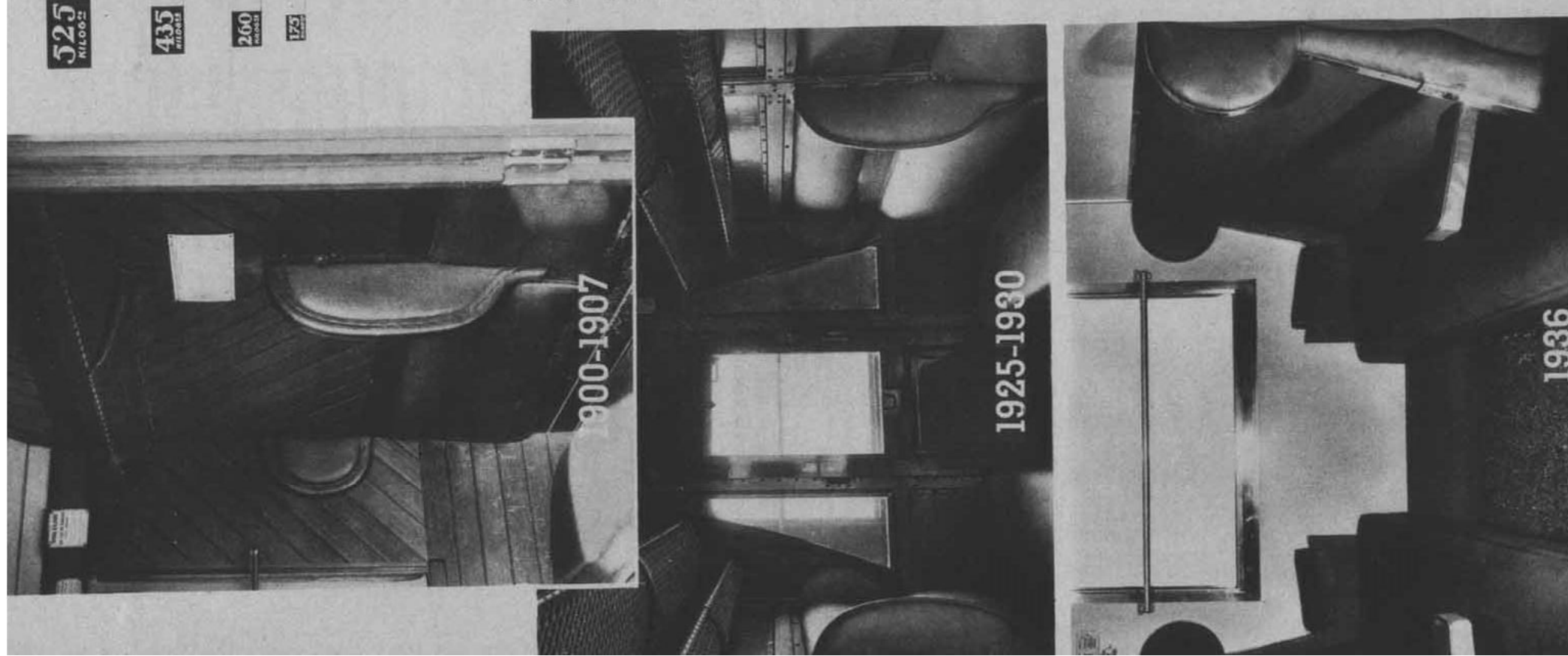


Fig. 7. — Evolution du compartiment de 3^e classe.

525 KILOGS

435 KILOGS

260 KILOGS

175 KILOGS

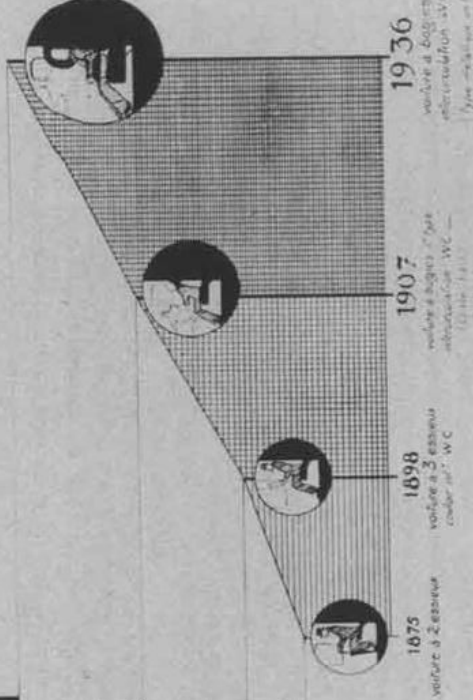


Fig. 8. — Evolution du poids mort par place offerte en 3^e classe.

1910

De 1908 à 1910, on crée le matériel à 3 essieux, dit « à terrasse », du même type que les voitures à bogies, destiné à suppléer celles-ci quand l'importance du trafic ne justifie pas la présence d'aussi lourdes voitures (fig. 1).

1910 voit aussi apparaître les premières rames des voitures de banlieue à 3 essieux, avec couloir central et w.-c., qui rénovent complètement les trains de banlieue, jusque-là composés de façon hétéroclite.

A la même époque, on étudie un nouveau type de compartiment de demi-luxe « à couchettes », destinées à se substituer aux fauteuils-lits qui ne permettent pas de s'allonger entièrement. De 1911 à 1913, 20 voitures de 1^{re} classe A¹ c¹ et 50 voitures mixtes A³ c³ B³ munies de compartiments à couchettes entrent progressivement dans la composition des grands trains.

1914

La construction des machines « Pacific » permet d'accroître encore la charge des trains qu'on peut entièrement composer de voitures à bogies, dont le rythme de construction se poursuit. Mais voici août 1914, l'agression allemande, la guerre... Pour longtemps, il ne sera plus question de confort ni de matériel neuf...

De 1919 à nos jours

Après l'armistice, il ne pouvait s'agir que de parer au plus pressé : restaurer le parc sommairement entretenu pendant 5 ans, construire du matériel neuf sur les types existants.

On revient à l'éclairage électrique en doublant sensiblement sa puissance, en 1^{re} et en 2^e classes d'abord, ensuite en 3^e classe.

Par ailleurs, il est apparu que la construction entièrement métallique augmentait dans de très grandes proportions la sécurité et le confort des voyageurs. Aussi, à partir de 1925, tandis que les machines « Mountain » vont entrer en service, construisons-nous à une allure accélérée des voitures des 3 classes « Tout acier » qui maintenant composent normalement nos grands trains; comme il est impossible de renouveler entièrement notre parc composé d'un grand nombre d'unités modernes, mais avec charpente de caisse en bois, nous profitons des grandes réparations de ces unités pour les doter d'une charpente métallique donnant les mêmes conditions de sécurité et de confort que des voitures toutes neuves.

En même temps, le vieux bogie « wagon-lits » fait place au bogie américain à balanciers dit « Pennsylvania », maintenant coulé en acier d'un seul bloc rigide; d'autre part, la boîte d'essieux ordinaire, où le chauffage est toujours à redouter, est remplacée peu à peu par la moderne boîte à rouleaux.

Les sièges et dossiers font l'objet d'études multiples pour l'amélioration de leur confort. Signalons les sièges individuels avec dossiers mobiles en 1^{re} classe (fig. 4).

Les toilettes-lavabos sont mis au goût du jour : peinture claire, glace sans cadre, cuvette en grès cérame (fig. 5). Le nombre des voitures avec compartiments à couchettes s'accroît considérablement; aussi la place de lits-salon sans drap disparaît-elle définitivement.

Un mot, en passant, sur nos voitures pour transport de malades : 2 vieilles voitures à 3 essieux de la construction de 1893 sont remplacées par nos salons nos 15 et 16 (fig. 6) qui représentent le summum du confort.

On ne saurait ici passer sous silence l'effort remarquable que la Compagnie des Wagons-Lits a accompli, de son côté, pour satisfaire l'importante clientèle des années dites de prospérité. Dès 1920, elle a décidé d'adopter, pour son matériel, la construction métallique avec bogies américains à châssis monobloc en acier moulé. Les premières voitures-lits de ce type sont mises en service en 1922 et la construction de voitures d'un type analogue se poursuit jusqu'en 1928. On voit sortir aussi, suivant les mêmes principes, des voitures-lits de 2^e classe à 24 places et des voitures-restaurants.

En 1926, elle introduit en France, pour les voyages de jour, les premières voitures-salon d'un type nouveau, dit « Pullman », où les repas sont servis aux voyageurs sans qu'ils aient à se déranger.

Au début de 1927, cette Compagnie fait construire des voitures-lits dites de « grand luxe », comportant 10 compartiments très spacieux, de grand confort, d'une décoration particulièrement réussie. Au total, 90 unités affectées au « Calais-Méditerranée », et très appréciées de la clientèle de ce train de luxe.

En 1929, apparaissent les nouvelles voitures-lits du dernier type avec 11 compartiments spacieux, pouvant être occupés par 1 ou 2 voyageurs, ainsi que des voitures-restaurants de même construction. Enfin, en 1933, — il s'agit de lutter contre la crise — la Compagnie des Wagons-Lits aménage ses voitures-lits de 3^e classe, tandis que commencent à circuler sur certains trains les premiers wagons-restaurants-bars et voitures-buffets.

1936

Avec la fin de 1930 était apparu, dans notre matériel P.L.M., un nouveau type de compartiment dit à « couchettes-toilette » : compartiments à 2 places, jumelés 2 à 2 pour faciliter le groupement des familles; chaque compartiment disposant d'une toilette avec eau chaude et froide, masquée de jour par une tablette. Le très grand succès remporté par ces places nous a conduits à en mettre en cons-

LE CONFORT SUR LES GRANDS RESEAUX

1^{ère} CLASSE

Couchettes-toilette

2^{ème} CLASSE

Couchettes

3^{ème} CLASSE

Type spécial

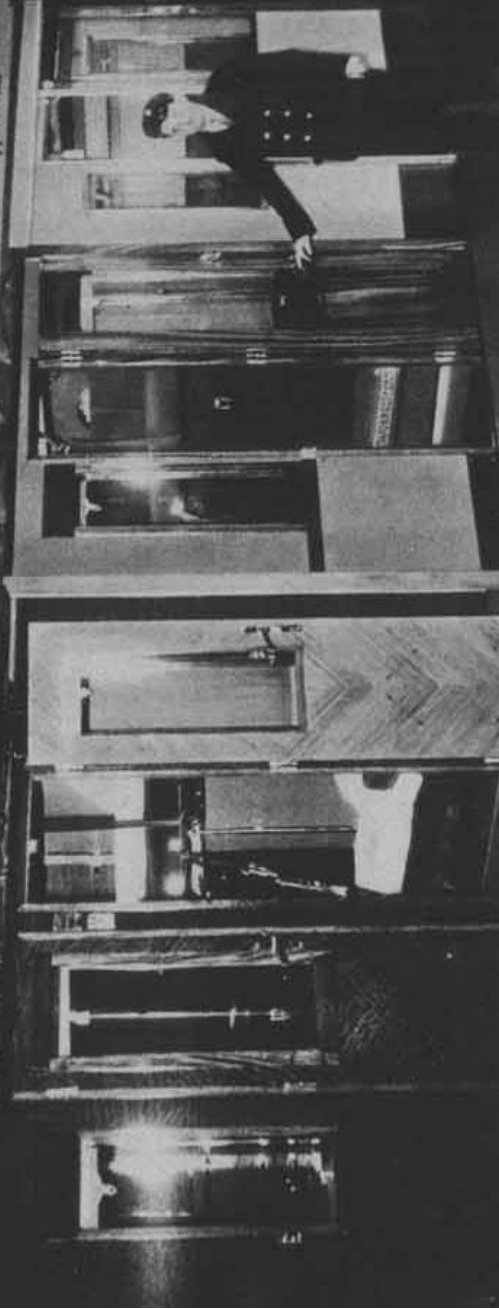


Fig. 8. — A l'Exposition « l'Invitation au Voyage » du Musée Galliera à Paris, maquettes grandeur naturelle des nouveaux compartiments P.L.M. de 1^{re}, 2^e et 3^e Classe.

Ingénieur du Service Central du Matériel.

REURE,

truction un nouveau lot dont la décoration très moderne, en acier inoxydable, a été étudiée spécialement par un décorateur en renom. Ceux de nos lecteurs qui ont rendu visite à l'Exposition de Bruxelles, l'an dernier, ont pu en voir la maquette, parmi les nouveautés présentées par le P.L.M.

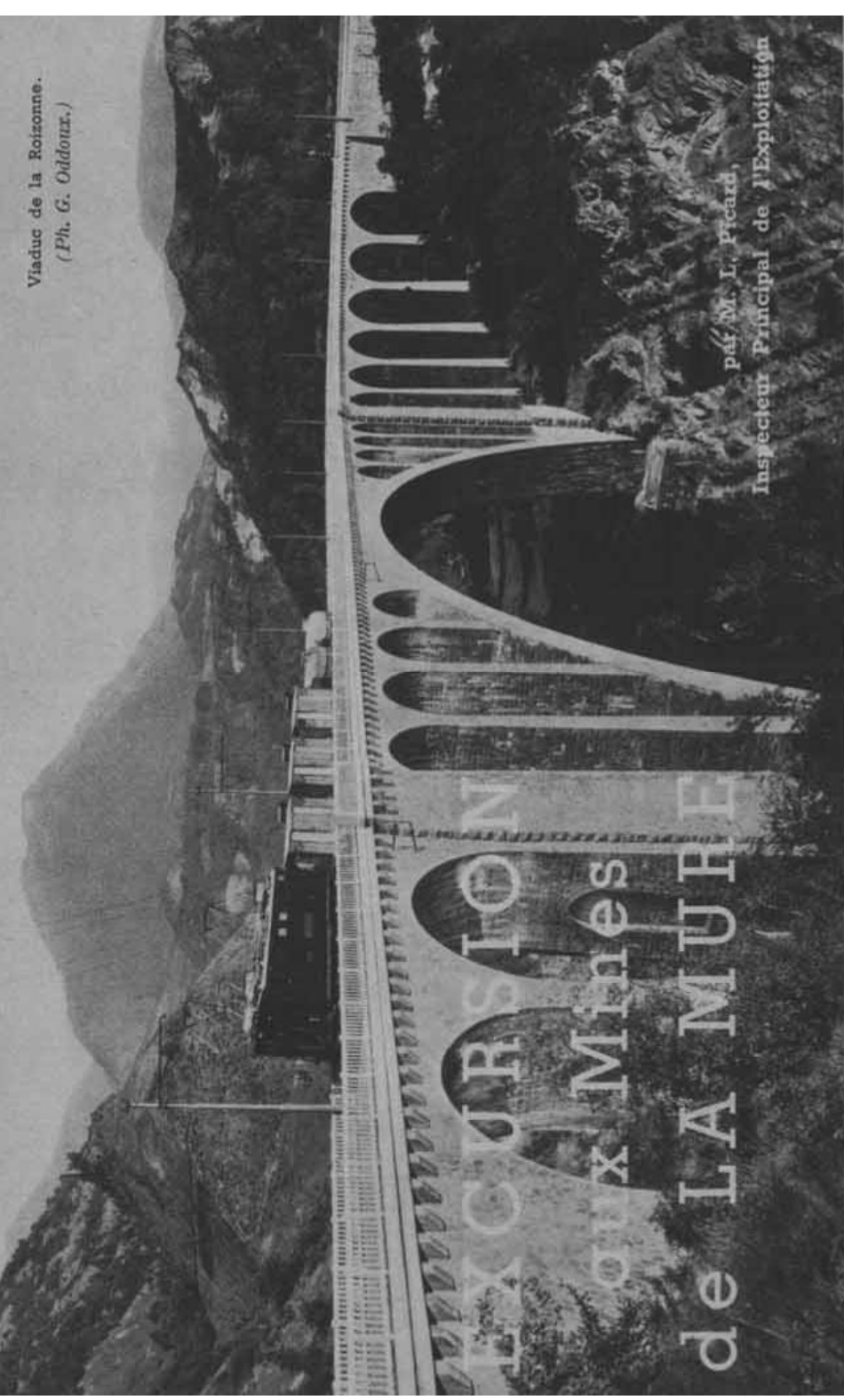
Notre Compagnie a fait aussi construire des voitures de 2^e classe comportant des compartiments à 4 couchettes et un cabinet de toilette supplémentaire pour les desservir. Ces voitures viennent d'être mises en service avec l'horaire d'été 1936. Mentionnons encore la mise en construction d'une nouvelle voiture de 3^e classe avec compartiment agrandi, sièges plus confortables, décoration sobre mais très claire, rehaussée d'acier inoxydable, étudiée par le même décorateur que les voitures à couchettes-toilette. D'un ensemble agréable et très « dernier cri », ce compartiment de 3^e classe déclassé largement celui de la voiture métallique de 1925-1930 qui représente déjà une large amélioration sur le compartiment de 1900-1905 (fig. 7). Nos lecteurs pourront admirer toutes ces nouveautés à la très intéressante Exposition « l'Invitation au voyage », ouverte jusqu'en octobre au Musée Galliera à Paris (fig. 9).

Finissons par une bonne nouvelle pour nos banlieusards : 2 rames de matériel à bogies, du type Nord, à intercirculation, sont déjà en service depuis 2 ans; chacun a pu apprécier la douceur de leur roulement. Les 3 rames en cours de livraison vont être pourvues de w.-c. On y trouvera aussi de larges filets à bagages. Progressivement, notre matériel de banlieue à 3 essieux sera dirigé sur la province où il remplacera des voitures de type ancien qui, elles-mêmes, s'en iront vers les chantiers de démolition.

* *

Cet exposé, forcément sommaire, aura-t-il réussi à démontrer les mérites réels de nos voitures classiques qui tendent constamment à se moderniser, à se faire plus belles et accueillantes ? Nous l'espérons.

Leur dernier mot est d'ailleurs loin d'être dit et l'avenir — un avenir que chacun de nous voudrait aussi proche que possible — permettra certainement à nos techniciens de faire évoluer le matériel de nos trains vers le « super-confort », cette qualité qu'exigera de plus en plus du chemin de fer la clientèle de demain.



par M. L. Picard,

Inspecteur Principal de l'Exploitation

Si les Alpes françaises sont connues des lecteurs du **Bulletin P.L.M.** pour leur beauté, ici grandiose, là riante et partout attachante, il est permis de croire que leurs richesses économiques le sont moins.

Le présent article a pour but d'appeler l'attention sur l'une d'elles: le bassin houiller des Alpes.

Ainsi qu'il est indiqué sur la carte ci-contre (figure 1), on trouve dans les Alpes les gisements du Briançonnais, de la Maurienne, de la Tarentaise, du Valais et de la Matheysine.

A l'encontre des quatre premiers gisements qui ne produisent que des anthracites friables et mélangés de schistes, par conséquent de médiocre qualité, le bassin de la Matheysine fournit, dans la région de La Mure, un anthracite de premier choix qui se caractérise par sa dureté, son éclat vitreux et sa densité élevée de 1,5. L'importance de la production des mines de La Mure (350 000 tonnes par an), les difficultés surmontées pour en assurer le transport méritent une attention spéciale.

Les Mines de La Mure

Extraction. — La particularité de ce bassin houiller est l'altitude élevée des deux sièges d'extraction: La Motte-d'Aveillans (866 m) et Le Villaret (près de La Mure, 885 m), dominant de 600 mètres environ les vallées du Drac et de la Romanche qui les entourent. L'extraction est faite soit par puits (de 217 m de profondeur à La Motte-d'Aveillans), soit par galeries (Le Villaret, où les travaux sont encore à flanc de coteau).

Installations. — Dans cette région où règne l'électricité, la force motrice est répandue à profusion pour actionner treuils, ventilateurs, locomotives. L'air comprimé est employé pour la mise en action des marteaux piqueurs et perforateurs, tandis que des installations de remblayage hydraulique fonctionnent partout où il est nécessaire.

Au jour, on trouve la série des ateliers complets pour le triage, le concassage et le lavage des charbons.

Utilisation des anthracites. — Les anthracites de La Mure, d'excellente qualité, sont utilisés selon leur calibre, soit dans les appareils domestiques (poêles à combustion lente et chauffage central), soit dans les chaudières, les fours à chaux ou à ciment. Ils entrent aussi dans la fabrication des carbures.

Les petits grains sont utilisés dans l'industrie; grâce à leur teneur très faible en matières volatiles et à leur combustion sans fumée, ces anthracites sont particulièrement recherchés par les papeteries. Les déchets, agglomérés au moyen d'un liant — la farine de riz — servent à fabriquer des boulets ovoïdes, brûlant absolument sans fumée.

Production. — La production des mines de La Mure s'est accrue avec le développement des moyens de transport. Partie de 50 000 tonnes par an, vers 1850, elle atteignait 100 000 tonnes en 1888, lors de l'ouverture du chemin de fer de Saint-Georges-de-Commiers à La Mure. Auparavant, le charbon était descendu par voitures à Grenoble. Depuis 1888, le développement s'est poursuivi d'une façon continue et la production a pu être portée progressivement à 420 000 tonnes. La crise qui se fait sentir à La Mure, comme ailleurs, fait que le tonnage produit oscille actuellement entre 340 000 et 350 000 tonnes.



Fig. 1. — Principaux centres de consommation des anthracites de la Mure, et bassin houiller des Alpes.

La ligne électrique de La Mure

Actuellement, cette production est transportée dans la proportion de 90 % par le chemin de fer.

La ligne a été construite par l'Etat, de 1882 au 1^{er} août 1888, date de sa mise en service, et l'exploitation en a été concédée pour 10 ans à la Compagnie de Fives-Lille. La concession n'ayant pas été renouvelée, l'Etat assure l'exploitation de la ligne depuis 1888.

D'une longueur totale de 30 km 341, la ligne de Saint-Georges-de-Commiers à La Mure, à écartement d'un mètre, part de l'altitude de 315 m, s'élève par une

rampe de 27 mm jusqu'à la Festinière (924 m) et gagne La Mure à la cote 882 par une pente de 16 mm. Comme on pense, le tracé de la ligne est très sinueux (courbes de rayon minimum de 100 mètres et dont la longueur totale atteint 26 % de celle de la ligne).

Ouvrages d'art. — En raison des accidents de terrain, cette ligne comporte de nombreux et importants ouvrages d'art. Elle compte 6 grands viaducs en maçonnerie, dont un de 9 arches en plein cintre de 10 m d'ouverture, 3 grands ponts en maçonnerie dont un de 27 m d'ouverture en arc de cercle surbaissé au quart, enfin 18 tunnels dont la longueur cumulée atteint 4 254 m.

Traction et matériel. — L'exploitation du chemin de fer était assurée au début par des machines à vapeur. Des essais de traction électrique ont été commencés en 1903 entre La Motte-les-Bains et La Motte-d'Aveillans. La traction électrique a été étendue à toute la ligne peu de temps après.

Le courant est actuellement livré au chemin de fer sous 15 000 V alternatifs. Le chemin de fer transforme ce courant en courant continu 2 400 V au moyen de deux sous-stations.

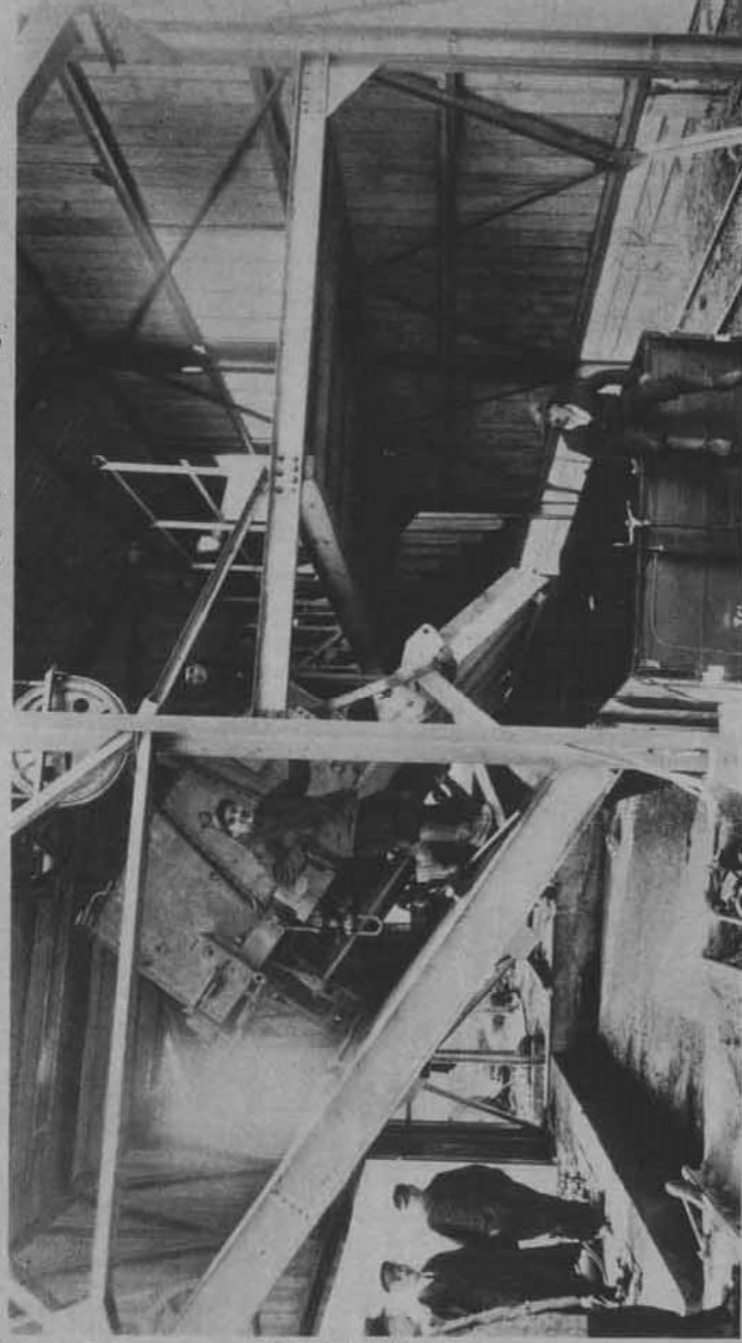


Fig. 2. — Le cultivateur électrique de wagons, récemment installé; l'appareil en cours de basculement assure l'écoulement naturel du charbon; au-dessus de la voie, la passerelle de commande.

Le matériel de traction se compose de 7 automotrices électriques d'une puissance de 400 ch remorquant une charge de 70 t, de 5 locomotives électriques de 750 ch remorquant 150 t à la montée et 250 t à la descente.

Le parc des voitures et wagons comprend : 32 voitures à voyageurs, dont 8 voitures à bogies; 25 wagons plate-formes de 10 et 15 t de charge utile; 62 wagons couverts de 10 et 15 t de charge utile; 443 wagons houillers de 10 et 15 t de charge utile.

Marchandises. — Le trafic des marchandises est surtout constitué par le transport des anthracites et des marchandises destinées à la Compagnie des Mines (bois de mine, farine de riz, brai, liants, métaux, etc...). Le trafic avec les mines représente 90 % du tonnage total.

Le tonnage d'anthracite expédié sur Saint-Georges-de-Commiers pendant ces dernières années a été de :

1930.....	344 352 t	1932.....	278 677 t	1934.....	283 438 t
1931.....	296 726 t	1933.....	278 959 t	1935.....	273 587 t

Au cours de cette même période, le tonnage des bois de mine reçus par le transit à destination de la Compagnie des Mines a été de 20 997, 14 630, 8 307, 6 985, 10 550 et 9 212 t. La mine reçoit annuellement 600 à 800 t de farine de riz pour la fabrication des boulets sans fumée.

Intérêt touristique de la ligne. — Il n'est pas possible de parler de ce chemin de fer, créé dans le but de des-

servir les mines, sans rendre hommage aux ingénieurs qui, en le construisant, ont du même coup doté la région d'une attraction touristique de premier ordre.

L'origine du chemin de fer est à la gare P.L.M. de Saint-Georges-de-Commiers, à 20 km de Grenoble, sur la ligne de Grenoble à Veynes. Aussitôt après avoir quitté la gare, le chemin de fer s'engage sous un tunnel en courbe et revient au-dessus de Saint-Georges-de-Commiers, découvrant aux voyageurs une vue splendide sur la vallée du Drac inférieur et la chaîne de Belledonne. Un tracé comportant de nombreux lacets et tunnels conduit à la gare de Notre-Dame-de-Commiers. C'est entre cette gare et la suivante, La Motte-les-Bains, que le chemin de fer suit le parcours qui lui a valu sa grande renommée. La voie est presque constamment en encoirbellement aux flancs d'une roche à pic à plus de 300 m au-dessus d'un précipice au fond duquel le Drac roule ses galets et ses flots limoneux. Le passage de La Rivoire, écrit Huysmans, dans « La Cathédrale », est d'une impressionnante beauté : « Le paysage avait surgi, terrible. Le Drac !

s'était écrit l'abbé G., montrant au fond du précipice un serpent liquide qui rampait et se tordait, colossal, entre des rocs, ainsi qu'entre les crocs d'un gouffre... Et ce qui était non moins atterrant que la monstrueuse profondeur de ces gouffres, c'était lorsqu'on relevait la tête, la vue de l'assaut furieux, exaspéré des pics. On filait, suspendu en l'air à des hauteurs vertigineuses sur d'interminables balcons... et au-dessous, les falaises dévalaient en avalanches, tombaient abruptes, nues, sans une végétation, sans un arbre... »

De l'autre côté de la vallée du Drac, on aperçoit une partie du Trièves, les dentelures des chaînes du Vercors et de la Moucherolle et, plus loin, la fière silhouette du Mont-Aiguille. Avant son arrivée à la gare de La Motte-les-Bains, le train domine un ancien château du quatorzième siècle, l'actuel établissement thermal.

Au delà, il décrit encore de nombreuses boucles et franchit les viaducs superposés de Loulla pour atteindre La Motte-d'Aveillans, centre du bassin minier anthracifère de La Mure. Après la traversée du tunnel de la Festinière, la voie débouche sur le grand plateau de la Matheysine dont la petite ville de La Mure occupe l'extrémité méridionale.

Comment ne pas parler enfin du prolongement du chemin de fer réalisé en 1932 entre La Mure et Corps, au pied même des montagnes de La Salette, où fut édifié, à 1 800 m

d'altitude, le Sanctuaire de Notre-Dame de La Salette, au milieu d'un cirque de montagnes d'une sauvage grandeur.

Après avoir quitté la gare de La Mure, le train traverse la petite ville laborieuse et animée. Puis, les voyageurs découvrent sur la droite un des plus beaux panoramas de montagnes de la région, que domine la masse imposante de l'Obiou (2 793 m). La ligne traverse alors des prairies verdoyantes et de nombreux vergers pour arriver sur le viaduc de la Roizonne, important ouvrage en maçonnerie dont l'arche centrale de 80 m de portée est construite à plus de 100 m au-dessus du torrent (fig. de la page 106).

Un peu plus loin, la voie ferrée atteint le coquet village de Siévoz pour descendre ensuite dans la vallée de la Bonne qu'elle franchit sur un audacieux viaduc. Enfin, une longue rampe tracée au milieu d'une forêt de sapins et de hêtres gravit le plateau du Beaumont, dont les nombreux hameaux : Saint-Laurent, Saint-Pierre-de-Mearotz-les-Egats, La Salle et Quet rivalisent de pittoresques.

Les voyageurs retrouvent dans le Beaumont le panorama des montagnes de l'Obiou auxquelles se sera joint le Mont-Aiguille. Ils retrouvent aussi la vallée du Drac, devenue une large vallée aux côtes verdoyants et fertiles.

Corps est maintenant atteint, avec ses nombreuses voitures automobiles qui, au sortir de la gare, attendent les pèlerins pour les conduire à La Salette.

La gare de Saint-Georges-de-Commiers

C'est la gare de transit entre le chemin de fer P.L.M. et la ligne électrique de La Mure. Bien que le trafic voyageurs y soit élevé (250 000 voyageurs passent en effet annuellement à cette gare), Saint-Georges-de-Commiers doit surtout son importance au transbordement des anthracites et des produits destinés à la mine.

Installations. — Cette gare comporte, dans la partie affectée au P.L.M., un faisceau de 7 voies de 420 m de longueur moyenne, où sont entreposés les wagons vides en attente de passage au quai de transbordement et les wagons chargés, classés par direction.

Les chemins de fer de La Mure disposent de 6 voies de remisage affectées aux deux sens de circulation.

Transbordement des charbons. — Jusqu'à ces derniers temps, la manutention du charbon se faisait à la main au moyen de huit « couloirs de chargement » : cette opération, assez lente et onéreuse, n'eût pas permis de répondre à un accroissement de production de la mine et grevait sensiblement le prix de vente du charbon.

Aussi, d'accord avec le service des Ponts et Chaussées, administrateur de la S.G.L.M. et les mines de La Mure, notre Compagnie a-t-elle recherché depuis plusieurs années la possibilité d'installer une manutention mécanique. Le problème était compliqué, car il fallait recevoir un matériel assez disparate et, de plus, il fallait pouvoir régler la hauteur de chute au minimum pour éviter le bris de l'anthracite.

Le culbuteur électrique de wagons qui vient d'être

installé fonctionne comme suit depuis février dernier : — les wagons chargés arrivent sur une plate-forme où ils sont solidement maintenus grâce à des cales d'arrêt et des griffes d'accrochage; un couloir en tôle, équilibré par des contrepoids, est fixé le long du brancard et forme « bavette » pour guider le charbon dans le wagon P.L.M.

— la plate-forme est ensuite soulevée par 4 robustes câbles et s'incline à la pente voulue pour assurer l'écoulement naturel du charbon (fig. 2); ce mouvement se fait en deux temps, le premier temps comporte une élévation et un basculement, le deuxième temps comporte un basculement complémentaire d'amplitude variable avec la nature du charbon.

— la manœuvre se fait depuis la passerelle, visible sur la figure 2, où l'agent de manœuvre se contente d'appuyer sur des boutons qui enclenchent le mouvement désiré; le bouton « descente » ramène la plate-forme sur son assise et permet de libérer le wagon.

— l'appareillage mécanique et électrique, constitué par deux treuils, se trouve disposé à la partie supérieure (fig. 3); les sécurités nécessaires ont été prévues pour éviter les fausses manœuvres.

Avec ce culbuteur, trois agents — un conducteur et deux caiseurs — suffisent à la manœuvre; celle-ci ne demande plus que deux minutes, contre dix avec la vidange à la main; la consommation d'énergie électrique est très faible (moins d'un centime par tonne de combustible).

A cette occasion, la desserte de la gare a été améliorée par l'installation de cinq nouveaux cabestans, dont un à grand effort de traction pour manœuvrer des rames sur une courbe accentuée; l'éclairage a été renforcé pour faciliter les manœuvres de nuit.

Acheminement des wagons chargés sur le P.L.M.

— La moyenne journalière des wagons chargés est de 70. Certains jours, le nombre dépasse 90, pour un tonnage variant de 900 à 1 500 t.

Deux trains de marchandises circulent entre Grenoble et Vif et desservent spécialement la gare de Saint-Georges-de-Commiers. L'un conduit les wagons vides, l'autre transporte les wagons chargés.

L'organisation est telle entre la mine et les chemins de fer qu'un wagon chargé dans la matinée à la mine est conduit à Saint-Georges-de-Commiers, transbordé, et amené à la gare de triage de Grenoble-Buisserate, le même jour vers 22 heures. Il trouve là, dans la même nuit, des trains qui l'acheminent sur sa destination définitive.

La carte (fig. 1) donne un aperçu de la zone de consommation en France des anthracites des mines de La Mure, dont l'écoulement ne peut manquer d'être heureusement facilité par la modernisation ci-dessus décrite des moyens de manutention de notre gare de Saint-Georges-de-Commiers.

L. PICARD,

Inspecteur Principal de l'Exploitation.

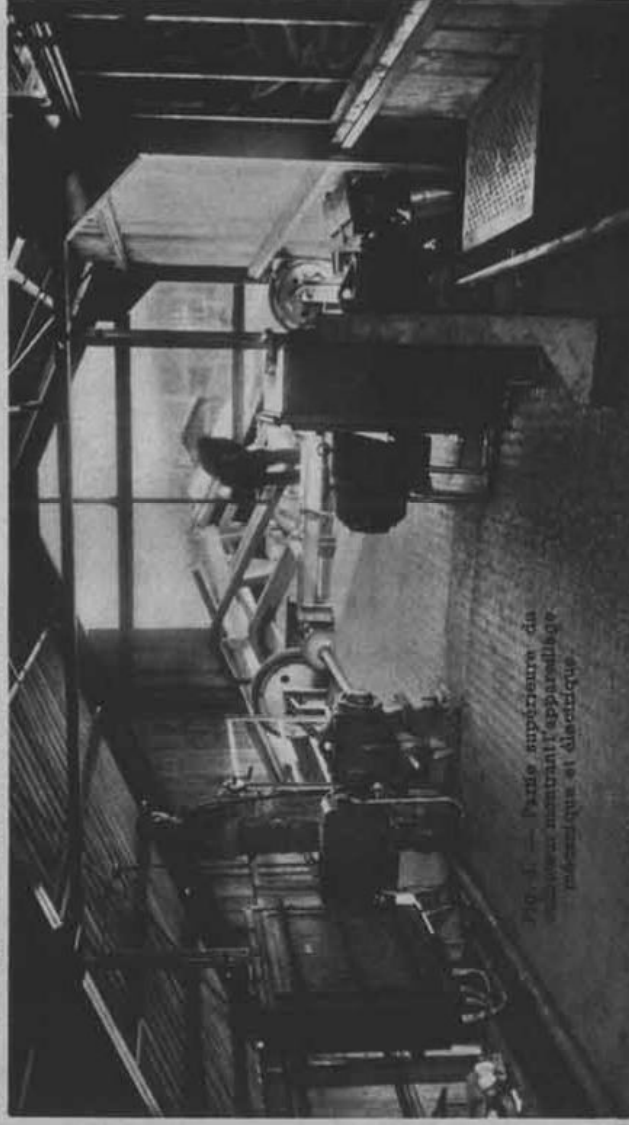


Plate supérieure du culbuteur montrant l'appareillage mécanique et électrique

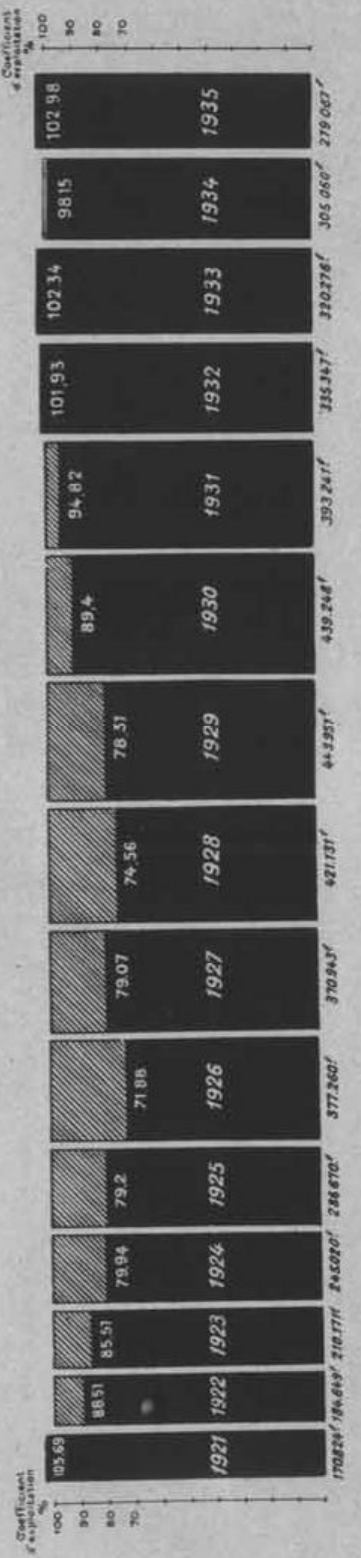


Fig. 1. — Recette kilométrique annuelle et coefficient d'exploitation P.L.M. (Surface noire = dépense d'exploitation; surface hachurée = produit net; ensemble des deux surfaces = recette d'exploitation; surface dépassant le niveau 100 = insuffisance d'exploitation.)

Les résultats de notre exercice 1935

Chacun sait que 1935 n'a pas vu se confirmer le début d'amélioration constaté l'année précédente (1). Le déficit P.L.M. — comme celui de l'ensemble des Grands Réseaux — avait légèrement diminué en 1934, en passant de 946 à 839 millions; tout ce terrain péniblement gagné a été perdu, et au delà, en 1935, puisque cet exercice accuse 956 millions de déficit, chiffre qui n'avait encore jamais été atteint.

LE TRAFIC

Est-ce à dire que notre trafic ait vu s'accroître la chute qu'il accusait déjà dans toutes ses branches en 1934? Exactement, et l'on ne saurait s'en étonner si l'on considère que les difficultés de l'économie nationale se sont aggravées en 1935.

Nos recettes d'exploitation ont diminué beaucoup plus sensiblement qu'en 1934 (baisse de 259 millions au lieu de 151) et la recette-kilométrique annuelle (fig. 1) a été ainsi ramenée de 305 060 f à 279 067 f, ce qui représente une chute de 37 % par rapport à la recette-kilométrique record (1929).

Une telle baisse n'a pu être neutralisée qu'à demi par la compression des dépenses d'exploitation. Aussi, le coefficient d'exploitation, qui s'était légèrement amélioré en 1934 (fig. 1), a-t-il atteint le taux de 102,98 % (2).

Le trafic-voyageurs. — La diminution du nombre des voyageurs-kilomètre, qui était de 5 % en 1934, n'a pourtant pas eu la même importance en 1935 : 3 %, avec 5 milliards 573 508 192 voyageurs-km, contre 5 752 007 956. Quant aux voyageurs transportés, leur nombre a diminué de 4,3 % (81 045 000 au lieu de 84 724 000).

Le parcours moyen par voyageur, qui ne s'était pas modifié en 1934, passe ainsi de 68 à 69 km en 1935.

Le déclassement de la clientèle — normal en temps de crise et de régression du tourisme — s'est poursuivi comme le montre le tableau ci-dessous donnant la répartition des 1 000 voyageurs :

Voyageurs de 1 ^{re} classe.	1930		1931		1932		1933		1934		1935	
	2 ^e	3 ^e	2 ^e	3 ^e	2 ^e	3 ^e	2 ^e	3 ^e	2 ^e	3 ^e	2 ^e	3 ^e
39	17	15	13	12	11	10	12	11	10	10	10	10
90	84	79	74	73	67	62	73	67	62	67	62	62
871	899	806	913	915	922	928	915	922	928	922	928	928
1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000

Le trafic-marchandises. — Pour la grande vitesse, le tonnage total transporté en G.V., messageries et colis postaux, s'est élevé très légèrement (de 0,05 %) par rapport à 1934 (1 010 500 t contre 1 009 900).

Le trafic des primeurs a présenté un tonnage de fruits stationnaire (191 586 t au lieu de 192 194 en 1934) et un tonnage de légumes accru (302 537 t au lieu de 283 375), ce qui représente une augmentation d'ensemble de 4,6 %.

Les transports frigorifiques continuent à progresser. Malheureusement, à côté des trafics-voyageurs et G.V. relativement peu atteints, le trafic de petite vitesse, qui représentait encore l'an dernier 55,3 % des recettes totales, a diminué très sensiblement en 1935; il ne fournit que 52,95 % des recettes.

Le tonnage commercial P.V. a été ramené de 30 794 000 à 28 580 000 t (baisse nouvelle de 7,19 %, au lieu de 5 % en 1934) et si l'on considère le tonnage-kilométrique correspondant (6 milliards 937 millions de tonnes-km contre 7 milliards 551 millions en 1934), on constate que la baisse réelle du trafic P.V. est de 8,1 % (contre 5,7 % en 1934). Le parcours moyen d'une tonne P.V. a été de 242,73 km contre 245,20.

Le tonnage P.V. des principaux groupes de marchandises a présenté les variations suivantes par rapport à 1934 :

	par rapport à 1934	par rapport à 1933
Combustibles.....	— 4,83 %	+ 16,21 %
Industries diverses.....	— 4,80	— 15,89
Agriculture.....	— 11,94	— 30,51
Construction.....	— 10,93	— 39,38

NOTRE EXPLOITATION

En présence d'une telle régression du trafic, le Réseau s'est efforcé de réaliser le maximum d'économies compatible avec les améliorations d'exploitation qu'il ne devait cesser d'offrir à la clientèle.

Les économies d'exploitation ont porté notamment sur les dépenses de personnel, réduites par application des décrets-lois de juillet. Des économies ont été également trouvées dans la diminution du parcours total des trains d'exploitation, passé de 109,6 à 106,8 millions de km (— 2,5 %). Parallèlement le tonnage kilométrique brut remorqué a présenté une nouvelle baisse, de 2,9 % avec 44 milliards 546 millions de tonnes-kilométriques contre 45 milliards 886 millions en 1934.

En ce qui concerne le parcours total du matériel locomoteur et automoteur, la réduction, qui était de 2,5 % en 1934, n'a atteint que 1,3 % (141 millions de km au lieu de 143).

Enfin, la consommation totale de combustible a été de 2 700 000 t en 1935 contre 2 730 000 t en 1934 (— 1 %).

Quant aux progrès d'exploitation, 1935 en a encore enregistré de très notables, aussi bien d'ordre commercial que technique. Et quel dommage qu'ils ne puissent être présentés sous un plus beau jour, ces progrès qui tra-

(1) Pour l'exercice 1934, voir Bulletin P.L.M. de mai 1935, p. 71.
(2) Pour l'ensemble des 7 grands Réseaux, ce coefficient est de 104 %.

duisent un réel effort de rénovation du rail, mais qui, hélas, ne peuvent à eux seuls ranimer le trafic !...

L'Exploitation a perfectionné son service des trains et réalisé d'intéressants progrès dans la tenue des gares et de son personnel, de plus en plus acquis à la « politique du bon accueil ». Cette même politique de commercialisation des services a présidé à l'établissement de la nouvelle tarification — largement simplifiée — pour les voyageurs, les petits colis et les expéditions de détail.

Dans le domaine du « porte-à-porte », l'organisation P.L.M. des services de domicile a marqué de nouveaux progrès : le nombre de localités bénéficiant des services d'enlèvement et livraison des marchandises a domicile est passé de 2 850 au 1^{er} janvier 1935 à 2 995 au 1^{er} janvier 1936; le nombre des « dépôts de colis » atteignait, fin 1935, 2 327 au lieu de 1 900; les services des « bagages à domicile » fonctionnaient dans 3 190 localités (contre 2 250 au 1^{er} janvier 1935); enfin, le régime de délivrance de billets de correspondance par route fonctionnait pour la desserte de 2 100 localités rurales au lieu de 1 700.

L'effectif des autorails et l'importance de leur parcours ont plus que doublé : à la fin de 1935, 91 unités étaient en service (contre 41 à la fin de 1934) et le total annuel des parcours atteignait 3 499 706 km contre 1 606 201 km pour 1934). Rappelons que la mise en service des autorails a procuré, en règle générale, des gains de trafic de 10 à 20 % suivant les lignes.

L'exercice 1935 a vu également les grands Services travailler à l'accroissement de la sécurité et des vitesses. La rame aérodynamique P.L.M. — la première réalisation du genre sur les grands Réseaux français — a fait des débuts très encourageants, et atteint au cours de ses premiers essais la vitesse de 156 km/h; l'installation de la nouvelle signalisation s'est poursuivie; le block automatique par signaux lumineux a été mis en service sur une première section de la ligne Paris-Marseille; la sécurité des passages à niveau a été accrue et 11 nouvelles suppressions de passages importants ont été réalisées (aussi malgré le développement de la circulation routière, compte-t-on en 1935 un nombre total d'accidents inférieur à celui des années précédentes), etc...

LES RÉSULTATS FINANCIERS

La figure 2 représente, de la même façon que les années précédentes, les résultats financiers généraux de 1935.

Les recettes. — En recul de 259 millions sur celles de 1934 (soit de 8,5 % environ), les recettes d'exploitation ont varié comme suit pour chaque groupe de trafic :

Voyageurs.....	— 35 millions (-4,3 %)
Marchandises G.V.	— 13 millions (-2,1 %)
Marchandises P.V.	— 209 millions (12,4 %)

(Les recettes diverses sont en diminution de 2 millions.)

On notera que ces baisses de recettes sont plus importantes que les variations de trafic relevées plus haut (— 3 % pour les voyageurs, + 0,05 % pour la G.V. et — 8,1 % pour la P.V.).

Les dépenses. — Les dépenses ont été ramenées à 2 milliards 859 millions, en diminution de 120 millions sur 1934. Les économies de personnel interviennent pour 41 millions dans ce total, et celles de combustible pour 20 millions.

Le montant des indemnités pour pertes, retards et avaries n'atteint que 14 millions contre 17 en 1934 (rappelons qu'il s'est élevé jusqu'à 44 millions en 1930).

L'insuffisance. — Nous avions eu la satisfaction pour 1934 de constater la réapparition d'un produit net d'exploitation : les recettes avaient dépassé, en effet, de 86 millions le montant des dépenses. Pour 1935, la baisse des recettes a été telle, que celles-ci (2 776 millions) n'arrivent pas à couvrir les dépenses (2 859 millions) et l'exercice accuse ainsi une insuffisance de 83 millions. Si l'on y ajoute les 873 millions que représentent les charges financières on obtient une somme de 956 millions, montant du déficit P.L.M. de 1935.

La figure 2 montre qu'il ne dépasse que de peu la somme des avantages divers que l'Etat a retirés de l'exploitation du Réseau. C'est dire que l'Industrie du chemin de fer est une industrie rentable, saine au point de vue technique, et chacun des cheminots P.L.M. doit trouver dans cette considération un motif d'attachement au grand service public auquel il collabore.

L. G.

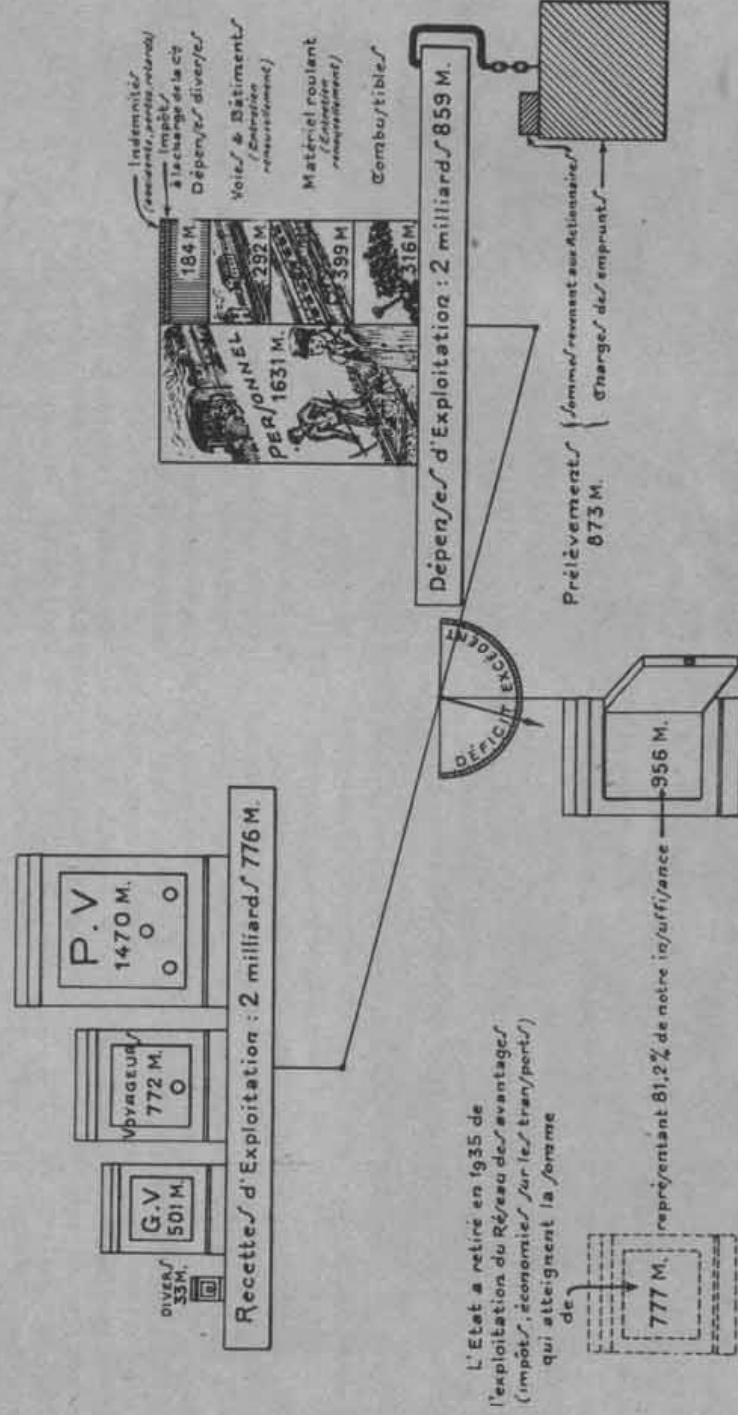


Fig. 2. — Résultats financiers de la Compagnie P.L.M. en 1935.

Le nouveau et important fléchissement des recettes en 1935 nous a valu un déséquilibre encore plus marqué qu'en 1934, malgré la compression des dépenses d'exploitation (celles-ci sont en réduction de plus d'un milliard par rapport à l'exercice 1930).

REVUE documentaire

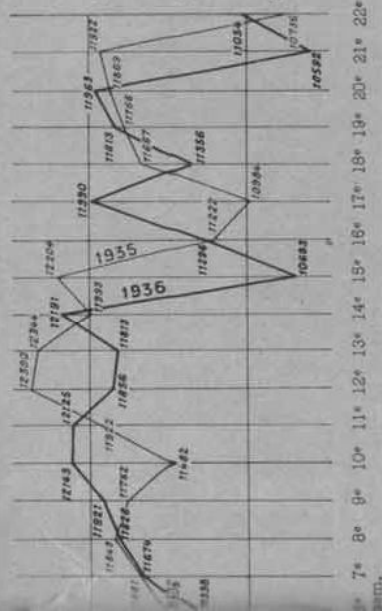
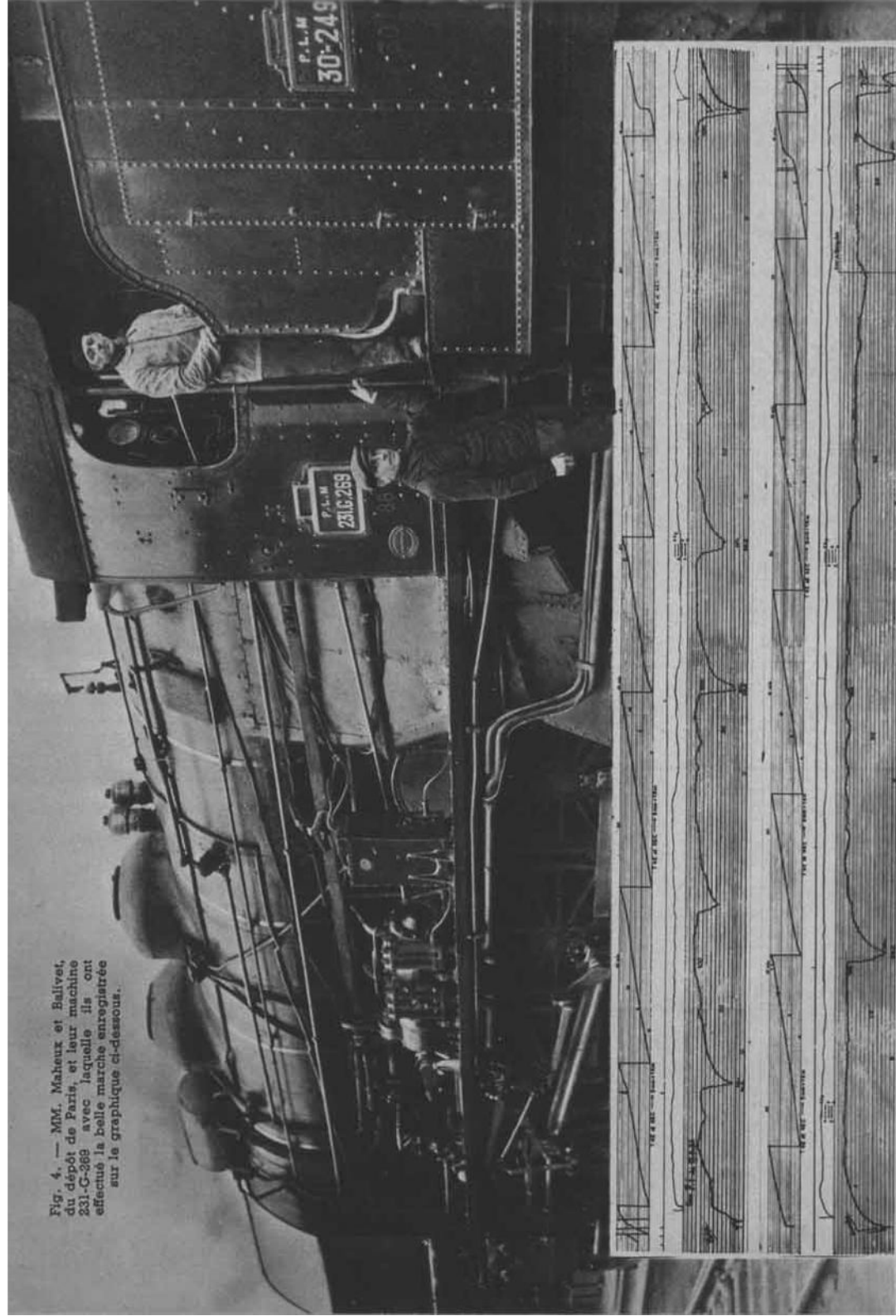


Fig. 4. — MM. Maheux et Balivet, du dépôt de Paris, et leur machine 231-G-269 avec laquelle ils ont effectué la belle marche enregistrée sur le graphique ci-dessous.



à un rang, l'emploi de plus en plus fréquent de « l'emballage perdu », lui sont apparus comme des signes évidents de progrès.

Enfin, la visite de quatre des entrepôts frigorifiques de notre Réseau (Lyon, Valence, Avignon, Toulon) et de leurs installations pour la réfrigération des primeurs, a produit sur nos hôtes une très bonne impression.

Par ailleurs, ils ont fait connaître leurs observations sur chacun des produits susceptibles d'être exportés, qu'il s'agisse des fruits : poires, cerises, pêches, prunes, châtaignes, raisins ; ou qu'il s'agisse des légumes (pois, melons), ou enfin des fleurs. De précieuses indications ont été fournies à cet égard à nos producteurs :

Pour les poires, les Anglais demandent surtout la William's et Mme Ballet, avec triage et calibrage absolument parfaits. Les cerises font toujours — et feront longtemps encore — l'objet de restrictions à l'importation, à cause du ver ; seules les régions de Remoulins et de Solliès-Pont peuvent être en mesure d'en exporter avant la date limite. Les pêches sont demandées, mais en envois importants et non fragmentaires. Pour les prunes, les Anglais voudraient beaucoup plus de soin dans leur cueillette et le triage, ainsi que l'adoption de variétés nouvelles (Reine-Claude de Pénas et Royale). Le marron a des chances de succès à condition d'être gros et non cloisonné (marron de Vesseau et de Collobrières). Une des questions les plus importantes étudiées au cours de ce voyage fut celle du raisin :

des essais d'expédition par wagon de 5 t. (notamment de raisins « gros vert ») seront faits avec l'aide des Réseaux.

Les pois, pour lesquels les consommateurs anglais se montrent très difficiles, doivent être issus de semences anglaises (Sir Thomas Laxton). Les melons sont surtout estimés s'ils sont gros.

De ce voyage d'études des commerçants anglais en fruits et légumes, on peut espérer d'heureux résultats. Certains produits, qui pourront retrouver des débouchés en Angleterre, vont donner lieu à des essais d'expédition auxquels le P.L.M. a l'intention de participer. Par ailleurs, la mise en service prochaine du ferry-boat Dunkerque-Douvres ne peut qu'apporter une aide précieuse à la renaissance de ce trafic.

UNE BELLE MARCHÉ DE TRAIN

Le 17 mars 1936, le mécanicien de route Maheux, assisté de l'éleve-mécanicien Balivet, faisant fonctions de chauffeur, a assuré, avec la locomotive 231-G-269, la conduite du train P-1 (d'un tonnage de 319 t) en regagnant 16 mn perdues pour ralentissements de la voie et causes diverses sur le parcours de Paris à Dijon (315 km). Il a ainsi limité à 3 mn le retard de ce train à son arrivée à Dijon.

Au cours de la conduite de ce convoi, la vitesse limite de la voie a été soutenue sur la presque totalité du parcours, ainsi que le montre la reproduction de l'enregistrement graphique de la marche du train (fig. 4).

Si on considère l'amplitude du parcours effectué sans relâche, le dur profil de la ligne entre Les Laumes et Dijon, le faible battement dont disposait le mécanicien (3 mm) au passage à Laroche pour s'assurer du maintien en bon état de marche des divers organes de sa locomotive, le nombre de signaux fixes de toutes catégories (173, c'est-à-dire presque un par minute) que le mécanicien doit observer avec la plus scrupuleuse attention et enfin le tonnage de combustible élevé (4 500 kg environ) consommé pour le parcours Paris-Dijon, on ne peut que féliciter l'équipe Maheux-Balivet de cette belle performance.

CONSOLIDATION DE LA VOUTE DU SOUTERRAIN DE BEAUCAIRE

La ligne de Tarascon à Sète, mise en service en 1840, traverse, entre Beaucaire et Joncquières-Saint-Vincent, un souterrain de 300 m de longueur.

Ce souterrain étant creusé dans un milieu résistant (rocher calcaire demi-dur), on avait pu se dispenser de le compléter par un revêtement intérieur.

Mais, il y a quelque temps, des failles profondes ont apparu tant sur les piédroits qu'à la voûte, dans deux zones voisines des extrémités de l'ouvrage.

Ce phénomène était sans inconvénient pour les piédroits, mais il n'en allait pas de même pour la voûte, où survinrent des décollements : c'est ainsi que le 20 décembre 1933, au voisinage de la tête côté Tarascon, des blocs d'un volume

total de 8 à 10 m³ tomberent sur la voie et que, quelques jours plus tard, deux autres blocs se détachèrent de la voûte. La consolidation de cette dernière s'imposait et il fut décidé d'appliquer, dans les deux zones fissurées, un revêtement de béton avec armature de vieux rails, sans modifier les piédroits dont le parement naturel pouvait rester à nu.

A quelque distance à l'intérieur de la voûte primitive, fut établi une sorte de coffrage permanent (fig. 5, 6 et 7), en arc très surbaissé, supporté par des rails L.P., cintrés à la courbure voulue; ces rails, espacés de 0,65 m et reliés par des entretoises, sont ancrés à la partie supérieure des piédroits, où ils exercent leur poussée sur des sommiers en béton armé occupant des refouillements pratiqués dans le rocher.

Le patin de chaque rail est revêtu d'un dispositif formé d'une suite d'éléments jumelés en terre cuite, à section en U, et sur ceux-ci reposent des bardeaux formant coffrage pour le béton de revêtement; rails et béton sont ainsi protégés contre les fumées.

Sur ce coffrage, a été d'abord coulé (fig. 8) le revêtement proprement dit, couche de béton de ciment fondu, d'une épaisseur courante de 0,17 m (atteignant encore 0,10 m au-dessus du champignon des rails d'armature); ensuite, l'intervalle laissé entre cette première couche et la voûte a été garni de béton de ciment artificiel jusqu'à une épaisseur de 0,30 m; enfin, le vide restant dans les parties où il existait des poches a été rempli de béton maigre.

Ce revêtement a été appliqué sur 120 m de longueur, côté Tarascon, et sur 60 m, côté Sete; la zone centrale du souterrain, étant encore en bon état, a été laissée telle quelle.

Les travaux ont pu être exécutés sans gêne sensible pour la circulation, grâce à l'établissement d'un service à voie unique dans la traversée du souterrain.

DRAISINES LÉGÈRES DE TOURNÉES

Dans un but d'économie, notre Service de la Voie a réorganisé certaines de ses Sections ne comportant que des lignes à faible circulation, en groupant une

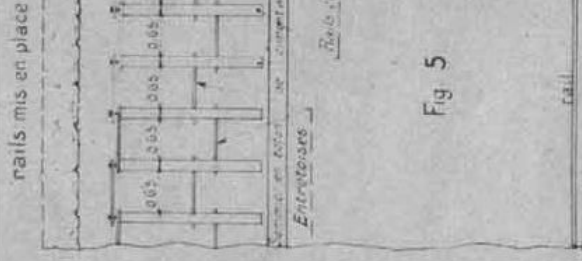


Fig. 5

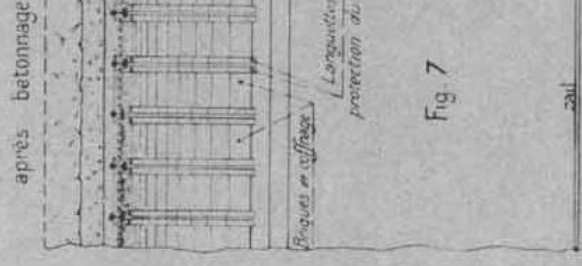


Fig. 7

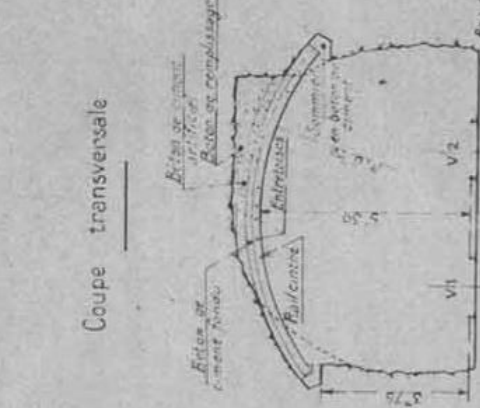


Fig. 6

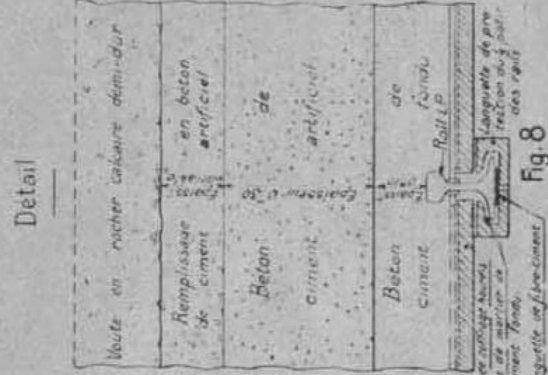


Fig. 8

Fig. 5, 6, 7 et 8. — Les travaux de consolidation du souterrain de Beaucaire.

plus grande longueur de voies principales, sous la surveillance d'un même chef de section.

Mais sur de telles lignes, les trains ne permettent pas l'organisation des tournées rapides et inopinées, absolument indispensables à la bonne marche du Service.

Aussi, les sections en cause ont-elles été munies de draines légères, facilement dérailables; **sidecar** pour les chefs de section, **draino-moteur** et **motorail** pour les chefs de district. Les caractéristiques

de ces engins, qui rendent les plus grands services, sont les suivantes:

Sidecar. — C'est un sidecar ordinaire (fig. 9), muni pour la marche sur voie, de 4 galets de guidage amovibles. La vitesse maximum est de 60 km/h. Cet appareil peut porter 3 personnes, son poids est de 250 kg en ordre de marche; il peut être enrailé ou dérailé par 2 personnes.

Débarassé de son train de galets, ce sidecar peut être utilisé sur route (fig. 10). Le montage ou le démontage du train

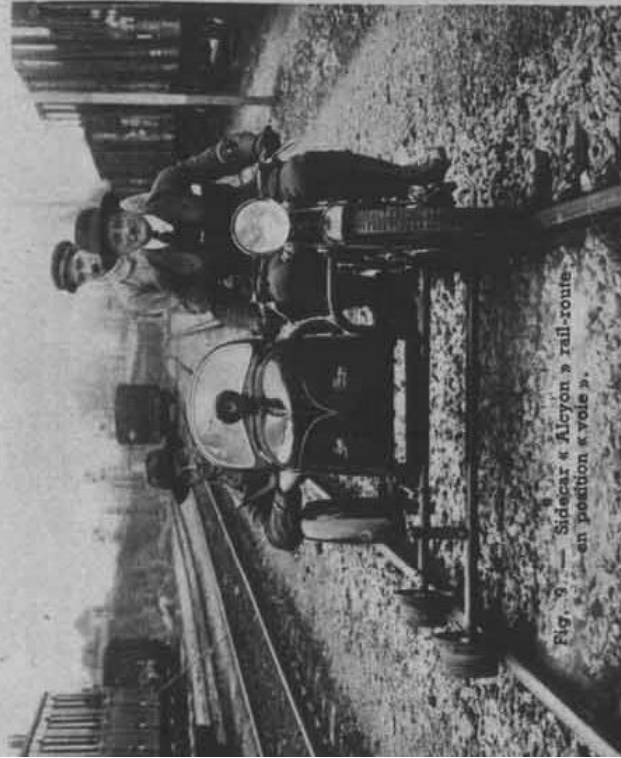


Fig. 9. — Sidecar « Alcyon » rail-route en position « voie ».

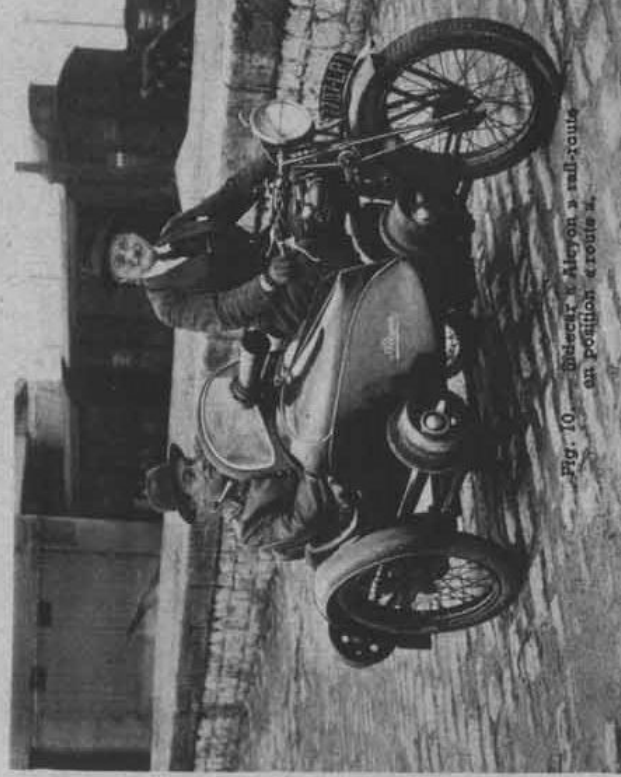


Fig. 10. — Sidecar « Alcyon » rail-route en position « route ».

Cet engin peut être muni d'un tablier en cuir, abritant le conducteur par mauvais temps.

IL Y A CINQUANTE ANS...

Extrait des procès-verbaux des séances du Conseil d'Administration de notre Compagnie (année 1886):

« Le Directeur fait connaître que le Congrès international des chemins de fer, tenu à Bruxelles au mois d'août 1885, a émis le vœu qu'une association scientifique internationale fût fondée dans le but de favoriser les progrès techniques des chemins de fer par la réunion de congrès et de conférences, par des publications et par tous autres moyens. Une commission constituée en conséquence a préparé les bases de cette association et sollicite le concours des Compagnies, dont la cotisation annuelle serait fixée à 0,10 f par km. D'accord avec ses collègues des autres Compagnies, le Directeur propose de répondre favorablement à cette demande.

« Le Conseil approuve. »

(Séance du 7 mai.)

« Le 31 mai, cinq wagons de charbons laissent en stationnement à la gare de Saint-Antoine avant d'être manœuvrés, le taquet qui les retenait sur la voie de service, en pente de 2 mm, fut abattu et non relevé après la manœuvre, malgré l'ordre exprès donné par le Chef de gare. Les wagons se mirent en marche et entrèrent sur la voie principale qui a elle-même une déclivité de 15 mm. Après avoir essayé en vain de les arrêter, les agents de la gare firent par cloches le signal « wagons en dérive » qui fut très bien compris par la gare de Sainte-Marthe, mais n'y parvint qu'un instant avant l'arrivée des wagons eux-mêmes, lesquels avaient rapidement franchi la distance de 3 km entre les deux stations et vinrent heurter à Sainte-Marthe le train 415, au moment où les voyageurs, prévenus, descendaient de voiture. Un voyageur a eu le poignet fracturé; dix-sept ont reçu des contusions. D'après les derniers renseignements fournis par le Service Médical, leur état est aussi satisfaisant que possible. »

(Séance du 11 juin.)

« Le Sous-Directeur rappelle que le Conseil, dans sa séance du 26 mars dernier, a voté un crédit de 1 573 250 f pour l'application du frein à air comprimé à 100 machines, 1 000 voitures ou fourgons et 300 wagons. Depuis ce moment, une

circulaire ministérielle a invité la Compagnie à munir de freins continus tous les véhicules C.V. ou assimilés et toutes les machines pouvant entrer dans la composition des trains de voyageurs. Le crédit ci-dessus devenant par suite insuffisant et, d'autre part, le prix de revient des freins ayant pu être réduit dans une proportion assez sensible, le Sous-Directeur propose d'amputer le crédit de 1 573 250 f et d'en ouvrir un nouveau de 3 698 790 f. »

(Séance du 25 juin.)

JE VOUDRAIS BIEN SAVOIR... (1)

COMMENT ON LUTTE CONTRE LE BRUIT DES VEHICULES PASSANT SUR LES JOINTS DES RAILS

Depuis longtemps déjà, on s'est préoccupé, au P.L.M., comme sur les autres réseaux, de la question de réduction des bruits produits par le roulement des voitures.

Comme c'est aux joints que ces bruits prennent naissance, on a recherché les moyens de réduire le nombre des joints et d'améliorer leur constitution.

Le Réseau emploie depuis plusieurs années, pour ses renouvellements de voie, des barres de grande longueur, 24 m pour la grande ligne de Paris-Marseille et 18 m sur les autres grandes artères. Sur diverses autres lignes de moindre importance, des rails de 6 ou 8 m sont remplacés par des rails de 11 m. D'autre part, pour consolider le joint, les 2 traverses qui l'encadrent ont été rapprochées (fig. 13) ; nous avons même adopté un joint porté sur 3 traverses pour le rail lourd de 62 kg (voir fig. 14). Ces traverses sont d'ailleurs tout spécialement surveillées au point de vue de leur « bourrage ».

Pour parer à l'usure inévitable du rail dans les portées d'écoulement, source importante de bruit, il est fait emploi soit d'éclisses matricées avec bombement correspondant à l'usure, soit de fourrures d'un type spécial et d'épaisseur appropriée.

Enfin, entre le rail et la selle métallique qui le supporte, est interposée une plaquette de caoutchouc de quelques millimètres d'épaisseur. Cette plaquette supprime l'abrasion des parties métalliques en contact et tend à éviter, de ce fait, le bruit de battement qui pourrait se produire avec l'usure du rail et de la selle.

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



Fig. 11 et 12. — En haut, un draiso-moteur ; et au-dessous, un moto-rail muni de son tablier de cuir.

(Cl. Jouanin, à Clamecy.)

de galets demandé de 2 à 3 minutes. **Draiso-moteur.** — Cet engin (fig. 11) se compose d'un châssis à 4 roues, supportant un siège genre motocyclette ; il est muni d'un moteur actionnant 2 roues motrices. Le poids de l'appareil est de 84 kg en ordre de marche et sa vitesse est de 30 km/h ; il ne comporte qu'une seule place.

Motorail. — Le motorail (fig. 12) est constitué par un châssis supportant un siège de motocyclette et porté par 4 roues à boudin.

Le moteur permet de réaliser une vitesse maximum de 40 km/h. Le poids de l'appareil est de 79 kg.

L'INSTRUCTION PROFESSIONNELLE

Ci-contre, entourant leurs instructeurs, les 24 élèves envoyés au début de l'année à l'École du Mouvement d'Avignon par diverses gares de la 7^e Section.

(Cl. P. Artaud.)



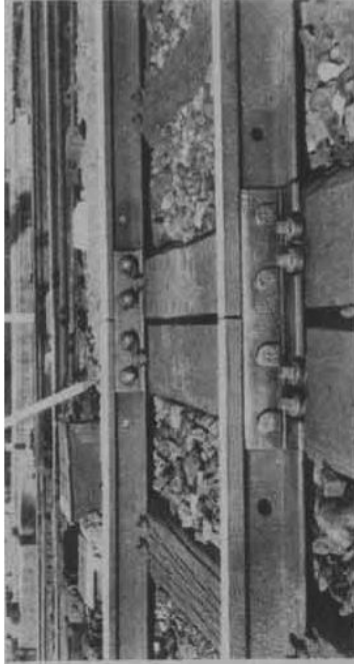


Fig. 13. — Joint de rail L. P. posé sur 2 traverses. Poids du rail : 48 kg au mètre. Longueur de l'éclisse : 0,580. Poids de l'éclisse : 9,5 à 9 kg.

Figures d'agents

M. Tissot, Contremaître-adjoint au dépôt de Villeneuve-Saint-Georges. — Le chauffage des compartiments à voyageurs des autorails Bugatti ZZ-K-1 à 3, qui effectuent le service rapide Paris-Lyon en 4 h 39 m, est assuré par l'eau de refroidissement de 3 moteurs de ces couplages. Des robinets convenablement disposés permettent, soit d'isoler les radiateurs, soit de les alimenter avec l'eau chaude sortant des moteurs, selon la température ambiante. Ces robinets étant difficiles à manoeuvrer, surtout pendant la marche des moteurs, M. Tissot, Contremaître-adjoint au dépôt de Villeneuve-Saint-Georges, chargé de l'entretien de ces autorails, a imaginé un dispositif qui permet, sans difficultés, d'orienter simultanément les 2 robinets de chaque moteur avec une seule clé. L'appareil comprend essentiellement 2 secteurs dentés en prise fixés sur les carres primitifs de manoeuvre des robinets, la taille des dents étant interrompue à l'extrémité de chaque secteur de façon à former butée dans les deux sens.

M. Tissot a conçu également un appareil ingénieux destiné au polissage des tambours de freinage des roues des autorails Bugatti. Cet appareil comprend 3 sabots de frottement garnis de toile émerisée, qui sont appuyés contre la paroi intérieure du tambour de frein par des ressorts dont la pression est réglable à volonté. Ces sabots sont fixés à 3 bras solidaires d'un axe par l'intermédiaire duquel ils sont entraînés au moyen d'une simple perceuse électrique ou pneumatique.

Ce dispositif a permis de réduire de 80 à 12 h le temps nécessaire à la rectification des tambours, opération qui est faite à chaque révision des freins.

M. Goudout, Chef de manutention principal à la gare de Bercy. — La carrosserie dite « aérodynamique » des voitures automobiles a compliqué singulièrement les manutentions de ces véhicules, dans les gares où le chargement et le déchargement doivent être effectués à la grue faute d'un quai en bout bien situé.

En effet, ce type de carrosserie enveloppe toutes les pièces du châssis et ne permet plus normalement l'attache des élingues de grues. Aussi les manutentions risquaient-elles parfois d'entraîner des dommages soit pour la tôlerie, soit pour la peinture des véhicules, malgré les précautions prises.

Pour supprimer tout risque et améliorer nos moyens de levage, M. Goudout, Chef de manutention principal à la gare de Bercy, a mis au point un dispositif simple qui s'est révélé très pratique.

Avec ce dispositif, deux agents peuvent effectuer le chargement ou le déchargement d'une automobile en moins de 5 minutes.

L'appareil, qui est représenté sur la gravure ci-dessous (fig. 17), est constitué par 4 griffes doubles liées chacune au croisillon de la grue par un câble d'acier.

M. Monnin, Chef de district à Cien. — Pour suppléer à la règle à dévers dont le poids et l'encombrement limitent l'usage et permettre aux Chefs de district et Surveillants d'effectuer au cours de leurs tournées des vérifications plus fréquentes des dévers, M. Monnin, Chef de district, a conçu un petit appareil de poche d'un poids et d'un encombrement aussi réduits que possible (1).

Cet appareil se compose d'une partie A qui se fixe sur le rail haut et d'une pièce

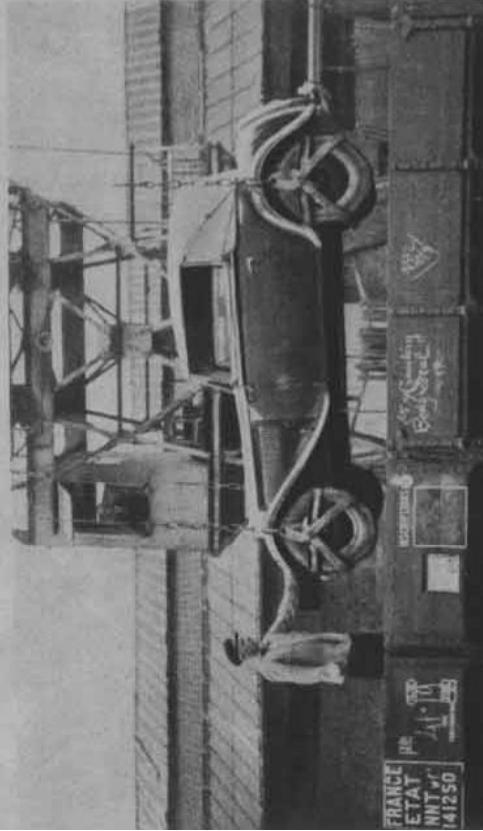


Fig. 17. Dispositif imaginé par M. Goudout pour le chargement et le déchargement des voitures automobiles.

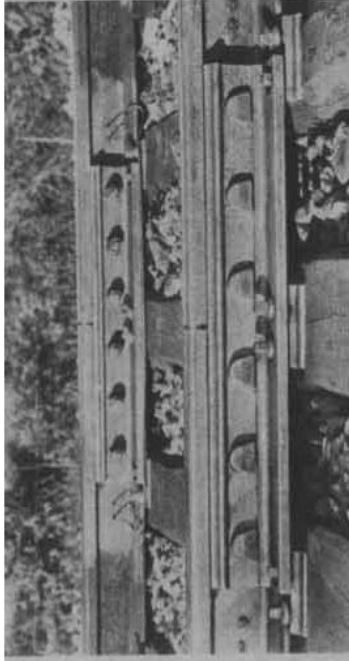


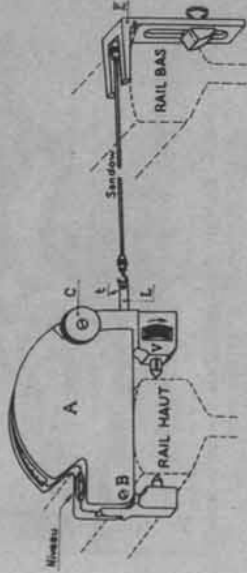
Fig. 14. — Joint du rail S. 82 posé sur 3 traverses. Poids du rail : 62 kg au mètre. Longueur de l'éclisse : 0,96 m. Poids d'une éclisse : 35 kg.



Fig. 15. — De gauche à droite : MM. Tissot, Goudout et Monnin.

en équerre E qui se fixe sur le rail bas. Entré les deux pièces est tendu un fil de caoutchouc, ou sandow, dont l'inclinaison sur l'horizontale donne le dévers (fig. 16).

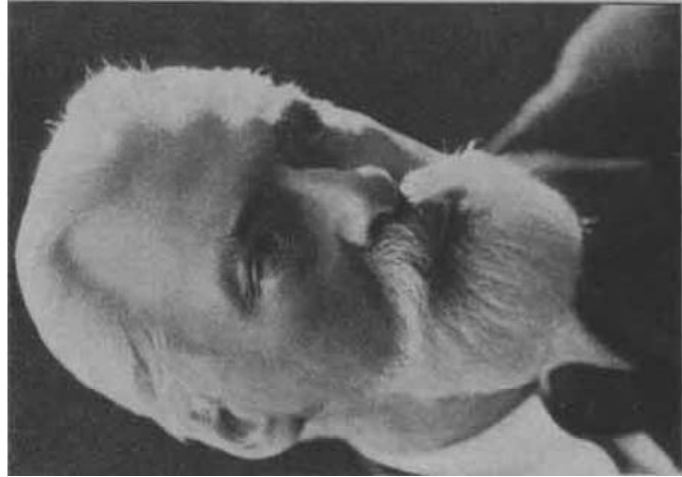
La partie A comprend un pied en durallumin fixé sur le champignon du rail au moyen d'une vis de serrage V. Ce pied présente dans son épaisseur un évidement qui sert de logement à une lamelle d'acier L articulée sur un axe B et percée à l'autre extrémité d'un trou t. Le tout est logé dans un boîtier susceptible de tourner



autour du même axe B sous l'action du bouton moleté C et portant un niveau et un cadran gradué de 2 en 2 mm de 0 à 20 cm.

Les deux parties de l'appareil étant mises en place sur les rails et réunies par le caoutchouc, la lamelle mobile, tirée par celui-ci, s'oriente dans son prolongement, c'est-à-dire suivant le dévers. On agit alors sur le bouton moleté pour faire tourner le boîtier dont la graduation se déplace en face d'un index solidaire de la lamelle ; quand la bulle du niveau est amenée entre ses repères, la position de l'index sur la graduation fait connaître par lecture directe la valeur du dévers, avec une approximation de l'ordre de 2 millimètres.

(1) Rappelons que, dans le même ordre d'idées, l'appareil Martin servant à mesurer le dévers et l'écartement a été décrit dans le Bulletin P.L.M. de mai 1935, p. 17.



(Photo Paul, St-Etienne.)

VOYAGES PAR LE RAIL



Laine, les caquets d'une auto, on ne voit rien, ou si peu de chose : faut-il pas, d'abord, regarder devant soi, guetter la route, guetter les chiens, les chats, les vaches, les idiots, les ivrognes et les sourds-muets ? Et, qui pis est, n'est-on pas trop bas, surtout depuis les aérodynamiques, pour rien voir, sauf un bout de ciel en haut, et un bout de macadam en bas ?

A LLO !

— *Alto ?*

— *Dites, voulez-vous prendre tout de suite le Rome-Express ? On vous attend à Gênes... Il s'agit de lutter contre la possibilité de mauvaises guerres...*

— *Pour lutter contre la guerre, et surtout contre les plus mauvaises de ces mauvaises, tant que vous voudrez... Je fais mon sac, Voyons... le Rome-Express part de la gare de Lyon à...*

— *A 22 heures 20...*

— *J'allais le dire. — Parfait, il n'est pas encore 9 heures, et j'ai diné. J'ai vingt fois le temps. Et je serai à Gênes demain pour déjeuner.*

— *A peu près : à 11 heures 56.*

— *Rougets du golfe, macaronis, poussins de Milan. C'est à merveille. Je passerai la frontière vers 8 heures du matin ?*

— *Modane, 7 heures 25.*

— *Va bene. Je verrai Turin, Alexandrie et Voghera. A tout à l'heure. Rendez-vous au quai 17 ?*

— *Non, au 15.*

— *As you like it. Soyez béni. J'aime les voyages...*

JE les aime tout de bon. Ce n'est pas affaire de politesse.

J'aime monter dans un train, dans un grand train, avec « inter-circulation », avec wagon-restaaurant, avec wagon-lit, s'il se peut. Ce qui n'est pas à dire que je méprise les omnibus, voire les tortillards, ou les autorails. Mais ma préférence, nette, va aux trains qui vont loin, très loin.

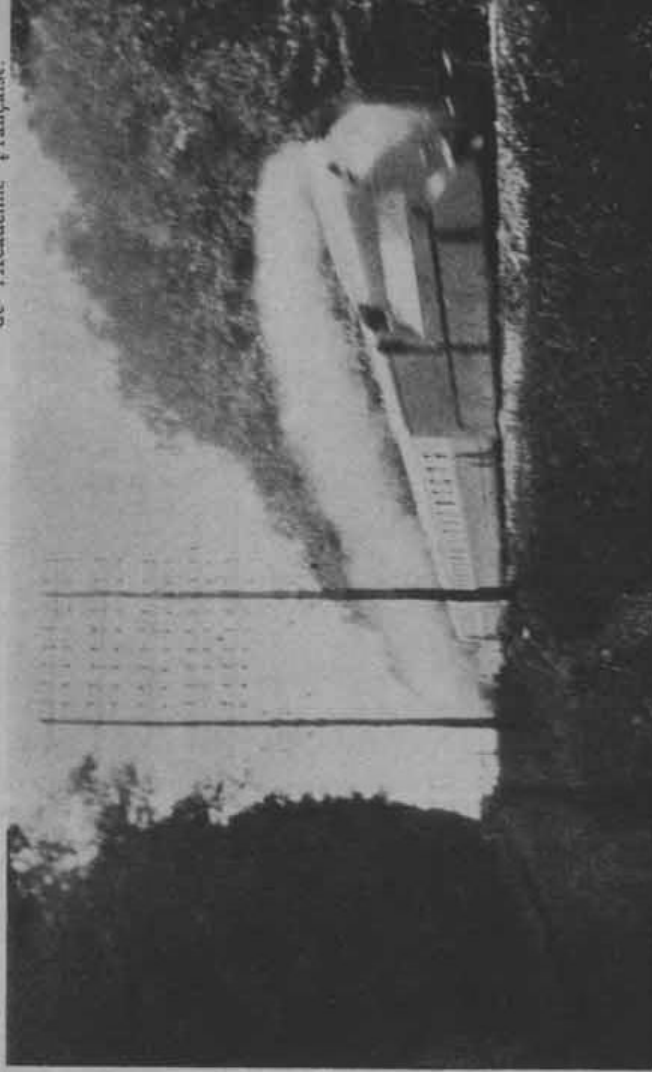
Parce que, à travers les larges glaces de leurs « fenêtres » on voit le paysage comme jamais automobiliste ne le verra jamais.

DE mon pullman, ou de mon sleeping, voire de mon simple compartiment de première, ou de deuxième, ou de troisième classe, quel panorama se développe devant moi, sans nul effort pour moi. Vous avouerai-je tout ? J'aime mieux le plus simple compartiment que le pullman, surtout quand un wagon-restaaurant m'offre la tentation d'y aller fumer, boire, déjeuner, goûter, dîner. Le pullman est une sorte de prison. Les simples compartiments m'offrent la liberté, la fantaisie. Et, la voie ferrée dominant presque toujours d'assez haut les fleuves, les rivières, les vallées, les plaines, les forêts, bref, toute la nature, quelle joie de tout apprécier, de tout admirer. Si je connais force pays où jamais le pauvre homme affolé de vitesse et de longs parcours que la vie moderne m'a forcé d'être, n'eut jamais le loisir de s'arrêter, même un jour, même deux heures, c'est au wagon sur rail que je le dois. Et je lui dois vraiment beaucoup, car il y a peu de pays au monde que, tant bien que mal, je ne connaisse...

ET regardez, regardez ces plaines italiennes, que le Rome-Express étale sous mes yeux, à droite et à gauche du wagon-restaaurant, où je prends mon tout premier déjeuner : deux œufs au bacon, six tranches de bœuf et de jambon, du miel, du café, de la crème...

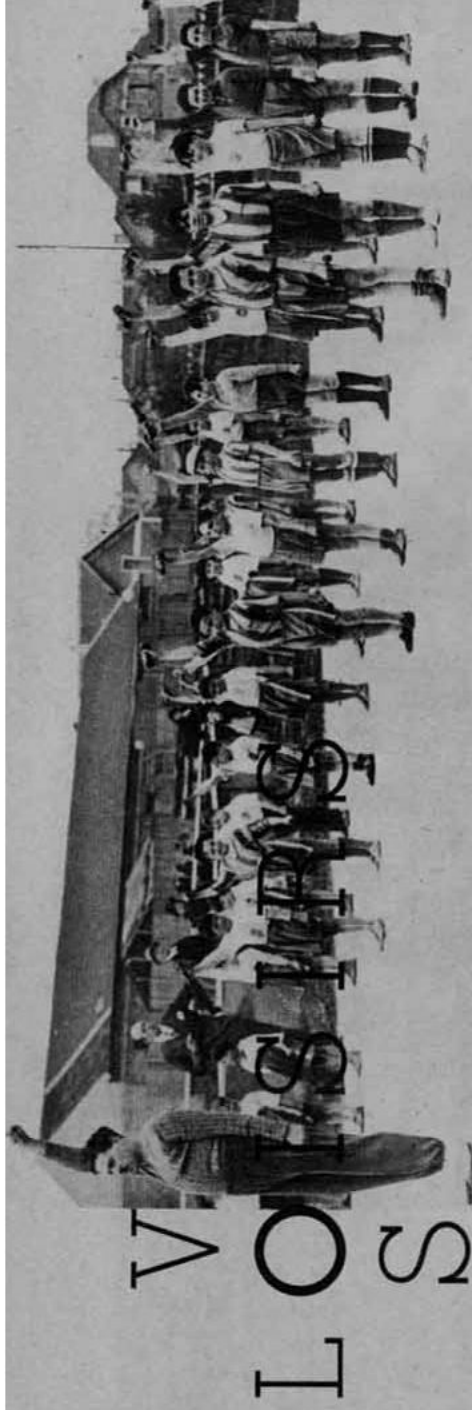
Oux-Sestrières à 9 heures 27, Turin à 10 heures 45, Gênes à 11 heures 56... Ai-je le temps de fumer un cigare, avant l'arrivée ?... Mon Dieu, oui.

Claude FARRÈRE
de l'Académie Française.

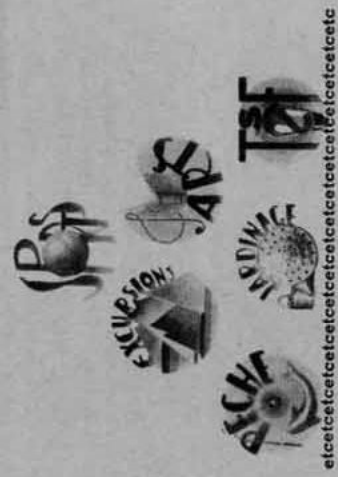


La rame aérodynamique du PLM.

(Photo Duyjted.)



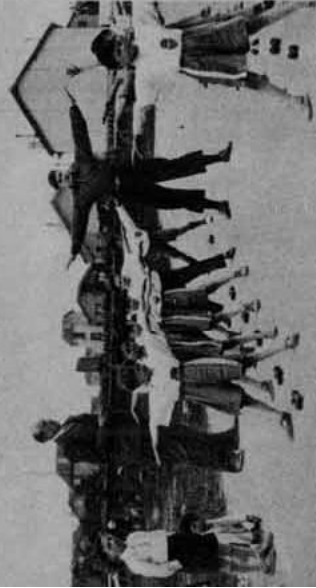
Les Minimes de l'U.S.V.P.L.M. pratiquent la culture physique.



L'Activité sportive sur le Réseau

MATCH INTERNATIONAL

Tennis. — Une équipe composée de joueurs appartenant à tous les Réseaux et dans laquelle le P.L.M. était représenté par MM. Fellot et Peter, de Paris, s'est rendue à Londres pour les fêtes de la Pentecôte afin d'y rencontrer les cheminots anglais. La réception réservée par ces derniers à leurs camarades français fut empreinte de la plus grande cordialité. C'est par 15 victoires à 2 que l'équipe française triompha.



Les « Tout-petits » de l'U.S.V.P.L.M. imitent leurs aînés.

CHALLENGES INTERRÉSEAUX

Association. — L'équipe représentative P.L.M. qui avait réussi à parvenir en finale de cette compétition a succombé devant l'excellente formation du Métropolitain par 5 à 1, voyant ainsi le challenge lui échapper pour la cinquième fois.
Basket-ball. — Après avoir triomphé des formations du Nord et du Métro, l'équipe P.L.M. a rencontré en finale les Cheminots de l'Etat, devant lesquels elle dut s'incliner par 37 à 12.

Tennis. — Le P.L.M. participe comme chaque année à la Coupe Dupin offerte par le Midi. Les résultats figureront dans le prochain *Bulletin*.

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

Basket-ball. — Au 2^e tour de cette compétition, Dijon bat Arles (32 à 20) et Oullins bat Aix (35 à 21). Les deux finalistes, Oullins et Dijon, se sont rencontrés à Villeneuve-Saint-Georges sur le Stade des Cités : par sa victoire (38 à 21), Oullins conserve le titre de champion du Réseau qu'il détenait déjà depuis 2 ans et devient ainsi possesseur, à titre définitif, de la coupe offerte par l'A.S.C.P.L.M.

Rugby. — L'équipe de l'U.S.V.P.L.M. de Paris qui était opposée, en finale, à celle des Cheminots de Bourg, triompha par 12 à 0 et s'adjuge, pour la 3^e année consécutive, le titre de champion du Réseau. Elle devient ainsi possesseur, à titre définitif, de la coupe.

L'ACTIVITÉ DANS LES CLUBS

PARIS (U.S.V.P.L.M.). — Le 3 mai dernier s'est déroulée au Stade des Cités, à Villeneuve-Saint-Georges, la fête annuelle des cheminots sportifs. Plus de 200 athlètes appartenant aux différentes sections de l'U.S.V.P.L.M. ont participé à cette manifestation qui s'est déroulée devant un public nombreux.

Après le défilé des différentes équipes, on vit d'abord en Association les équipes Minimes se séparer sur un résultat nul (1 à 1), malgré une lutte ardente.

De son côté, l'équipe 1^{re}, opposée à l'équipe 1 A du Racing-Club de Paris, parvint, après une partie très serrée, à faire match nul (2 à 2). Pendant ce temps, une cinquantaine de « poussins » excécutaient avec un bel ensemble une séance de culture physique (méthode Ruffier).



Équipes 1^{re} et 2^e « Minimes » d'Association

Leur ardeur et leur application obtinrent un vif succès. Nous nous en réjouissons, car le nombre sans cesse croissant de ces jeunes nous permet d'espérer, dans un avenir prochain, une belle phalange d'athlétisme ou pourront être puisés d'excellents éléments pour la constitution des autres équipes.

Un match de *Rugby* mettait enfin aux prises l'U.S.V.P.L.M. (1), champion de France 3^e série, avec le P.L.C. (1). Très belle partie, que gagna notre équipe par 13 à 0, sous les applaudissements de la foule enthousiasmée par cette belle démonstration de force, de souplesse et de cran.

Du côté des *handistes*, grande animation également à cette fête du sport cheminot, au cours de laquelle ils enlevèrent pour la 5^e fois le challenge des cheminots de l'Etat.

Rugby. — Il convient de mentionner et de féliciter tout particulièrement l'équipe première des Rugbymen parisiens qui vient d'ajouter à ses nombreux succès le titre envié de champion de France (3^e série).

En culture physique, tennis et boules, l'activité bat son plein.

BOURG. — *Rugby.* — Après avoir subi, en matches amicaux, les défaites de 5 à 3 contre Rumilly et 17 à 8 contre le S.O.P.L.M. de Marseille, notons à l'actif du quinze bressan, une victoire de 30 à 10 contre l'U.S. Jarrige-Vizille.

LE TELL. — *Association.* — L'U.S.P.L.M. du Tell, après un match nul (3 à 3) contre l'E.S. Rouvroise en finale du Championnat Drôme-Ardèche (2^e série), a rencontré à nouveau cette formation et l'a battue par 2 à 1, enlevant ainsi le titre de champion. Espérons que les Cheminots Teillais obtiendront d'aussi beaux résultats dans la série supérieure où ils seront classés la saison prochaine.

LANGÉAC. — *Association.* — Notons quelques succès remportés sur l'Amicale du Puy (5 à 1), l'A.S. Arvant (3 à 1), l'U.S. Charbonnier (7 à 0).

Boules. — La quadrette Pichot de l'A.S.P.L.M. remporte le Challenge Guinet lors d'un tournoi organisé dernièrement à Brioude.

MARSEILLE. — *Association.* — Notons une défaite avec l'U.S. Rouet (2 à 1) et un match nul avec le S.C. Victor-Hugo (0 à 0).

Les photographes de cette page et de la suivante se rapportent toutes à la Fête du 3 mai à Villeneuve-Saint-Georges.



Ci-dessous : Les joueurs de boules P.L.M. et État.



Rugby. — Le S.O.U.P.L.M. après avoir triomphé du R.C. Marseille (32 à 8) et dû s'incliner devant Salon par 12 à 9.

OULLINS-LYON. — **Rugby.** — Après le Championnat du Lyonnais auquel l'équipe du C.A.S.C.O.L. participa, cette dernière a terminé une saison très chargée par des rencontres amicales où elle remporta d'appréciables victoires. Notons 17-0 et 15-0 contre le Football-Club de Lyon; 18-6 contre Beaugy; 14-6 contre Turare; 21-7 contre R.S. Terreaux.

Basket-ball. — L'équipe 1^{re}, échouant au but, se classe 2^e du Championnat d'honneur du Lyonnais. Les équipes 2 et 3 enlèvent le titre de leurs catégories. En Challenge de Réseau, ainsi qu'il est rappelé d'autre part, l'équipe du C.A.S.C.O.L., par sa victoire sur les Cheminots Dijonnais, enlève pour la 3^e fois de suite le titre de champion du Réseau.

La *Section Montagne*, dont les dernières sorties hivernales eurent pour objectif le Mont d'Arbois, Charniaux, le Lavoir et l'Alpe du Mont de Lams, prépare maintenant ses excursions d'été.

DIJON. — **Association.** — Si quelques défaites sont à enregistrer contre des clubs très cotés — le Bocca Olympique de Cannes et Bourbon-Lancy — par contre, on doit noter des victoires de 6 à 1 contre le C.S. Sens; 5 à 3 contre l'Association Sportive Municipale de Dijon; 2 à 0 contre l'Ecole primaire supérieure de Dijon.

Basket-ball. — L'U.S. des Cheminots Dijonnais fait preuve d'une belle activité et les résultats obtenus sont intéressants. Une victoire de 36 à 16 est à noter contre le 186^e R.A.S., champion du 8^e C.A. Recevant les Réserves du Métropolitain, les Cheminots Dijonnais, un peu impressionnés par la renommée de leurs adversaires, ont fait néanmoins une excellente partie et ce n'est que par 29 à 24 qu'ils ont succombé.

De son côté, l'équipe féminine, récemment formée, bat l'équipe correspondante du Dijon Université-Club (25 à 12) et le S.C.P.L.M. d'Arles par 22 à 10, en lever de rideau de la demi-finale du Challenge du Réseau, à Aix-en-Provence.

NIMES. — **Association.** — L'équipe 1^{re} bat l'équipe correspondante des Cheminots de Nice par 3 à 2; l'U.C. Bagnols par 5 à 0; Salindres



Une phase du match U.S.V.P.L.M. - P.U.C.



par 8 à 3; ces deux derniers matches comptant pour le Championnat 1^{re} Division.

Lors d'un tournoi organisé par Montmorency, à Pâques, l'équipe première enregistre 2 défaites sévères par des formations de promotion et de 1^{re} Division de la Ligue de Paris.

D'intéressantes victoires sont à noter à l'actif des Minimes; 4 à 0 contre l'U.S.V.P.L.M. de Paris; 2 à 0 contre Arles, ainsi que le gain d'une superbe coupe mise en compétition par l'Union des petits clubs du Gard-Lozère, au cours d'un tournoi de sixte disputé dans les arènes de Nîmes devant un très nombreux public.

ARLES. — **Association.** — Très grande activité; les Juniors se font particulièrement remarquer et parviennent, après de belles victoires, jusqu'à la finale du Championnat de Provence.

Basket. — L'équipe 1^{re} bat le Stade Normalien (28 à 19). L'équipe féminine, très active également, bat deux fois le Candan Sport par 26 à 14 et 9 à 6. Quelques défaites contre les équipes correspondantes de la S.S.P.L.M. de Miramas (27 à 25 et 29 à 8) et les Mouettes Sports de Nîmes (26 à 18).

Athlétisme. — D'intéressantes performances ont été réalisées lors d'un meeting à Aix-en-Provence et à Aubagne par les athlètes Autheman, Roux et Blein, dans le lancement du javalot et les courses de relais.

NICE. — **Association.** — Cinq équipes ont participé au Championnat de la Côte d'Azur. Les classements sont les suivants: en 1^{re} série, l'U.S.P.L.M. de Nice arrive 4^e sur 8 clubs, derrière A.S. Monaco, A.S. Roquebrune et O.G.C. Nice.

En 3^e série, 3^e sur 8 clubs, après les victoires de 3 à 0 sur l'International Football-Club, 9 à 0 sur le Club athlétique de l'Ouest, et une défaite de 3 à 1 contre le C.A. Saint-Philippe. A noter que l'équipe cheminote qui participa à ce tournoi était composée en majeure partie de juniors.

L'équipe Minimes fut la plus brillante du club. Sous-Champion en 1935, elle jouera la finale du Championnat au début de la saison prochaine. Au cours du Championnat, sur 9 matches, 7 victoires, 1 défaite et 1 match nul.

L'Équipe 1^{re} de Rugby U.S.V.P.L.M. et ses supporters.



Pendant le match U.S.V.P.L.M. (1^{re}) - Racing-Club de Paris (1^{re} A).

Ci-contre: Équipe 1^{re} de l'U.S.V.P.L.M.

Basket-ball. — En Championnat de la Côte d'Azur (Promotion), après des matches très serrés contre le Racing de Juan-les-Pins, le Club Athlétique de l'Ouest et l'U.S. Italienne de Monaco, les Cheminots niçois ont enlevé le titre de Champion Promotion d'Honneur.

En championnat de 1^{re} série, l'équipe niçoise s'est classée 3^e sur 6 clubs.

Cross-Country. — Après avoir enlevé le titre de champion de la Côte d'Azur Juniors, les Niçois se sont classés 57^e et 60^e à la finale du Championnat de France Juniors, à Paris.

Boules. — Saison particulièrement active; bons résultats au concours d'ouverture de la F.B.A.M. et au concours du Drapeau Fédéral.



Arrivée du 100 m. « Seniors ».

Bien que les comptes rendus détaillés ne nous soient pas parvenus, l'activité continue néanmoins de régner dans les clubs de Montargis, Saint-Etienne, Grenoble, Portes-les-Valence, Miramas, Alès, Montpelier, St-Rambert-d'Albon, Valence, Badan, Aix-en-Provence, Vénissieux, St-Germain-des-Fossés, Ambérieu, Clermont-Ferrand, Tain-l'Hermitage, Saincaize, Givors, Lieussaint, Moulins, Terrenoire et Culoz. E. CAMUS.

Président de l'A.S.C.P.L.M.

PNEUS VÉLO

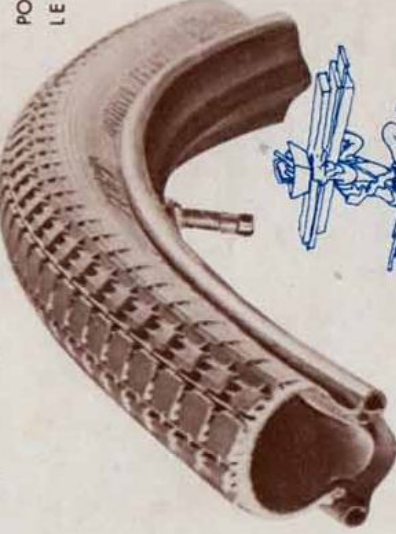
DUNLOP

USINES A MONTLUÇON (ALLIER)

POUR CHAQUE USAGE
LE MEILLEUR PNEU



DUNLOP CORD
Souple et résistant

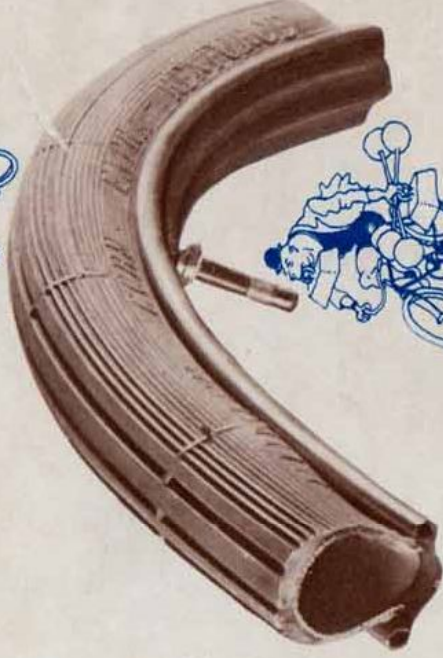


DUNLOP FORT
Para-ambré

POUR CHAQUE PNEU
LE MEILLEUR PRIX



DUNLOP SPORTS
Spéciale «luxe»,
teinte métallisée



**DUNLOP
EXTRA-RENFORCÉ**
Para-gris



DUNLOP TRAKGRIP
Super-renforcé
antidérapant



DUNLOP BALLON
Ballon-enfant,
1/2 Ballon-vélo, et tandem
Ballon-vélo et tandem



vous offre gratuitement

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

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



ABONNÉS AU BULLETIN

TENEZ-VOUS AU COURANT

des dernières facilités
que vous offire le Réseau

en demandant au Bulletin P.L.M.

88, RUE SAINT-LAZARE — PARIS (9^e)

LES DERNIERS DOCUMENTS DE PUBLICITÉ PARUS :

- CATALOGUE P.L.M. (ÉTÉ 1936).
- Brochure « Voyages forfaitaires » (été 1936)
- Dépliants Azur « Côte d'Azur », « Savoie », « Dauphiné », « Jura », « Bourgogne-Morvan », « Fontainebleau », « Stations Thermales », « Auvergne-Bourbonnais ».
- Calendrier des principales manifestations touristiques, sportives, commerciales, etc... qui auront lieu à Paris et sur notre Réseau pendant le 3^{ème} trimestre 1936.

Vous les recevrez gratuitement

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

Médaille Militaire

(Suite de la liste publiée page 99)

de manut. à Melun; Deschamps L., Homme d'éq.
à Sète; Dessermey J., Manœuvre à Roanne;
Dominique J., S-Chef de manœuvres à Lyon-Per.
Ferran C., Conducteur aux Arcs; Ferrand F.,
Aide-ouvrier à Chalton; Finat A., S-Chef d'études à
Paris; Fougère L., Brigadier de manut. à Paris;
Fourchégut C., Chef de canton à Brout-Vernet;
Fournier C., Aiguilleur à Mouchard; Gaillard E.,
Conducteur à Lyon-Guil.; Gallien-Guedy L., Ma-
nœuvre à Saint-André-le-Gaz; Gallimard F., Aide-
ouvrier à Perrigny; Garda E., Brigadier de manœu-
vres à Voiron; Garnier J., Homme d'éq. à Montbril-
son; Gauthier J., Facteur-enreg. à Beaujeu;
Gaydon A., Elève-mécanicien à Annemasse; Gluge
J., S-Chef de canton à Vidauban; Goury J., Ouvrier
à Villeneuve-Saint-Georges; Grenaut M., Commis à
Bercy; Grosse F., Brigadier de manœuvres à Per-
rigny; Guet R., Conducteur à Nîmes; Héritier A.,
Commis à Avignon; Hollier J., Chef de train à
Laroche; Hugon G., Aiguilleur à Sète; Hurty E.,

Aide-ouvrier à Confians; Jacquemard M., Canton-
nier Ppal à Salins; Jarry E., Garde-signaux à
Varennes-le-Grand; Jaume J., Manœuvre à Nice;
Jeannin J.-M., Conducteur à Montchanin; Jounet
M., Chef de groupe à Paris; Labadens F., Homme
d'éq. à Montpellier; Lacoste A., Facteur-enreg. à
Marseille-Jol.; Lainé A., Manœuvre sp. à Saint-
Germain-des-Fossés; Laly J., Facteur-enreg. à
Entraïns; Laurent C., Homme d'éq. à Bourg;
Lebert R., Ouvrier à Villeneuve-Saint-Georges;
Maillet E., Chef-lampiste à Valence; Maréchal M.,
Ouvrier à Perrigny; Marcel V., Chef de train à
Valence; Marcoux A., Conducteur à Lyon-Per.;
Marron F., Facteur-mixte à Saint-Ambroix; Martray
B., Chef de train à Lyon-Guil.; Masse C., Ouvrier à
Lyon-Mouche; Mazille J., Mécanicien de r. à
Vénissieux; Merle J., Aiguilleur à Terrenoire;
Meyer E., Employé Ppal à la Direction; Monin A.,
S-Chef de brigade de manœuvres à Ambérieu;
Montanard A., Aide-ouvrier à Marseille-Prado;
Montet M., Homme d'éq. à Balbigny; Mugnier C.,
Ouvrier à Chambéry; Narcy M., Chef de train à
Montargis; Paccot A., Gardien à Bercy-Rapée;
Paillet A., Cantonnier à Merrey-Vieilleilley; Pain G.,

VÊTEMENTS EN PEAU — ARTICLES DE CHASSE
SACS EN TOUS GENRES

Henri LAMBLIN

15, Rue Tiquetonne — PARIS (2^e)

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

PNEUS

BERGOUGNAN

TUYAUX

tous types

COURROIES

pour transporteurs et transmissions

TAPIS

Tous articles en caoutchouc
pour l'industrie

Conducteur à Laroche-Mig.; Papillon J., Manœu-
vre à Montchanin; Paradis J., Manœuvre sp. à
Bercy; Patols L., Manœuvre à Pontarlier; Plancon F.,
Conducteur à Dôle; Poupet A., Brigadier à
Saint-Florentin; Prillard R., Homme d'éq. à
Besançon-Viotte; Prost P., Brigadier à Epinac-
les-M.; Quost J., S-Chef de bureau de gare à Mont-
ceau-les-M.; Randot A., Homme d'éq. à Bourg;
Rayer J., Conducteur à Chalton; Raymond B.,
Facteur-enreg. à Romanèche-Thorins; Reynaud J.,
Manœuvre sp. à Arles; Riton C., Manœuvre à
Montchanin; Rocher F., Vagonnier à Saint-Etienne-
Chât.; Rodde C., Homme d'éq. à Bercy; Rolland L.,
Surveillant à Lyon-Per.; Rousset P., Vagonnier à
Roanne; Roy Ph., Manœuvre sp. à Laroche;
Royer A., Cantonnier à Genlis; Sanajoux A., Chef
de train à Lyon-Croix-Rousse; Segut L., Vagonnier
à Dôle; Silvestre L., Employé à Valence-Centre;
Socle E., Facteur-enreg. à Morteau; Souchard A.,
Homme d'éq. à Paris; Sourria J., Homme d'éq. à
Marseille-Jol.; Terrasse L., Brigadier de manut. à
Valence; Therme J., Conducteur à Nîmes;
Thomas G., Homme d'éq. à Saint-Etienne-Pr-de-
l'Ane; Urbin G., Conducteur à Oullins.

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

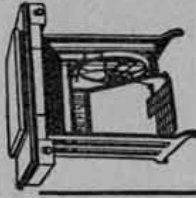
Aucun incendie ne cause plus de tracassés et de dérangements qu'un
feu de cheminée.

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

“PYRENE” — Notice Franco. PRIX: 18 frs

31, Rue de la Vanne, **MONTROUË** (Seine)

FOURNISSEURS DE LA COMPAGNIE



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



La Boisson Familiale

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

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

Actes de probité

(Suite de la liste publiée page 99)

Surveillant des trains à Nîmes: Bastidion J.,
 Brigadier de manut. à Marseille-Chât.; Bayradon G.,
 Journalier à Mâcon; Bernard A., Brigadier à Mont-
 bard; Bigorne G., Receveur à Paris; Cambefort F.,
 Homme d'éq. à Aigues-Mortes; Charlot A., Facteur
 mixte à Mamirrolle; Chauchat G., Facteur aux égr. à
 Saint-Florentin; Delmas P., Homme d'éq. à Paris;
 Dodet M., Brigadier de manut. à Sains; Doumenc J.,
 Employé à Paris; Dubois E., Brigadier à Besançon-
 Viotte; Duclos L., Surveillant recette à Paris;
 Fége L., Journalier de bureau à Audincourt;
 Février J.-B., Homme d'éq. à Paris; Finet R., Homme
 d'éq. à Mâcon; Gadet N., Homme d'éq. à Paris;
 Gaillbert J., Homme d'éq. à Paris; Gaudé C., S.-Chef
 de manut. à Marseille-Saint-Ch.; Gidon P., Homme
 d'éq. à Saint-Etienne-Chât.; Gobet J., S.-Chef de
 manœuvres à Villeneuve-Triage; Guignard A.,
 Homme d'éq. à Paris; Mme Guinard J., Factrice aux
 égr. à Saint-Amour; MM. Labail L., S.-Chef de manut.
 à Montpeller; Lesme R., Vagonnier à Avignon;
 Martin E., Receveur à Marseille-Saint-Ch.; Pascat H.,
 Homme d'éq. à Paris; Paupion A., Homme d'éq. à

Dijon-Pte-Nve; Pelat R., Receveur à Nice-Ville,
 Richier J., Homme d'éq. à Saint-Chamond; Rioux H.,
 Conducteur à Portes; Roubaud G., Homme d'éq. à
 Marseille-Saint-Ch.; Saigues H., Homme d'éq. à
 Paris; Soullhol G., Homme d'éq. à Sarras; Mlle Tis-
 sier J., Commise à Montbard; MM. Vache E., Chef de
 train à Grenoble; Vigne R., Facteur-mixte à Luc.

Matériel et Traction. — MM. Adam L., Alain R. et
 Bernard L., Manœuvres à Confians; Bardet F.,
 Chauffeur de f. à Ambérieu; Berthelier J., Manœuvres
 à Lyon-Saint-Paul; Briegne A., S.-Chef-visiteur à
 La Blancarde; Cauvin C., Manœuvres à La Bocca;
 Clair P., au Creusot; Cluël M., à Montargis;
 Dubief V., Aide-ouvrier à Oullins-Voitures; Gau-
 theron C., Manœuvres à Dijon; Gentet M., Aide-
 ouvrier à Lons-le-Saunier; Gonnet C., Manœuvres à
 Vaynes; Mme Guyonneau M., Manœuvres à Moulins;
 MM. Jaboeuf L., Contremaître à Saint-Etienne; Lan-
 clet P., Aide-ouvrier à Dijon; Lhellez G., Visiteur à
 Confians; Lyautéy R., Manœuvres à Mouchard;
 Martignène G., Journalier à Saint-Gervais-les-Bains;
 Paupardin Ph., S.-Chef de brigade à Moret-les-
 Sablons; Pénichon P., Elève-mécanicien aux
 Laumes; Philibert J., Visiteur de gare à Montceau-
 les-Mines; Plagne J., Employé à Badan; Renaud R.,
 Manœuvres à Besançon; Richard P., Aide-ouvrier à

Laroche; Roussel G., S.-Chef de brigade de ma-
 nœuvres à Lyon-Guili.; Mme Saladini M., Aide-
 ouvrière à Oullins-Voitures; MM. Savy J., S.-Chef de
 brigade à Lyon-Per.; Simon F., Manœuvres à Saint-
 André-le-Gaz, Surateau M., à Malesherbes, Vèze P.,
 à Lons-le-Saunier; Albis J.-B., Manœuvres sp. à
 La Bocca; Cabour J., Visiteur à Saint-Etienne;
 Cadier E., Manœuvres à Saint-Rambert-d'Albon;
 Crudeido C., à Confians; Dard J., Aide-ouvrier à
 Saint-Etienne; Debos R., Manœuvres sp. au Tell;
 Duplessis C., Manœuvres à Confians; Fournier G.,
 Visiteur à Saint-Etienne; Lacroix E., Manœuvres
 sp. à Dijon; Ledoux H., Chef de groupe à Paris;
 Magnon A., Manœuvres sp. à Oullins-Machines;
 Ravanel J., Visiteur à Chamonix; Reynaud P.,
 Journalier à Lyon-Vaise; Richard L., Manœuvres à
 l'essai à Laroche; Robert R., Manœuvres à Confians;
 Rouaisnel M., Manœuvres à Villeneuve; Ruet A.,
 Manœuvres à Montargis.

Voie. — MM. Audemard H., Cantonnier à Pugeat
 Ville, Gayraud A., à Aigues-Mortes; Loriof M.,
 S.-Chef de canton à Pontigny; Poutchy H., Canton-
 nier à Venelles, Quay-Thevenon P., à Albens; Tho-
 mas C., Cantonnier Ppal à Virieu-le-Grand; Livon P.,
 Cantonnier à Marseille; Sarrobert M., Cantonnier-
 pliste à Arles; Volpi E., Cantonnier à la Clotat.

ABONNEMENTS DE PROPAGANDE

Merci!

Comme suite à l'avis publié
 dans le dernier numéro
 (page XLII) plusieurs cen-
 taines d'abonnés de
 propagande sont déjà
 parvenus au Bulletin.

Certains sont arrivés isolément, sou-
 crits sur la formule reproduite ci-
 contre; d'autres ont été groupés par
 MM. les Chefs de gare; de petites
 gares ont réussi à réunir des quantités
 dépassant parfois 30 abonnements.

Le Bulletin PLM félicite très vivement
 tous ses propagandistes et il les
 remercie de s'être associés à ses
 efforts.

Il signale qu'il tient des formules de
 souscription d'abonnement à la
 disposition des gares qui en seraient
 démunies.

Et afin de permettre de participer à cette
 propagande à tous ceux qui n'en ont pas
 encore eu le temps, il consent très
 volontiers à reporter au 1^{er} août prochain
 la date de clôture de sa campagne,
 primitivement fixée au 15 juillet.

Cette formule est à détacher et à retourner complétée, à l'appui
 du mandat-poste, sous enveloppe portant l'adresse suivante:

Le Bulletin PLM
 (Direction de la C^{te})
88, Rue Saint-Lazare, PARIS (9^e)

Veillez servir un abonnement de propagande d'un an à

M qualité

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

demeurant rue

n°

à par Dépt

Ci-joint à cet effet un mandat-poste de dix francs (10 francs).

Les agents retraités 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 PLM paraît tous les deux mois: les 1^{er} Janvier, 1^{er} Mars, 1^{er} Mai, 1^{er} Juillet,
 1^{er} Septembre et 1^{er} 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.

DEMENAGEMENTS 52, av. de Saxe. LYON
AUX PROFESSIONNELS
61, rue Cambonne
PARIS REUNIS 4, pl. St Michel
PARIS
TOURS. 17 *br. de Grammont*
GARDE-MEUBLES

*Agents, ex-Agents
 et vous tous, parents
 et amis de la grande
 Famille PLM !*

MÉDAILLE D'HONNEUR DES CHEMINS
 DE FER

Arrêté du 3 janvier 1936 (suite)

HÉRAULT. — BOISSIER R., S.-Ch. c. à Lunel; BONNA B., Ch. t. à Sète; Mme BOUSSOU L., Cise à Montpellier; CABANIS H., Br. manut. à Montpellier; CAUMEL A., H. é. à Montpellier; CHAMBON F., Aig. à Castelnaud-le-Lez; CHAMBON V., S.-Ch. manœuv. à Montpellier; CHAPOAN M., M. manœuv. à Sète; CROS E., S.-Ch. manut. à Sète; DOUARCHE A., S.-Ch. manut. à Montpellier; ESPÈS C., S.-Ch. manut. à Sète; HÉRAUD M., Ch. t. à Sète; HERMET H., Cis à Montpellier; METGE J., Ch. manut. à Sète; MICHELET J., Br. manut. à Montpellier; MICHEU P., Ch. t. à Montpellier; RAOUX C., Ch. gare à Ganges; RICARD E., Ch. t. à Lunel; SAINT-LÉGER J., Aig. à Lunel; TERME C., Br. manut. à Sète; TIBURCE J., S.-Ch. bur. g. à Montpellier; TOUSSAINT F., Ch. t. à Lunel; VILLEBRUN H., H. é. à Montpellier; CLERC A., ex-Ch. t. à Sète; DURAND C., ex-H. é. à Montpellier.

ISÈRE. — ARMAND J., S.-Ch. br. ouv. à Grenoble; BARBEY C., Cant. pr. à Vienne; BARBEYER J., Cond. à Grenoble; BARUEL J., H. é. à Saint-André-le-Gaz; BERNARD R., Br. manut. à Chasse; BERTHET, J. Ch. c. à Seyssuel; BEYLIER M., S.-Ch. bur. à Grenoble; BOUVAGNAT A., Cis pr. à Grenoble; CHAMPALLE J., S.-Ch. g. pr. à Grenoble; CHERPIN L., Ch. g. à la Verpillière; CLÉRIN F., M. à Veurey; COLLIN E., Ch. g. à Rives; CORSAT R., Cant. à Chanas; DARVES L., M. r. à Grenoble; DUSSERT P., Ch. gr. à Grenoble; Mme FAURE-VINCENT H., G.-bar. à Salaise; GAILLARD J.-B., Br. à Saint-André-le-Gaz; GIRARD C., M. r. à Grenoble; GIRAUD V., Ch. t. à Grenoble; GIRAUDBIT F., G.-mag. à Grenoble; GONON E., Br.-Ch. à Saint-André-le-Gaz; GOUY J., Br. manut. à Grenoble; HABOUZIT F., S.-Ch. g. à Grenoble; JOUBERT L., S.-Ch. manut. à Grenoble; LEFRANC H., M. r. à Grenoble; MARMONIER C., Aig. à Rives; MAURICE J., M. sp. à Grenoble; MOREL J., Ouv. à Grenoble; MOUNIER J., M. sp. à Grenoble; MUSCHI O., Ch. t. à Grenoble; PALLOIX A., M. r. à Grenoble; PERRIN A., M. r. à Grenoble; PERRON P., Ch. t. à Grenoble; REY J., M. r. à Fontaine; ROY P., Ch. g. à Pont-de-Beauvoisin; SIBOURG L., Ch. t. à Grenoble; THERRET J., S.-Ch. manut. à Jarrie; DANON J., M. à Feyzin.

JURA. — BOISSET C., M. r. à Dôle; BONNEFOY V., Ch. g. à Champvans-les-Dôle; BROCARD H., Ch. c. à Montain; CHATEAU E., Ch. c. à Larnaud; COMMAND J., Ouv. ex-M. à Dôle; CORDET C., Ch. manœuv. à Dôle; DEVILLEBICHOT J.-B., S.-Ch. g. à Dôle; GAUDET A., Ch. g. à la Joux; JULIEN E., Cant. pr. à Neuvy-les-Dôle; LÉMONTEY P., Ch. g. à Lons-le-Saunier; LONGHAMPT L., Ch. g. à Salins-les-Bains; MARGUET C., M. r. à Lons-le-Saunier; ROUSSEAU M., M. à Dôle; TOURNIER J., Ch. t. à Champagnole; VILASÉCA J., F.-entr. à Saint-Claude.

LOIRE. — Mlle BARROU L., F. a. é. à Saint-Etienne; BERNE J., Cond. à Saint-Etienne; BLANCHARD J., Ch. t. à Saint-Etienne; BOIROT H., M. r. à Roanne; BONNEFOY J., F. a. é. au Coteau; BRUNET F., Cis à Saint-Martin-en-Coailieux; CARPEZ P., Insp. div. à Saint-Etienne; CHADRIN M., M. r. à Riorges; CHAPUIS C., Ch. t. à Saint-Etienne; CHAUTARD D., Contr. adj. à Saint-Etienne; CHAVANNE I., Cis au Coteau; CHENEL F., Cant. à Roanne; CHENEL J., Ch. c. au Chambon-Feugerolles; CHEVASSON A., Ch. c. à Perreux; CLAPEYRON J., Aig. à la Fouillouse; COLLIT J., Ouv. à Saint-Etienne; COLOMBET P., Ch. t. à Saint-Etienne; DÉCHAVANNE B., Ch. t. à Saint-Etienne; DÉPY A., S.-Ch. c. à Roanne; DÉRAIL L., M. r. à Saint-Etienne; DESMANGEOT L., Ouv. ex-M. à Saint-Etienne; DEVEAUX J., M. r. à Roanne; DEVIN A., Ch. c. pr. à Saint-Etienne; DONZEL J., S.-Ch. manœuv. à Riorges; DUTHÉL A., Br. ch. à la Fouillouse; ELOY P., S.-Ch. g. à Saint-Etienne; FONLUPT J., M. r. à Saint-Etienne; GAZAGNE J., Aig. à Saint-Chamond; GENÈTE H., S.-Ch. g. à Saint-Etienne; GRANGER C., Ch. t. à Firminy; GRÉBAN P., Wag. à Saint-Etienne; GRENIER B., Ch. g. à Saint-Fermain-l'Épinasse; GUÉRIN G., Contr. pr. à Saint-Etienne; JACQUET P., S.-Ch. manœuv. à Saint-Jean-Bonnefonds; JOLY J., M. r. à Sury-le-Comtal; JOUVE J., Ch. aig. à Saint-Etienne; LASSAGNE B., M. r. à Roanne; LAURENT E., Ch. t. à Montbrison; LEFORT E., Contrôl. r. à Roanne; MALCLÈS R., Ch. manœuv. pr. à Saint-Etienne; MARCHELLO C., S.-Ch. g. à Saint-Etienne; MAURIN A., Br. manut. à Saint-Julien-en-Jarez; METGE S., Ai.-ouv. à Saint-Etienne;

VOUS CHERCHEZ

à vendre, à acheter ou à échanger quelque objet; bicyclette, instruments ménagers, machines à coudre, T.S.F., maison de campagne, terrain, etc.

VOUS CHERCHEZ

ou vous offrez un emploi de bonne, concierge, domestique, jardinier, garde de propriété à la campagne, etc...

VOUS CHERCHEZ

à connaître ou à faire connaître des locations, des meublés, des pensions pour vacances, villégiatures dans de charmants « petits trous pas chers » ou ailleurs.

●
 Tarifs très avantageux aux agents et abonnés.

●
 Formalités de souscription des plus simples (voir en-tête de la rubrique dans chaque numéro).

●
 Toute souscription ou demande de renseignements est à adresser au Service du Bulletin PLM, Direction de la Compagnie, 89, rue Saïnt-Lazare, Paris (9^e).

N'oubliez pas que

Le Bulletin PLM

peut vous aider avec ses

Petites Annonces

**qui feront connaître
 votre proposition dans
 près de 110.000 foyers**



La Construction Générale Française
 VOREAU COUSIN
 Fournisseurs du P.L.M.
 41, Boule'd Henri IV, Paris 4^e
 TEL. ARCHIVES. 34-35
 15 ANNÉES DE RÉFÉRENCES
 CATALOGUE FRANCO SUR DEMANDE
 CONTRE 01:50

CREDIT IMMEDIAT 5000ANS

LOU LORY
 POUR PEINDRE TOUT SOI-MÊME
 PEINTURE EMAIL RAPIDE

MONTAGNIER A., F.-enr. à Rive-de-Gier; MOULEYRE A., Ch. t. à Savignieux; MOULIN L., Cant. à Saint-Etienne; PAYAN L., M. r. à Saint-Etienne; PERRET M., Gard. à Saint-Etienne; PIERREDON A., Ch. g., à Bonson; PRADIER P., Ch. br. ouv. à Montheux; PRATIER E., Ch. g. à Saint-Victor-sur-Rhins; REYNAUD A., M. r. à Roanne; ROBERT B., H. é. à Saint-Etienne; ROME T., Wag. à Saint-Etienne; ROUSSET J., Ch. t. à Saint-Etienne; ROUX C., aig. à Saint-Etienne; SEAVARDA A., M. r. à Saint-Etienne; THOMAS P., Ch. c. pr. à Terrenoire; VERNISSE G., Ch. manut. à Saint-Etienne; VICIER P., M. r. à Roanne.

LOIRET. — BAUDENON H., M. r. à Montargis; CHARGAUD J., M. r. à Chalette; CORNABÉ R., M. r. à Chalette; DÉCUREY J., Ch. g. à Triguères; DUVAL C., Ouv. à Montargis; FRÉCAULT L., Ch. t. à Montargis; GUILLEMORT J., H. é. à Montargis; LEMOYNE G., M. r. à Montargis; LEPAGE A., M. r. à Montargis; VERGER E., Ch. t. à Chalette; LE CARRÈRES F., Contr. adj. à Cernoy.

LOZÈRE. — BRAJON L., Ch. g. à Villefort; BRÈS V., Cant. à Saint-André-de-Capèze; CHAMBON A., Br. à Villefort; GALLIÈRE J., M. r. à Langogne; LAURANS M., Ch. t. à Langogne; MANEN J., Cant. à Villefort; POEX F., Ch. g. à Langogne.

NIÈVRE. — AUBERT C., M. r. à Nevers; BAUDAT F., Surv. dép. à Nevers; BEAUPRIX H., M. r. à Nevers; BERTON C., Ch. c. à Tresnay; BESSON M., M. à Nevers; BIÈRE R., M. r. à Nevers; BLOND P., Ch. t. à Clamecy; BONHEUR C., Ch. g. à Arzembouy; BROSSARD F., Ch. g. à Fourchambault; BUREAU C., Ch. manut. à Nevers; CHARGOS E., Cis à Cosne; COLOMBAUT C., Br. à Nevers; DAURY P., Ouv. à Nevers; DAUTELOUP L., Ch. g. à Donzy; DUPARD J.-B., F.-enr. à Clamecy; DURY J., M. manouv. à Nevers; CALLUCHON E., M. r. à Cercy-la-Tour; GIRARD J., Insp. div. à Nevers; LAUVERNAIS A., Ch. t. à Nevers; MARIONNET G., M. manouv. à Nevers; MARTIN C., Ch. bur. à Nevers; MILLERON M., Ch. t. à Cosne; MOLINES G., Ch. t. à Nevers; MONIN L., M. r. à Clamecy; MONSINJON F., Ch. g. à Corvol-l'Orgueilleux; MOREAU L., F.-enr. à Mesves-sur-Loire; PARENT E., Réd. pr. à Nevers; PARTY L., Ch. g. pr. à Nevers; PHILIPPON C., Ch. bur. à Nevers; POIRIER M., Ch. g. à Chantenay-Saint-Imbert; HULIN F., M. r. à Nevers.

PUY-DE-DÔME. — BEAUMEL M., Ch. aig. à Clermont-Ferrand; BERGER A., Ouv. à Clermont-Ferrand; BERTHIER C., Ch. t. à Clermont-

ENTREPRISE VANDEWALLE
 Société Anonyme au Capital de 2.000.000 de francs
7, Rue Henri-Rochefort, 7 — PARIS (17^e)
 Téléphone : CARNOT 98-20
 TRAVAUX DE CHEMINS DE FER
 TERRASSEMENTS — POSE DE VOIES
 OUVRAGES D'ART — CANAUX — BÉTON ARMÉ
 TRAVAUX EN SOUTERRAIN
 TRAVAUX PUBLICS ET PARTICULIERS

FABRIQUE DE LUSTRIERIE
CH. BENEL
 13, Passage St-Sébastien, PARIS (11^e) - Roq. 88-39
 Remise 40 % aux Cheminots

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, 5 — LYON
 Fournisseur autorisé de la C^{ie} PLM

PEINTURES
LE POULPE
 ÉTABLISSEMENTS
FRANÇOIS BRUNNER
VILLEURBANNE (Rhône)

Ferrand; BLONDET E., M. r. à Peschadoires; CHAMPROUX A., Ai.-ouv. à Clermont-Ferrand; CHICROS J., M. manouv. à Montferrand; CLUZEL J., Ch. br. ouv. à Clermont-Ferrand; CORNELOUP P., Contr. adj. à Montferrand; CRÉPIN J., S.-Ch. c. à Gerzat; MME DECANTE J., Cise à Clermont-Ferrand; DUMAS J., M. manouv. à Clermont-Ferrand; DURIF A., Ch. t. à Clermont-Ferrand; GAUTHIER P., M. r. à Clermont-Ferrand; GRAND J., Ch. c. à Saint-Clément-de-Regnat; LAVELLE M., Ch. t. à Montferrand; LECLAIR A., M. r. à Montferrand; MOUGET M., Cis à Clermont-Ferrand; MUSTIER A., Ch. t. à Clermont-Ferrand; PONCY P., Ch. bur. à Clermont-Ferrand; REVIREUX J., Contrôl. r. à Clermont-Ferrand; ROUX J., S.-Ch. c. à Issoire; SAULNIER P., Ch. t. à Clermont-Ferrand; SINTUREL J.-B., M. r. à Clermont-Ferrand; TEYSIER L., S.-Ch. mag. à Clermont-Ferrand; TOURNON A., M. r. à Clermont-Ferrand; TRIALLOUP J., Ch. c. à Montpensier; VERNET F., Contrôl. tech. pr. à Clermont-Ferrand; VICOT G., S.-Ch. bur. g. à Beaumont.

RHÔNE. — ANGLADE A., Ouv. à Pierre-Bénite; AUFRANT C., Ouv. à Oullins; BÉLLUT F., Ouv. à Oullins; BERGHOUS A., S.-Ch. manut. à Lyon; BERNARD S., Ai.-ouv. à Oullins; BONIN F., Ch.-aig. pr. à Lyon; BOTTON J., S.-Ch. manut. à Oullins; BOUILLIN F., Cond. à Lyon; BOUQUIN J., Cis à Saint-Germain-au-Mont-d'Or; BOUVIER-VOLAÏLLE J., S.-Ch. manut. à Lyon; BUSSERET R., Ch. g. à Beaujeu; CARRA J., Ch. manut. pr. à Lyon; CATIN C., Ch. t. à Lyon; CHARRIÈRE D., Ch. t. à Lyon; CHARVIN A., Br. manut. à Lyon; CHEVELUS L., Ch. t. à Lyon; MME COIN A., F. a. é. à Givors; COLAS A., Ch. t. à Lyon; COLONGE C., M. r. à Vénissieux; COPIN A., Ch. bur. g. à Villefranche-sur-Saône; CRISPINO J., S.-Ch. manut. à Lyon; CULLAFFROZ J., Ch. manouv. à Lyon; DALAISON E., Dist. à Lyon; DARPHIN A., Ch. t. à Lyon; DESPLACES L., S.-Ch. g. à Grigny; DUBOIS A., S.-Ch. manut. à Lyon; DUCHEZ P., S.-Ch. bur. g. à Lyon; DUFAUD R., Ouv. à Oullins; DUFRENEY, J. Ch. t. à Lyon; DUMAS J., Ai.-ouv. à Pierre-Bénite; DUMONT R., Ai.-ouv. à Irigny; FAYARD C., M. manouv. à Lyon; FOURNIER F., Cis à Lyon; FOURNIER P., Cant. pr. à Terrenoire; GEORGES A., S.-Ch. manut. à Lyon; GAY F., Ch. manouv. à Lyon; GEORGES A., Ouv. à Oullins; GEORGES F., Ch. t. à Lyon; GERVIE C., Ing. Ch. arr. à Lyon; GINET V., Ch. dessin. à Lyon; GIRI A., Ouv. à Lyon; GROSSET C., F. a. é. à Lyon; GULLIN C., Ch. t. à Lyon; GUYON L., Ch. g. à Ampuis; GURDIN J., Ouv. à Irigny; HOURS A., Ch. t. à Lyon; HUSSON J., Ch. c. à Poule; JAQUIN C., Br. à Lyon; JOURDE S., Contr. pr. à Oullins; LABERGIERE J., Ch. gr. à Lyon; LACARELLE J., Cond. mach.-out. à Oullins;

ENTREPRISE
L. & A. LEFAURE
 Maison Fondée en 1817
34, Rue Michel-le-Comte, 34
PARIS (3^e)
 Tél. TURBIGO 86-64
 BÉTON ARMÉ
 TRAVAUX PUBLICS ET PARTICULIERS
 TERRASSE
 MAÇONNERIE
 CANALISATION
 PAVAGE - CEMENTS

DEMANDEZ TOUJOURS A VOTRE FOURNISSEUR
EN EXIGEANT LA BANDE TRICOLEURE

LA VÉRITABLE PLUME

" **SERGEANT-MAJOR** "

ET LE CRAYON

GILBERT

SERMAJOR-GILBERT

62, RUE D'HAUTEVILLE -:- PARIS

LAGRUE J.-M., Ch. aig. à Lyon; LUQUET F., Ch. manut. à Lyon; MAURICE P., Insp. div. à Lyon; MESSIER E., S.-Ch. bur. à Lyon; MICHEL L., Cis à Vénissieux; MILLON L., Ch. aig. pr. à Grigny; MOLLE J., Ai.-ouv. à Oullins; MONTMARTIN P., Br. I. à Lyon; NESLY J., Ch. t. à Dardilly-le-Haut; NOYEL V., Ch. manouv. à Lyon; OUVISE J., Aig. à Tarare; PALLIX J., Ouv. à Oullins; PARRON E., Ch. t. à Lyon; PASSOT P., Aig. à Chessy-les-Mines; PAVAILL A., M. sp. à Oullins; PERRIOLLAT L., Ch. manut. à Lyon; PLASSARD L., Contr. adj. à Oullins; POINTU J., Ouv. à Oullins; PORTALIER J., Ch. t. à Lyon; POUZET M., Ai.-ouv. à Oullins; PRUDHOMME C., Insp. div. à Oullins; PUPIER J., Surv. v. à Givors; RAMEL J., Ch. t. à Lyon; REVEL V., Ouv. à Sainte-Foy-lès-Lyon; RUFFIER J., Ouv. à Oullins; SAVIGNON L., Ch. t. à Lyon; SEUZARET A., Ch. manouv. pr. à Givors; STICAUD A., Ouv. à Oullins; TERRASSE V., Rec.-Ch. a. bil. à Lyon; THERMOZ M., Ai.-ouv. à Saint-Genis-Laval; THEVENON J., Cant. pr. à Saint-Nozier-d'Azergues; TISSIER J., Aig. à Lozanne; VERNAY A., Surv. dép. à Grigny; VERNAY A., Cis à Lyon; VERRIER P., S.-Ch. g. pr. à Lyon; WAGNER E., Cond. à Grigny; BOSVIEL A., ex-Ouv. à Lyon; Mme GOYET P., ex-Rec. a. bil. à Givors; LABAUNE P., ex-Aig. à Lyon; ROUDIL L., ex-Ai.-ouv. à Lyon; GAUDE A., M. r. à Vénissieux; POYET M., M. r. à Lyon; MATHIEU A., ex-Ai.-ouv. à Caluire; MEYER P., ex-M. r. à Lyon.

MICHEL'S FILS

6-8-10, Rue d'Alexandrie - PARIS-2^e

Tél. : GUT. 45-67

TYPOGRAPHIE
LITHOGRAPHIE

— OFFSET —

Tous travaux de commerce et administrations

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 Commes, PARIS

14 Usines — 27 Machines

20 Maisons de Vente et Agences

CRAYONS CONTÉ
PARIS

IMPRIMERIE

E. PIGELET

TYPOGRAPHIE
HÉLIOGRAVURE

189 - 191
Bd VOLTAIRE
PARIS (XI^e)

ENCRE D'IMPRIMERIE

Ch. Lorilleux et C^{ie}

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

SAÔNE-ET-LOIRE. — BALZ J., S.-Ch. manouv. à Chalon-sur-Saône; BASSET L., Ch. c. à Allerey; BAUDOT C., M. r. à Paray-le-Monial; BERTHIER A., Ch. g. à Charolles; BERTIN L., M. r. à Paray-le-Monial; BESSON J.-B., S.-Ch. g. à Cluny; BONNETAIN L., S.-Ch. g. à Mâcon; BONNOUVRIER A., Ch. c. à Buxy; BRUANDET J., Aig. à Montchanin; BURTIU A., Ch. t. à Montchanin; CHADEVILLE L., Ch. c. à Ecuelles; CHAFFAUD J.-B., S.-Ch. manouv. à Mâcon; CHAGNY B., Ch. g. à Charnay-Condemine; CHAPELON L., Ch.-m. à Chalon-sur-Saône; CLÈRE E., Ch. t. à Mâcon; DUCROT M., F. a. é. à Autun; ESPINASSE J., Br. à Paray-le-Monial; FARGEOT C., M. à Charnay-lès-Mâcon; GENEST A., S.-Ch. bur. g. à Autun; GUÉPÉT L., Ch. t. à Chalon-sur-Saône; HUMBERT L., M. r. à Cluny; LUCOTTE A., Ch. t. à Autun; MATEUIL C., S.-Ch. c. à Volesvres; MERLE F., Ch. c. à Baudrières; MEUGNIER A., S.-Ch. manut. à Chalon-sur-Saône; PERRIN J., Ch. c. à Prissé; PICARD J., Ch. t. à Montchanin; PONT P., Ch. t. à Mâcon; POTIGNON S., M. r. à Paray-le-Monial; RAMOND E., Insp. au Creusot; TASTEVIN G., S.-Ch. g. à Chagny; TRINQUE J., Contrôl. adj. t. à Chalon-sur-Saône; VERNIÈRE G., Ch. t. à Paray-le-Monial; MEUNIER J., El.-m. à Paray-le-Monial; GUEUGNON A., ex-Ch. manut. à Givry-près-l'Orbize; MARTIN P., ex-F. a. é. à Chalon-sur-Saône; GAUTHIER E., ex-M. r. à Chalon-sur-Saône.

Les difficultés de l'heure présente

diminuent le nombre de vos lectures.

La rapidité des communications

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

ASSUREZ-VOUS

le service régulier de la

REVUE D'INFORMATIONS INTERNATIONALES

LE MOIS

Synthèse de l'activité mondiale

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

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

CONDITIONS SPÉCIALES

aux lecteurs du Bulletin P.L.M

Abonnement d'un an payable mensuellement à raison de

12 fr. 50

en utilisant le chèque postal encarté dans chaque volume.

Écrire à **MAULDE & RENOU**, imprimeurs-éditeurs
144, rue de Rivoli, PARIS-1^{er}

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

CAOUTCHOUC - INDUSTRIEL PNEUS HUTCHINSON VÉLO MOTO

SAVOIE. — BERRUX F., Surv. dép. à Chambéry-les-Vieux; BERRUX N., Ch. manoeuv. à Chambéry; BOUVIER A., S.-Ch. manoeuv. à Fourneaux; Mme BRUN L., Rec. a. bil. à Fourneaux; CABARIÈRE J., S.-Ch. g. à Chambéry; CARQUILLAT A., S.-Ch. manoeuv. à Modane; CHANEY A., Ch. dist. pr. aux Fourneaux; DUPRAZ J., Cis à Chambéry; CACHET H., M. r. à Chambéry; GIRARD C., Ch. manoeuv. à Fourneaux; GUINEBERT J., M. à Chambéry; MERCIER P., Insp. à Chambéry; PRÉMIER F., S.-Ch. manoeuv. à Chambéry; THOMAS A., Ch. bur. g. à Modane; COUDURIER L., ex-M. r. à Lucey; BALLAND G., M. r. à Chambéry

SEINE. — ALIX M., Cocher à Paris; Mme AURELLE M., Rec. a. bil. à Paris; BACHMANN P., Ch. bur. à Maisons-Alfort; BARTHELOT V., Emp. pr. à Paris; BERGOUNOUX P., M. manoeuv. à Paris; BERNARD P., Ch. c. à Paris; Mme BLONDOT J., Emp. à Paris; BONNEAU L., Ch. manoeuv. pr. à Paris; BORDERY P., Ch. div. d'at. à Paris; BORON J., Emp. à Bondy; BOUTRON E., F. d. ville à Paris; BOUVET F., Visit. à Paris; BURCEY G., Emp. pr. à Alfort; CADOUX P., Gard. à Paris; CALLÉ L., S.-Ch. visit. à Paris; CASTELLAN A., Insp. à Paris; CHABIN C., Ai.-ouv. à Charenton; CHABROUILLET E., Contrôl. techn. adj. à Paris; CHARRE H., Ouv. à Paris; CHEVAU G., Insp. à Alfortville; DAUX H., F. d. v. à Paris; DECOURT C., S.-Ch. manoeuv. à Paris; DEGAND A., Emp. à Paris; DEJOUR A., Br. gar. bur. à Paris; DÉJOUR J., H. é. à Paris; DESCHAMPS J., Ch. ét. pr. à Paris; DOUDEAU C., l. app. à Paris; DUPRAIGNE C., S.-Ch. manoeuv. au Perreux; DUMÉE H., F.-Ch. à Paris; DUVERNE P., Aig. à Charenton; FABRE H., Ag. tech. pr. à Paris; FEUILLY E., Ing. à Paris; Mlle GAILLOTTE H., Emp. pr. à Alfortville; GIRARD J., S.-Ch. g. à Maisons-Alfort; GIRARDON G., Ag. tech. pr. à Charenton; GODEAU G., Ch. bur. g. à Paris; GRELLE A., Ch. dessin. à Paris; GRENAUD L., S.-Ch. div. à Alfortville; HABLITZEL G., Ch. bur. pr. à Vincennes; HAMEAU H., Ag. tech. à Paris; JUÉ L., Ch. bur. g. à Paris; Mlle LABINEAU G., Emp. pr. à Paris; LAPORTE C., Ouv. à Paris; LAURENTY R., S.-Ch. manoeuv. à Paris; LAUSSEUR C., Br. manoeuv. à Paris; LEGRAND L., Contrôl. expl. à Paris; LE GUERN J., Cocher à Paris; LELARGE L., S.-Ch. bur. à Paris; LIABAUD F., Contrôl. r. adj. à Paris; LOISY L., Ai.-Surv. tech. à Paris; MANEVAL C., Dessin.-pr. à Maisons-Alfort; MANUEL J., Ch. ét. pr. à Maisons-Alfort; MATHIAS J., Emp. pr. à Paris; MELOT A., El.-m. à Paris; MEUNIER G., S.-Ch. bur. à Paris; MONTET P., S.-Ag. tech. à Maisons-Alfort; MORIN L., Br. manoeuv. à Paris; MORIN L., Ch. bur. à Paris; MORIS A., Br. manoeuv. à Paris; MORISSEAU E., S.-Ch. manoeuv. à Paris; NEVEUX H., Cais. à Paris; PAGET V., Contrôl. expl. à Maisons-Alfort; PALLARGUES J., M. sp. à Paris; PETIT-JEAN-BORET L., S.-Ch. bur. à Paris; PERCHE P., Contrôl. tech. pr. à Paris; PILLARD A., Ing. tract. à Paris; PRÉVOST L., Br. manoeuv. à Paris; QUET L., Ch. bur. à Paris; RAY A., H. é. à Paris; RÉMONDIN E., Contrôl. adj. t. à Alfortville; RENÉ C., Surv. à Paris; ROBERT P., Emp. à Paris; ROCHE A., S.-Ch. mag. à Paris; ROSTAIN C., Cis pr. à Paris; ROUX L., Ch. gr. à Paris; RUINET L., Ch. bur. pr. à Paris; SALET P., Ouv. à Paris; SAUVESTRE P., H. é. à Paris; STEINNESSE N., Ouv. à Vitry-sur-Seine; TAUPENAS H., Emp. pr. à Paris; THINLOT M., Ch. manoeuv. pr. à Paris; TRENTTEL L., Ch. bur. pr. à Paris; VALLOIS D., Contr. adj. à Paris; VAUBOURG C., Emp. à Maisons-Alfort; VERNISSE F., Ch. manoeuv. à Alfortville; VIGOUREUX C., S.-Ch. ét. à Saint-Mandé; VILLIERS J., M. manoeuv. à Charenton; VINCENT C., S.-Ch. bur. g. à Saint-Maurice; RÉRY M., ex-Ouv. à Paris; BERGER E., M. r. à Paris.

SEINE-ET-MARNE. — CHAZOT J.-B., Aig. à Avon; MALHOMME P., M. manoeuv. aux Sablons; MIGUET E., F. mix. à Beaumont-du-Gâtinais; NICOLLE E., Cocher à Varennes-sur-Seine; PELIN G., Cant. à Bois-le-Roi; PÉRAULT A., S.-Ch. manoeuv. à Varennes-sur-Seine; POLGE A.,

Emp. pr. à Melun; SCHRECKENBERGER J., Ouv. à Varennes-sur-Seine; SENETON L., Ch.-Aig. à Melun.

SEINE-ET-OISE. — BARRAULT M., S.-Ch. manoeuv. à Villeneuve-Saint-Georges; BÉARD A., Ouv. à Vigneux; BERNAUDIN L., Ai.-ouv. à Villeneuve-Saint-Georges; BERT C., Ai.-ouv. à Vigneux; BERTAULT A., Ch. gr. à Ris-Orangis; BERTHEAULT C., Emp. pr. à Ris-Orangis; BONEAU E., Ch. t. à Villeneuve-Saint-Georges; BONNET I., Insp. div. à Villeneuve-Saint-Georges; BOUCHERET J., Garç. cais. à Conflans-Sainte-Honorine; BRANDIN E., Ch. div. à Villeneuve-Saint-Georges; BREUZARD A., Cis à Villeneuve-Saint-Georges; CHASSAT A., Ch. div. at. à Villeneuve-Saint-Georges; CHAUVOT L., M. r. à Villeneuve-Saint-Georges; CHEVALIER L., Ch. bur. à Montgeron; CHEVALIER P., Cant. pr. à Villeneuve-le-Roi; CONSTANT L., Ai.-ouv. à Montgeron; COUPRET M., Ch. bur. pr. à Villeneuve-Saint-Georges; DAUVERGNE J., Aig. à Vigneux; DAVID F., Visit. mat. à Villeneuve-Saint-Georges; DONZEL F., Ch. bur. g. pr. à Montgeron; DOUY E., Ch. gr. à Crosnes; DUMAND H., Surv. voic. à Villeneuve-Triage; FÈGE F., M. sp. à Villeneuve-Triage; FONTANEL J., S.-Ch. br. ai.-ouv. à Villeneuve-Saint-Georges; FREDOUILLE L., Surv. dép. à Villeneuve-Triage; GAILLOT L., H. é. à Villeneuve-Saint-Georges; GOBET J., S.-Ch. manoeuv. à Villeneuve-Triage; GOLLANDEAU E., M. manoeuv. à Villeneuve-Saint-Georges; GOULLEY E., S.-Ch. br. ouv. à Villeneuve-Saint-Georges; Gréa U., Ch. gr. à Draveil; ISNARD A., Emp. pr. à Melun; LAC C., Ouv. à Villeneuve-Saint-Georges; MAMBON H., S.-Ch. bur. à Villeneuve-Saint-Georges; MARTINET L., Ch. ét. à Villeneuve-Saint-Georges; MICHEL J., Cis à Villeneuve-Saint-Georges; MORAUX P., S.-Ch. br. ouv. à Villeneuve-Saint-Georges; MOURRIÈRE J., G.-mag. à Villeneuve-Saint-Georges; RINGUÉDÉ C., Ch. manoeuv. à Villeneuve-Saint-Georges; ROCHE S., Cis à Villeneuve-Saint-Georges; SIGONNEY L., Ch. g. à Corbeil; SIMON C., Ouv. à Vigneux; SOUCIET E., Insp. à Villeneuve-Triage; TOURNEBIZE F., Ouv. à Villeneuve-Saint-Georges; VEYSSET F., Ch. aig. à Villeneuve-Saint-Georges; ZOPPI R., Ch. bur. à Brunoy; MAZÈRE J., Ai.-ouv. à Villeneuve-le-Roi; BEUSLIN A., M. r. à Villeneuve-Saint-Georges; LASNE E., S.-Ch. br. ouv. à Villeneuve-Saint-Georges; TRANCHANT G., Emp. à Yerres.

VAR. — AMIC E., Ch. g. au Luc-et-le-Cannet; AVAZÉRI J., M. r. à Toulon; Mme AVIGNON M., Cise à Toulon; BARBIER H., Ch. g. à Brignoles; BEYNET A., Ch. manoeuv. à Toulon; CASTELLAN J., Ch. t. aux Arcs; FILLE L., S.-Ch. g. à la Seyne; MARTINAUD H., S.-Ch. g. à Toulon; MICHEL M., Contrôl. tech. pr. à Toulon; MOUREAU J., Ch. g. à Roquebrune; NOBILI-LUIGI P., Ch. g. à Sollies-Pont; SAUNIER J., Ch. sta. à Sainte-Anastasie; SICRE J.-B., Ch. g. à Gonfaron; TONNARD M., S.-Ch. dép. à Toulon; VINCENS M., M. r. à Carnoules; BOURGUE C., ex-S.-Ch. ég. à Cuers; Mme GIRAUD J., ex-G.-bar. à Fréjus; MARIUS M., ex-M. r. à Carnoules.

VAUCLUSE. — ARGELLIER L., Cant. pr. à Mondragon; BONNET L., Ch. g. à Sorgues-Châteauneuf-du-Pape; BORDE J., Ch. t. à Avignon; BREYSSE M., S.-Ch. manoeuv. à Avignon; BRULAT J., Ch. manoeuv. pr. à Avignon; CHAUVIN M., Ch. g. au Pontet; DEFOND A., Br.-Ch. à Bollène-la-Croisière; DELÈGUE J., Ch. t. à Avignon; DERVILLÉE E., Emp. à Avignon; Mme DUMONT V., Pr. a. tr. man. à Avignon; EQUIN E., Ch. manoeuv. à Avignon; ESTRAN A., Ch. t. à Avignon; GIRAUD J., Ch. dist. à Pertuis; GRÉGOIRE A., Ch. t. à Cavailon; GUISTET A., M. r. à Pertuis; HUTIN F., Contrôl. t. à Avignon; JOUVAL J., M. r. à Pertuis; LABOREL A., M. r. à Orange; LAVAL V., S.-Ch. manoeuv. à Avignon; LEYDET J., Ch. t. à Avignon; LIOTARD H., Ch. t. à Avignon; MEYNIARD X., Cant. pr. à Sarrians; NEY L., M. r. à Avignon; PEILLARD M., S.-Ch.

ÉDITIONS-IMPRESSIONS
BLONDEL LA ROUGERY
7, rue St-Lazare - PARIS-9^e
--- SES CARTES ---
SES TRAVAUX SOIGNÉS



Homme 145 fr.
Enfant 90 fr.
MACHINE A COUDRE 625 fr.
Garantie 5 ans — Catalogue franco
Manufrè des Cycles BALLIS
12, rue du Onze-Novembre
SAINT-ETIENNE
SUCCURSALE A PARIS: 9 bis, boulevard des Filles-du-Calvaire

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

Abonnés au Bulletin P.L.M., vous pouvez recevoir cette intéressante brochure de 32 pages.
(Voyez notre avis, page LXI).

Voyages forfaitaires sur le P.L.M.

La Montagne et la Mer. La Côte d'Azur et la Corse. Les sites grandioses ou pittoresques des Alpes, du Jura, des Cévennes. Les « villes musées » de la Bourgogne ou de la Vallée du Rhône. La Provence romaine : voilà ce que vous offre le Réseau de l'Azur et du Soleil.



Le but de cette brochure est d'offrir à toute personne désirant partir cet été :

des programmes de voyages forfaitaires, de plus ou moins longue durée, qui lui permettront de voir, dans les meilleures conditions de transport et de séjour, les pays si divers et si intéressants du réseau P.L.M.

Les prix figurant dans les exemples mentionnés dans cette brochure comprennent :

- ◆ Le transport de Paris à Paris en chemin de fer, les circuits en auto-cars, les promenades en bateaux, les ascensions en chemins de fer de montagne ou téléferique, prévus dans les excursions;
- ◆ Le transport des bagages de la gare à l'hôtel et vice versa;
- ◆ Le séjour en pension complète dans un hôtel confortable, boisson comprise (1/2 bouteille de vin ordinaire par personne et par repas) ;
- ◆ Le service, les taxes, les pourboires, etc...

Les prix demandés représentent un minimum indispensable pour offrir au voyageur toutes les conditions de confort qu'il peut désirer pour quelques jours de vacances; ils excluent donc l'extrême bon marché qui ne pourrait donner satisfaction; mais ces prix peuvent être modifiés au gré du voyageur, pour tenir compte du transport en première ou deuxième classe ou du séjour dans les meilleurs hôtels.

Pour faire un beau voyage

P A R T E Z P. L. M.

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

RECONNUE PAR L'ÉTAT, DÉCRET DU 5 FÉVRIER 1921

M. Léon EYROLLES, Ingénieur-Directeur

57 à 61, Boulevard Saint-Germain, PARIS (V^e) — École d'application et Polygone, CACHAN (Seine)

L'École Spéciale des Travaux Publics, du Bâtiment et de l'Industrie, constitue un groupement de grandes Écoles techniques, ayant chacune un programme d'études distinct, sanctionné par un diplôme particulier.

École supérieure des Travaux publics : Diplôme
Diplôme d'Ingénieur Mécanicien-Électricien ;

École supérieure du Bâtiment : Diplôme d'Ingénieur
Architecte ;
Diplôme d'Ingénieur
Géomètre.

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

Un service spécial de Recherches scientifiques est organisé dans ce but à l'École Spéciale des Travaux Publics.

Les jeunes gens ne possédant pas les connaissances suffisantes pour être admis directement dans les Écoles Supérieures peuvent commencer leurs études techniques dans l'une des trois Années des **Cours techniques secondaires**, où ils prépareront en même temps leur admission dans l'École Supérieure correspondant à la spécialité qu'ils auront choisie.

En outre, une **Section Administrative** prépare spécialement aux concours d'admission au grade d'Ingénieur dans les grandes Administrations de l'État, des Départements, des Municipalités et de la Ville de Paris (Ingénieur Adjoint des Travaux Publics de l'État, du Service Vicinal, etc...).

Enfin, une **Section des Chemins de fer** est organisée par les Directeurs des grands Réseaux de chemins de fer pour donner à un certain nombre de leurs agents, choisis parmi les meilleurs, un complément de connaissances générales et techniques.

Les concours d'admission ont lieu, chaque année, en deux sessions. Pour l'année scolaire 1936-1937, la première aura lieu du 20 au 29 juillet, la seconde du 30 Septembre au 9 Octobre.

L' « ÉCOLE CHEZ SOI » (Enseignement par correspondance)

C'est la première École d'Enseignement technique par correspondance fondée en Europe, il y a 44 ans, et la seule qui s'appuie sur une École de plein exercice. Elle a été autorisée à bénéficier des dispositions transitoires prévues au décret du 26 Mars 1935, concernant la délivrance du titre d'Ingénieur diplômé.

4° SITUATIONS AUXQUELLES CONDUIT L'ENSEIGNEMENT

1° Instruction Générale : Cours de début ou de perfectionnement concernant les matières suivantes : Mathématiques, Physique, Chimie, Géologie, Géographie, Dessin, Calligraphie, Sténographie, Français.

Concours d'entrée à l'École de Plein Exercice et à l'École des Ponts et Chaussées, Certificats de Licence (Mathématiques).

2° Situations Industrielles : Préparation à tous les emplois techniques dans les Travaux Publics, le Bâtiment, l'Électricité, la Mécanique, la Métallurgie, les Mines, la Topographie, le Froid Industriel.

3° Situations Administratives : Préparation à tous les examens et concours dans les Ponts et Chaussées, les Mines, les Postes et Télégraphes, les Services Vicinaux, les Services Municipaux, le Génie Rural, l'Inspection du Travail, les Travaux Publics des Colonies, les Compagnies de Chemins de fer, etc...

NOTICES, CATALOGUES ET PROGRAMMES SUR DEMANDE ADRESSÉE A L'

ÉCOLE SPÉCIALE DES TRAVAUX PUBLICS

57, Boulevard Saint-Germain, PARIS (V^e) — (En se référant au Bulletin P.L.M.)

LIBRAIRIE DE L'ENSEIGNEMENT TECHNIQUE

L'une des plus importantes maisons d'éditions de Paris. Ouvrages techniques de tout premier ordre, dont un grand nombre sont la reproduction de cours professés. Très nombreux ouvrages concernant les Chemins de fer.

CATALOGUE GRATUIT SUR DEMANDE ADRESSÉE, 61, Boulevard Saint-Germain, PARIS (V^e)

manut. à Carpentras; PHILIP E., Ch. manouv. pr. à Avignon; POMMIER C., Br. manut. à Avignon; REINGPACH A., M. r. à Avignon; SCHIÉRANO F., Br.-ch. à Sorgues-Châteauneuf-su-Pape; TARDIEU F., S.-Ing. à Avignon; TRUC L., Ch. t. à Avignon; VELOURS M., Ch. l. à Avignon; VEYER A., Ch. dist. à Valréas; VIAL H., Ch. t. à Avignon; REYNARD A., ex-S.-Ch. g. à Camaret.

YONNE. — BELTHER F., Cant. à Migennes; BERTHOT L., Contr. à Migennes; BLOIS P., Ch. g. à Vincelles; BOUCHERON J., M. r. à Migennes; COTTALONDA P., Surv. tr. à Pont-sur-Yonne; DORMOIS A., Aig. à Nuits-sur-Armançon; GUILLY L., Cant. pr. à Mailly-la-Ville; HUDRY P., Ch. g. à Saint-Florentin-Vergigny; JOBERT A., M. r. à Migennes; MILLER E., M. manouv. à Migennes; MILLET C., Cts à Chermilly-sur-Yonne; MONROSE A., S.-Ch. sect. à Tonnerre. PUTHOD A., Ch. c. à Villeneuve-sur-Yonne; RABET L., M. r. à Migennes; ROUSSEAU G., Ch. g. à Arcy-sur-Cure; ROUX J., S.-Ch. g. à Sens; TAVERNE J., Ch. g. à Cézay; THINEY A., M. r. à Migennes; BOURDIN L., ex-M. r. à Migennes; ERNOUT G., S.-Ch. br. ouv. à Saint-Julien-du-Sault; MARTIN P., ouv. à Joigny; POUPIER G., M. sp. à Chény; RABIAN L., M. r. à Migennes; VINCENT A., M. à Chény; AUDRY F., ex-Ch. manut. pr. à Villeneuve-la-Guyard. (A suivre)

DISTINCTIONS HONORIFIQUES DIVERSES

MÉDAILLE D'HONNEUR DE L'ASSISTANCE PUBLIQUE. — M. FRELLAT André, Employé principal à Paris.

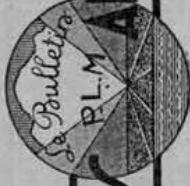
MÉRITE AGRICOLE. — Ont été nommés Chevaliers : MM. CHATILLON Joseph, Chef de gare à Paris; BUVAT François, Chef de gare à Saint-Chamond.

RECONNAISSANCE NATIONALE. — Médaille d'or : M. CHATILLON Joseph, Chef de gare à Paris.

ORDRE DE ST-CHARLES DE LA PRINCEAUTÉ DE MONACO. — A été nommé Chevalier : M. LAFOND Paul, Inspecteur divisionnaire à Nice.

MÉDAILLE DU TRAVAIL DE LA PRINCEAUTÉ DE MONACO. —
1^{re} classe : M. PASTOR Jean, Facteur aux écritures à Monte-Carlo ; 2^e classe : M. GROS Anthelme, Receveur à Monaco.

PETITES ANNONCES



Pour le numéro de septembre, les petites annonces devront parvenir directement au Bulletin P.L.M., 88, rue Saint-Lazare, accompagnées de leur montant (sous forme de mandat) au plus tard le 20 août. Elles seront taxées d'après le tarif ci-après :

— Les 50 lettres et fraction : 15 f.
— Sur ce tarif, les agents, les sociétés d'agents ainsi que les abonnés bénéficient d'une réduction de moitié.

Sont exclues, de la part des agents, les petites annonces pouvant avoir trait au Service, ou celles assimilables à une annonce de commerce.

D'une façon générale, le Bulletin P.L.M. se réserve le droit de refuser toute Petite Annonce dont le libellé serait incompatible avec le caractère de la publication.

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

En aucun cas, les réponses aux petites annonces ne doivent être adressées par l'intermédiaire du Bulletin.

— Hôtel du Chemin-de-fer, Em. Bourguignon, gare St-Florentin-Vergigny, La Maison du Cheminot à 1500 m de la forêt, 1 km plage, pêche. Bon accueil. Cuisine du patron, chef cuisinier. Son chaublis, ses bourgognes. Nomb. de chambres limité pend. saison. Ecrire.

— A louer ou à vendre en co-propriété, appartements de 3 à 8 pièces, au centre de la ville, près Bellecour, Georges Cottou, 16, rue Victor-Hugo, Lyon. Téléph. F-11-08.

— A louer dans jol. campagne Loiret. Chasse, pêche. Pavillon 4 p. cuis., eau sur évier ; élect. poss. gar., tr. gd jardin. Avroutzky, Nagis (Loiret).

— A vendre, Nièvre. Maison 6 pièces ent. remise à neuf. Eau, élect. partout. R.-de-ch. ; cuis., s. à manger, salon. 1^{er} : 2 gr. chbres. ; 1 grd cab. toilette av. lavabo, W.-C. 2^e : grds greniers. Cour sur derrière avec garage. 2 jardins d'agrément ; 1 grd potager (fruits, vigne) et pet. maison avec cave et grange. Prix dem. : 36.000. Ecr. : Mme B. Ouvrard, Pignol par Tannay (Nièvre).

— Bière ménage facile à faire soi-même par méthode simplifiée, gratis. Ec. Ets Akabasseur, Viesly (Nord).

— Propriétés rurales et villas près Toulouse. Un gd choix d'aff. vous offre La Gazette Agricole, rev. immob., 20, place Wilson, Toulouse. Envoi spécimen illustré gratis.

— Allez en vacances en Bourgogne (juillet, août, septembre, octobre), à Chailley (Yonne) : pays de forêts, beaucoup de sapins, très agréable et sain (altitude 450 m, docteur, église, électricité, poste, télégr., téléph.). Gare Saint-Florentin et autobus. Belles excursions en cars, plage, pêche Saint-Florentin à qq. km. (T.S.F. à la pension). Nombre de places limité, nourriture familiale. Ecrire à Mme Chotel-Foges, à Chailley (Yonne) qui se fera un plaisir de rép. aux dem. de renseignements et enverra ses prix spéciaux consentis aux familles P.L.M. (tarif très raisonnable selon séjour et chambre).

— Afin de continuer à donner satisfaction aux demandes de collections, la Rédaction du Bulletin P.L.M. recevra volontiers tous les numéros anciens du Bulletin P.L.M., que certains établissements ou agents se trouveraient détenir, en dehors de ceux de leur collection. Les numéros 7, 8, 17 et 19 sont plus particulièrement demandés.

Une réputation vieille de 30 ans

Ses Bicyclettes : Route standard
Polymultipliées
Course
Spécial Course

Ses Vélocycleurs : Mono ou 2 vitesses

Ses Motocyclettes : de la 125 cm³ à la 600 cm³.

DEMANDEZ NOTRE CATALOGUE DÉTAILLÉ AUX
3.000 AGENTS DE LA MARQUE OU A NOS USINES
61, AVENUE DE ROCHETAILLÉE, SAINT-DENIS

Par décision du Conseil d'Administration en date du 22 mai 1936, ont été nommés ou promus :

SERVICES FINANCIERS

Inspecteur de 2^e classe : M. Jacquin L., détaché à la Société Hôtelière et Touristique du Réseau P.L.M.

Service Central. — Chef de bureau de 1^{re} classe : M. Zoppi R.

Contrôleur technique principal : M. Jounet M.
Chef de groupe : MM. Lemoy A., Arestajt G.
Rédacteur principal : MM. Denans R. (Grasse), Rafin J.

Chef de bureau de gare de 1^{re} classe : à l'Agence d'Alger, M. Choutleur G.
Contrôleur technique : M. Thomas A.

AVANCEMENTS EN GRADE (1)

Employé principal : MM. Saladou G., Jésus R., Roussinet L., Renou G., Guyonand J., Woerner J.

Employé : MM. Perraud J., Court P., Monin H. (Frasne), Petitjean P. (Clamecy), Glibaut J. (Suite page LXXVI.)

(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.

Parquet Hygienique
SANS JOINT
Terrazzolith
SUPERIORITÉ GARANTIE
Ne gondolé ni ne fend jamais.
Belles Couleurs Inaltérables
Dureté Illimitée
DEMANDEZ PROSPECTUS
TELEPHONE 1093 (1035)
COMPLÈTEMENT
INCOMBUSTIBLE

TERRAZZOLITH
LE TERRAZZOLITH. Siège ANC. ETS DOUCE & MOULIN
64, RUE PETIT-PARIS

Tous les postes de marque
de Paris
Toutes les pièces détachées

la plus ancienne maison de Paris

AU PIGEON VOYAGEUR
Georges Dubois
252^{bis} Boul^d Saint-Germain
TELEPHONE LITRE 74-71 (4 lignes)
PARIS 17^e

SYLVAIN DUPUIS
ENTREPRENEUR
BEAUCAIRE

une raison parce que vous ne voyez pas de truites pour qu'il n'y en ait pas ; elles sont à l'affût sous les pierres, sous les herbes, et sortent comme un éclair pour saisir ce qui passe près d'elles, puis retournent à leur poste... si vous ne les avez pas empêchées en ferrant dès le toc-toc. Parfois un caillou, un paquet de mousse, une branche cause de l'arrêt de votre fil le plus souvent, c'est une truite qui a pris votre sauterelle sans se piquer et cherche à l'avalier. S'il s'agit d'une bête de taille moyenne, jusqu'à 3 ou 400 grammes, sortez-la d'autorité ; n'essayez pas de la noyer, elle alerterait les autres et pourrait se décrocher. Si par contre vous avez une « mémère », allez-y prudemment, ne vous laissez pas prendre en pointe, maintenez votre canne verticale pour utiliser au maximum la souplesse du scion ; évitez de laisser la truite se débattre à la surface, maintenez-la sous l'eau, elle se fatiguera plus vite, et ne la sortez, sans secousse, au besoin en prenant le fil à la main, que quand elle montrera le flanc et se laissera amener jusqu'à la rive.

Tony BURNAND,
Rédacteur en Chef de
Au Bord de l'Eau.

(Suite des annonces en grade de la page LXX.)

Employée : Mlle **Bousson M.**
Expéditionnaire : M. **Marianne L.** (Nice-Ville).
Contrôleur de route adjoint : M. **Fleury P.** (Nevers).

Services régionaux. — Chef de gare de 2^e classe : aux Laumes, M. **Gouge J.** (Modane).
Contrôleur de l'Exploitation : à Paris, M. **Thierry E.**

Sous-Chef de gare principal : à Modane, M. **Dufour E.** (Perrigny).

Chef de bureau de gare principal : à Lyon-Vaise, M. **Petellat J.** (Dijon-Centre).

Chef de gare de 3^e classe : à l'Estaque, M. **Causse J.** (Marseille-Jol.).

Rédacteur principal : à Dijon-Centre, M. **Lavaure A.**

Sous-Chef de gare de 1^{re} classe : à Perrigny, M. **Devillechaize F.**

Contrôleur des trains : à Chambéry, M. **Rémondin E.** (Paris).

Chef de gare de 4^e classe : à l'Ardoise, M. **Lacharme U.** (Lamarche).

Employé principal : à Lyon-Centre, M. **Durget G.**

Receveur-chef aux billets : à Paris, M. **Therville B.** (Montereaux).

Sous-Chef de bureau de gare : à Grenoble, M. **Alliéy A.**

Sous-Chef de gare de 3^e classe (Dispatcher) : à Dijon-Ville, M. **Richelme J.-B.** (La Seyne).

Employé : à Lyon-Centre, M. **Ailloud M.** (Belleville-s/S.).

Commis principal : à Montereau, M. **Moutier R.** (Paris) ; à Nîmes G.V. M. **Balme I.** (Alès).

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

Sous l'immatriculation : 6^{re} Européenne n^o 1 le Transport des Combustibles Liquides et Carburants Société Anonyme, 223, Rue Saint-Honoré, Paris-1^{er} sa filiale, la Société exploite un parc d'environ 850 Wagons-Réservoirs du dernier modèle, destinés à la location pour le transport d'ESSENCE, ALCOOL, SOUDRON, MELASSE, ACIDE SULFURIQUE, etc.
Achat et vente — Exploitation de tout matériel roulant

Facteur-Chef : à Givors, M. **Asczat L.** (St-Germain-l'Espérance).

Chef de gare de 5^e classe : à Lamarche, M. **Barbier H.** (Thury) ; à St-Hippolyte-du-Fort, M. **Brugier P.** (Mas-de-Ponge).

Contrôleur-adjoint des trains : à Paris, M. **Billard M.** (Beauchastel).

Chef-aiguilleur principal : à Lyon-Perrache, M. **Gelly L.**

Receveur de 1^{re} classe aux billets : à Paris, M. **Rochette L.** ; à Dijon-Ville, M. **Chaurin A.**

Chef de gare de 6^e classe : à Arcy-sur-Cure, M. **Pouron G.** (Auxerre-St-Gerv.) ; à Thury, M. **Dubief R.** (Blaisy-Bas) ; à Landos, M. **Goutalion H.** (Igueurande) ; à Mas-de-Ponge, M. **Nogarré A.** (Nozières)

Intérimaire de 2^e classe : à Nevers, M. **Jault J.** (Etang).

Commis de 1^{re} classe : à Paris, M. **Vallet A.**

(B.V. de Paris-Rome) ; M. **Racine E.** (Montereau) ; à Sauncaize, M. **Renaud M.** (Le Creusot).

Chef-aiguilleur : à Perrigny, M. **Royot J.** ; à Chasse-s-Rhône, M. **Theuriau L.** (Badan-Triage) ; à Lyon-Perrache, M. **Olivier M.** ; à Paray-le-Monial, M. **Gonin V.** ; à Nîmes P.V. M. **Begaud J.**

Receveur de 2^e classe aux billets : à Paris, M. **Winkler J.**, **Huguet J.** (Fontainebleau) ; à Marseille-St-Charles, M. **Pau R.** (Aix).

Commis de 2^e classe : B.V. de Paris-Rome, M. **Albenque P.** (Bercy) ; à Montereau, M. **Piraire G.** ; à Auxerre-St-Gerv., M. **Martin R.** ; au Creusot, M. **Cholard J.**

(Saincaize) ; à Pontarlier, M. **Bourgeois M.** ; à Dijon-Ville, M. **Blanc E.** ; à Voujaucourt, M. **Fournier H.** (Dijon-Ville) ; à Alès, M. **Noguet R.** (Nîmes PV).

Commise de 2^e classe : Paris, Mme **Delaisse A.**

Facteur-enregistreur : à Poligny, M. **Letoublon G.** (Dijon-Ville) ; à Frasnay, M. **Bouschet H.** (Besançon-M.) ; à Blaisy-Bas, M. **Geoffroy E.** (Chaussin) ; à Belleville-s/Saône, M. **Dumas J.** (Bois-d'Oingt) ; à Gilly-s/Loire, M. **Fauvel A.** (Le Centre) ; à Igueurande, M. **Fory P.** ; à St-Montant, M. **Paget E.** (Servis-Erome) ; à Cannes, M. **Callet A.** (Carnoules) ; à La Seyne, M. **Sautel H.** (Marseille-Jol.) ; à Alès, M. **Reboul D.** ; à Nozières, M. **Baume M.** (Ganges) ; à Cluses, M. **Arminjon J.** (Thonon).

Chef de train : à Laroche-Migennes, MM. **Laurent F.**, **Lorot L.** ; à Paris, MM. **Arnac I.** (Villeneuve-St-G.-Triage) ; **Ginesier M.** ; **Martin L.**, **Sinoquet F.**, **Gay V.**, **Turpin N.** ; à Villeneuve-St-G.-Triage, MM. **Bléreau B.**, **Ménissier G.** ; à Dijon, M. **Prost C.** (Chagny) ; à Lyon-Perrache, M. **Maréchal L.** (Lyon-Vaise) ; à Lyon-Vaise, M. **Jernnot**

CHATELARD & PELATAN
ENTREPRENEURS
90, Boul. Jean-Jaurès NIMES

C. ; à Avignon, M. **Samuel A.** ; à Valence, M. **Meot J.** ; à Sète, M. **Bernard C.** (Montpellier) ; à Grenoble, MM. **Ardenghi J.**, **Bennet J.**, **Meyer G.**, **Pierma M.**, **Rouit E.**

MATÉRIEL ET TRACTION

Service Central. — Inspecteur de 1^{re} classe : M. **Prévost A.** (Arles).

Chef de bureau de 2^e classe : à Arles, M. **Castang V.** (Paris).

Sous-Chef de bureau de 1^{re} cl. : M. **Poulet M.**
Sous-Chef de bureau de 2^e classe : MM. **Durozey A.**, **Perrin L.** (Marseille).

Chef de groupe : M. **Moret R.** ; à Marseille, M. **Saget G.** (Nevers).

Sous-Chef de magasin : à Lyon, M. **Agard J.** (Hautmont).

Employé principal : M. **Montin R.**

Employé : M. **Robette H.**
Chef-distributeur : à Marseille, M. **Bagate J.** (Fontcouverte).

MATÉRIEL

Service Central. — Garde-magasin : à Hautmont, M. **Steinmetz J.** (Bercy).

Employée : à Paris, Mlle **Cherrier A.**

Services régionaux. — Contremaître principal : à Arles, M. **Chaix G.** ; à Courbessac, M. **Roux P.** (St-Marcel).

Contremaître 1^{re} catégorie : à Oullins, MM. **Payron L.** et **Lagarde A.** ; à Arles, MM. **Pichon R.** et **Boiché A.**

Contremaître-adjoint : à Oullins, M. **Desgranges F.** ; à Grenoble, M. **Leroux P.** (Badan) ; à St-Marcel, M. **Bonzom J.** (Marseille).

Dessinateur-projeteur de 2^e classe : à Oullins, M. **Quitclini A.** (Arles).

Employé : à Marseille, M. **Flandry M.**

TRACTION

Services régionaux. — Sous-Inspecteur des Services Actifs : à Avignon, M. **Peillard A.**

Sous-Chef de dépôt de 2^e catégorie : à Ambérieu, M. **Levrey P.**

Chef-mécanicien : à Saint-Etienne, M. **Filleau-deau L.** (Ambérieu).

Attaché (Intérimaire) : à Grenoble, M. **Michel H.**

Contremaître : à Lyon-Vaise, M. **Bajot P.** (Roanne).

Rédacteur : à Alès, M. **Bastide L.**

Élève-mécanicien : à Laroche, M. **Lacombe R.** ; à Dijon-Per., M. **Meuret R.** ; aux Laumes, M. **Ragot P.** ; à Badan, M. **Rasclé M.**

Conducteur-électricien : à Chambéry, M. **Hilaire M.**

Conducteur principal d'autorails : à Nice, M. **Roux J.** ; à Avignon, M. **Carabalona A.** (Nice).

Mécanicien de manœuvres : à Laroche, M. **Besson L.**

ENTREPRISE

Saint-Vanne

SPECIALITÉS :
Chemins de fer, Air comprimé
PLUVAULT (Côte-d'Or)

TRAVAUX PUBLICS
BATIMENTS

ENTREPRISE POULETTY

DIJON
PIERRE RECONSTITUÉE
GUÉRITES A SIGNAUX

ENTREPRISE

A. Détouillon & Fils

TALANT (Côte-d'Or)
TRAVAUX DE VOIES
TERRASSEMENTS
BETON ARMÉ

ASPHALTE — PAVAGE

ENTREPRISE

Roger MARTIN
5, Rue Montmartre, 5
DIJON

Entreprise MARTIN CHAGNY

Terrassements - Spécialité de
travaux de voie et de ballastage

ENTREPRISE

BURDILLAT Aimé & C^{ie}

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

ENTREPRISE Paul GAGNARD

SAINT-JULIEN-DU-SAULT
(Yonne)

Entreprise JAYET BLAISY-BAS TRAVAUX PUBLICS GRANIT

VOIE

Service Central. — Contrôleur technique adjoint : à Nevers, M. Brode A.; à Beaucuire, M. Page G.
Surveillant du Service Électrique : à Lyon, M. Matrigne L.
Services régionaux. — Ingénieur adjoint de 1^{re} classe : à Valence, M. Guillermon J. (Grenoble).
Chef d'études de 2^e classe : à Lyon, M. Lefranc P. (Grenoble).
Chef de district de 1^{re} classe : à Montceau-les-M., M. Segaud S. (Charolles).
Attaché (Ech. 11) : à Montereau, M. Carritoux A.

Chef de groupe : aux Laumes, M. Guillemot R.
Chef de district de 2^e classe : à St-Bonnet-le-Ch., M. Fort E. (Lyon); à Charolles, M. Arnassant P. (Montpellier).
Dessinateur-calqueur : aux Laumes, M. Legast A.
Surveillant principal de la Voie : à Chalon, M. Bory J.-M. (Badan).
Surveillant principal du Service Electrique : à Montereau, M. Moreau P. (Toucy); à Héricy, M. Normand M.; à La Palisse, M. Rantonnet J.-B. (Lyon); à Cannat, M. Chauchoin J. (Paris); à Lozanne, M. Lelayolle de la Bruyère F. (Moutiers); à Lyon, M. Rollat J.
Surveillant du Service Electrique : à Toucy, M. Samour Ch. (Montchanin); à Saincaize, M. Bergère M. (Dijon); à Lons-le-Saunier, M. Cogny J.-B.
Chef de canton principal : à Vouvray, M. Francoz M. (Vizy); à Clermont-Ferrand, M. Arcis A.

RÉSEAU ALGÉRIEN

EXPLOITATION

Services régionaux. — Chef de gare de 6^e classe : à Djidjouia (St-Aimé), M. Huguet (Béni-Méred).
Facteur-enregistreur : à Aomar-Dra-el-Mizan, M. Soufflard R. (Agha).
Chef de train : à Alger, M. Hernandez O. (Boghari).

MATÉRIEL ET TRACTION

Services centraux. — Sous-Chef de bureau de 2^e classe : à Alger, M. Teuma C.
Services régionaux. — Distributeur : à Alger, MM. Hilaire H. (Orléansville), Todori J.; à Oran, M. Felce M.; à Tiemcen, M. Capel F. (Sidi-Bel-Abbès).
Mécanicien de route : à Oran, MM. Mirailles M., Carrasco C., Mercier F.; à Relizane, M. Deschamps E. (Oran).
Élève-mécanicien : à Oran, MM. Bourgeois A., Sandra H., de Ribas J., Hernandez E.; à Oujda, M. Gomez M.

Mécanicien de manœuvres : à Oran, M. Garcia J.

VOIE

Services centraux. — Dessinateur-projeteur de 2^e classe : à Alger, M. Hasholder P. (Blida).
Contrôleur technique adjoint : à Alger, M. Paoli G.

Par décision du Conseil d'Administration en date du 19 juin 1936, ont été nommés ou promus :

SECRETARIAT DE LA COMPAGNIE
Contrôleur technique Ppal : M. Leledier L.

DIRECTION

Secrétariat de la Direction. — Chef de bureau de 2^e cl : M. Descamps C.
Service du Personnel. — Rédacteur Ppal : MM. Jeannin L., Evangelista J. M. Hivard P.
Employé (effet du 1-6 1936) : M. Hivard P.

SERVICES FINANCIERS

Chef de division de 1^{re} cl. : M. Lefebvre G.
Chef de division de 2^e cl. : M. Lenoir L.
Inspecteur Dre de 1^{re} cl. : M. Chevalier G.
Inspecteur Dre de 2^e cl. : M. Camus E.
Inspecteur de 1^{re} cl. : M. Condamin A.
Chef de bureau de 1^{re} cl. : M. Salmon G.
Chef de bureau de 2^e cl. : MM. Delangle A., Rigolet L., de Payan F.
S-Chef de bureau de 1^{re} cl. : MM. Paoli A., Quiby R., Ragot P., Fevrot A.
Contrôleur technique Ppal : MM. Gasquet E., Ehrard G.
Chef de groupe : M. Gellion G.
Rédacteur Ppal : M. Labelle L.
Rédactrice Ppal : Mlle Lavoipierre H.
Employé Ppal : M. Royer M.
Employée Ppal : Mme Vimeux A.
Employé : MM. Dartiguelongue J., Fabregoul F.
Classeur Ppal : M. Docq E.

EXPLOITATION

Service Central. — Inspecteur Dre de 1^{re} cl. : à Paris, M. Perroux J. (Dijon); à Lyon, M. Bourget E.
Inspecteur de 2^e cl. : à Dijon, M. Benoit C.
S-Inspecteur : à Dijon, M. Denand J.
Attaché (Contrôleur du S^{co} central de l'Exploitation) : à Paris, M. Pelletier J.
Contrôleur technique Ppal : à Dijon, M. Pillot R. (Paris); à Paris, MM. Picard A., Boyer J., Camus A., Dréau M.; à Milan (Italie), M. David A. (Paris).
Employé : à Paris, MM. Perrot-Minnot F., Valentin L. (Bollène).
Employée : à Paris, Mme Entat J.
Chef-Ouvrier de 2^e classe : à Marseille-Jol., M. Cot A.

Brigadier-Chef des garçons de bureau : à Paris, M. Veyrenc M.

Services régionaux. — Inspecteur Ppal adj. : à St-Etienne, M. Narjoux J. (Dijon).
Inspecteur Dre de 1^{re} cl. : à Dijon, M. Raybaud C. (Grenoble).
Chef de gare Ppal H. C. : à Lyon-Guill., M. Paillard H. (Roanne).
Inspecteur Dre de 2^e cl. : à Grenoble, M. Surot J.
Chef de bureau Ppal de 2^e cl. : à Lyon-Centre, M. Marguiron M.
Chef de gare Ppal de 2^e cl. : à Roanne, M. Furet A. (Chalon).
Chef de gare de 1^{re} cl. : à Chalon, M. Bailley-dier F. (Sens).
S-Inspecteur : à Besançon, M. Vaireaux R. (Montbrison).
Chef de gare de 2^e cl. : à Sens, M. Bouchard R. (Alès); à Aix, M. Bonafoux L. (Belle-garde-Ain).
Contrôleur de l'Exploitation : à Paris, M. David C. (Genève).
S-Chef de bureau de 2^e cl. : à Nîmes-Centre, M. Monteillard P. (Valence-Centre).
S-Chef de gare Ppal : à Moulins, M. Chatot P. (Bourg); à Marseille-St-Ch., M. Planchon M.; à Alès, M. Dumas E. (Lyon-Per).
Chef de bureau de gare Ppal : à Marseille-Jol., M. Granet L. (Marseille-St-Ch.).
Rédacteur Ppal : à Paris-Centre, MM. Mallet F. (Grenoble), Giudicelli D. 2^e cl. : Paris-Rambuteau, M. Petitjean A.; à Villefranche-Saône, M. Calame L. (Pontarlier).
Caisnier de 2^e cl. : à Lyon-Perrache, M. Laposse C. (Vichy).
S-Chef de gare de 2^e cl. : à Perrigny, M. Brisebarre C. (Dijon-Ville); à Marseille-Jol., M. Lambert J. (Les Arcs).
S-Chef de gare de 2^e cl. (Dispatcher) : à Laroche, M. Champroux M. (Nîmes GV).
Chef de gare de 4^e cl. : à Craponne, M. Charbert J. (Théziers); à Digne, M. Millerand J. (Ornans); à Ste-Cécile-d'And., MM. Mounier P. (Paris), Roncin J. (Chalon), actuellement détaché aux Chemins de fer du Maroc.
Employé Ppal : à Paris-Centre, M. Gastinger A.
Caisnier de 3^e cl. : à Vichy, M. Jault F. (Nevers).
S-Chef de bureau de gare : à Bercy, M. Péltissier L.; à Clermont-Fd, M. Michel P. (Vichy); à Grasse, M. Pichottinot. (Aix-les-Bains).
S-Chef de gare de 3^e cl. (Dispatcher) : à Dijon, MM. Audouard A. (Lyon-Per.), Lequint F. (Cavaillon).
Employé : à Paris-Centre, M. Bertrand F. (Grenoble); à Nîmes-Centre, M. Hugues M. (Lyon-Centre).

Travaux Publics et Particuliers

L. GHELFI & C^{ie}
DE EL. JALLUT & J. RICORD
Soc. à Resp. limitée, Capital 100.000 fr.
17, Rue Smolett - NICE

Téléph. 828-31 R. C. Nice 1.943

Sécurité. Economie

SIGNAUX ATNA

VOIRON. (Isère)

ENTREPRISE
Etienne GRAVA

18, Rue Raspail
à MARSEILLE

TRAVAUX PUBLICS
BÉTON ARMÉ
POSE DE VOIES
LOUIS GUIGUES
ENTREPRENEUR
23, Rue Paul-Bert, 23
MALAKOFF (Seine)
R.C. Seine 43.229 Tél. Alésia 46-58

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

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

ENTREPRISE
LOUIS BONNARD
AMBÉRIEU-EN-BUGEY (Ain)
TRAVAUX PUBLICS
BÉTON ARMÉ
Tél. 05

CARRIÈRES DES MALAUX
CUSSET (Allier)
A. DUPRÉ
BALLAST - MACADAM - GRAVILLON - ENROCHEMENT

Ateliers de Constructions
du Centre
CLERMONT-FERRAND
Matériel roulant

Commis Ppal. : à Bercy, M. *Lagneaux C.*; à Lyon-Per., M. *Mayet M.* (Cessieu); à Toulon, M. *Rovère P.*; à Aix-les-Bains, M. *Brun H.* (Bourg).
Facteur-chef : à Tarare, M. *Vitte C.* (Lyon-St-Paul); à Lyon-Per., M. *Gras A.* (Couzon-au-Mit-d'Or); à Vichy, M. *Menteur F.* (Fru-gières-le-Pin).
Chef de gare de 5^e cl. : à La Côte St-André-le-Rival, M. *Arnaut J.* (Mallemoisson); à Fons-St-Mamert, M. *Clauzon L.* (Caveirac); à La Praz, M. *Maurier F.* (Chevry); à Vif, M. *Pays L.* (Gières).
Chef de manutention Ppal. : à Chalon, M. *Ryckelynck M.* (Chasse-s-Rhône).
Chef de manoeuvres Ppal. : à Marseille-Jol., M. *Vallière V.*

Receveur de 1^{re} cl. aux Billets : à Paris, Mlle *Graty L.* (Moutiers-Salins).
Chef de gare de 6^e cl. : à Lentilly, M. *Besses J.* (Tarare); à St-Cyr, M. *Bonnefoy J.* (Roanne); à Baix, M. *Hector L.* (St-Val-lier-s-Rhône); à Chomérac, M. *Grange P.* (Sarrisans); à Théziers, M. *Florent F.* (Bar-bentane); à Villeneuve-de-Berg, M. *Prat C.* (Mauves); à Carry-le-Rouet, M. *Long G.* (Rognac); à Péliassanne, M. *Laurent L.* (La Bouilladisse); à Confaron, M. *Gérard J.*; à Chevry, M. *Lalliard J.* (Saint-Gervais).
Intérimaire de 2^e cl. : à Lyon-St-Paul, M. *Gas-ser H.* (Buxy); à Manosque-Gréoux-les-Bains, M. *Aimé-Blanc G.* (Jarnie-Vizille); à Alès, M. *Cabrillac P.*; à Nîmes GV, M. *Dijol J.* (Nîmes PV).

Commis de 1^{re} cl. : à Clermont-Fd, M. *Béraud A.*; à Roanne, M. *Chabrol A.*; à Nîmes PV, M. *Laurens T.*
Chef de station (sch. 6) : à Ormans, M. *Chau-vey H.* (Clerval).
Chef de manutention : à Paris, M. *Triballat A.*; à Chasse-s-Rhône, M. *Luxos A.* (Lyon-Per.).
Chef de manoeuvres : à Marseille-Jol., M. *Bar-rot F.* (Rognac); à Ambérieu, M. *Rossy J.*

Chef-aiguilleur : à Dijon-V., M. *Riffiod J.* (Dôle-V.); à Lyon-Guill., M. *Trainant J.*; à Lyon-Per., M. *Leclère E.*
Chef-contrôl. de gare : à Paris, M. *Mourier N.*
Receveur de 2^e cl. aux billets : à Roanne, Mlle *Gilormini A.* (Le Coteau); à Avignon, Mme *Ruchon M.*; à Montélimar, Mme *Nal M.* (Cavaillon).

Commis de 2^e cl. : à Besançon-Viotte, M. *Farey L.*; à Lyon-Per., M. *Grattard E.*; à Nîmes PV, M. *Calenda J.*; à Sète, M. *Germain J.*
Facteur-enregistreur : à Etang, M. *Jodon A.* (Montchamin); à Fourchambault, M. *Can-tat J.* (St-Béran); à Louthans, M. *Fran-chant R.* (Verdun-s-le-Doubs); à Buxy, M. *Chabassut L.* (Chaufaillies); à Tarare, M. *Manin L.* (Chasse-s-Rhône); à Couzon-au-Mit-d'Or, M. *Berthel A.* (Brignais); à Frugières-le-Pin, M. *Labbe R.* (Dompierre-Sept-Fons); à Puy-Guillaume, M. *Dion J.-B.* (St-Rémy-en-Rollat); à Boën, M. *De-ris A.* (Saint-Yan); à St-Just-St-Marcel, M. *Teyssier J.* (Courthézon); à Barbentane, M. *Caillot M.* (Tarascon); à L'Argentière-la-Bessée, M. *Ricavy M.*; à St-Jean-le-Centier, M. *Durand A.* (Roquevaure); à Aramon, M. *Bouzon R.* (Portes-Triage); à Rognac, M. *Castel R.* (Cardanne); à Car-noules, M. *Rabatel E.* (Agay); à Ste-Cécile-d'And., M. *André C.* (Pont-des-Char-rettes).
Dufois A. (Nîmes PV), actuellement détaché aux chemins de fer du Maroc; à Lédénon, M. *Bonicef A.* (Nîmes PV).
Chef de train : à Chagny (2^e section), M. *Mit-terand J.* (Autun); à Dijon, MM. *Charlon J., Parant P., Parize H., Semard C., Bres-sand L.*; à Badan-Triage, M. *Granger P.*; à Lyon-Guill., MM. *André M., Buffière P., Guillot A.*; à Lyon-St-Paul, M. *Thollet J.*; à Lyon-Per., MM. *Cailliet L.* (Châlon), *Guenego L.* (Lyon-Br.), *Marsot E., Pinat D.*; à Chalon, MM. *Delphin P., Lemonde A.,*

Rebillard P.; à Lyon-Vaise, MM. *Frey-chet F.* (Lyon-Guill.), *Georges A.* (L'Ar-breble), *Rouvière G.* (Lyon-Per.); à Cler-mont-Fd., M. *Branel J.*; à Langeac, MM. *Chany M., Mercier J.*; à St-Germain-des-Fossés, MM. *Malleret F., Regnier A.*; à St-Etienne-Chât., MM. *Faure A., Mau-rin A., Rey J., Rivier F., Jowhomme A.* (Montbrison); à Valence, M. *Mounier M.*; à Marseille-St-Ch., M. *Leclerc P.* (Marseille-Arenc); à Miramas, MM. *Fabre E., Du-rand L.*; à Alès, M. *Vedel L.*; à Nîmes, MM. *Chambovedon D., Seguin E., Oliuet A.*; à Bourg, M. *Lages F.*

MATÉRIEL ET TRACTION

Service Central. — Ingénieur-adj. : à Paris, MM. *Salin L.* (Dijon), *Abrý C.*
S-Inspecteur : à Marseille, M. *Lemaître E.* (Paris).
S-Chef de bureau : à Paris, M. *Sébérac A.* (Arles).
Contrôleur technique Ppal. : à Bercy-Rapée, M. *Aubert P.* (Lyon).
Chef de groupe : à Paris, M. *Charlot L.*; à Lyon, M. *Mirabel R.*
Employé Ppal. : à Paris, M. *Renard G.*; à Ne-vers, M. *Steck A.* (Paris); à Lyon, M. *Ar-taud-Priou L.* (Villeneuve).
Contrôleur technique adj. : à Bercy-Rapée, M. *Jean L.*
Employé : à Paris, M. *Anibeau F.* (Montargis); à Villeneuve, MM. *Miconnet L.* (Paris), *Gachon A.*; à Bercy, M. *Vadon J.* (Paris).
Expéditionnaire : aux Laumes, M. *Debran R.* (Montargis); M. *Saint-Oyant A.* (Paris).

MATÉRIEL

Service Central. — S-Chef d'études de 1^{re} cl. : à Paris, M. *Jourdan J.*
S-Chef d'études 2^e cl. : Paris, M. *Arnaud R.*
Chef-dessinateur : à Paris, M. *Rin R.*
Dessinateur Ppal. : à Paris, M. *Carrère F.*

ENTREPRISE
J. BOUCLIER
Sables et Graviers des Dranses
Macadams, Ballasts
Gravillons concassés
Embranchement particulier
THONON-LES-BAINS

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

USINES DE FOURVOIRE
ET SAINT-LAURENT
Saint-Laurent-du-Pont (Isère)
Etabl^e PATURLE
Soc. Anonyme au Capital de 3.000.000frs
LIMES ET RAPES
ACIERS LAMINÉS A FROID

ENTREPRISE
Pierre BERTONCINI
Travaux Publics
MODANE

Sté SABLES & GRAVIERS de H^e-Seine
SABLES et DÉRIVÉS - MATÉRIAUX DRAGUÉS
6, Rue Gué-Pucelle — MONTEREAU
TELÉPHONE 198
LIVRAISONS PAR BATEAUX
ET EXPÉDITIONS PAR FER, GARE D'EAU MONTEREAU

Theg
SOCIÉTÉ ANONYME
Travaux Hydrauliques et Entreprises Générales
35, Rue Saint-Dominique — PARIS (VII^e)
ÉTUDES ET ENTREPRISES GÉNÉRALES DE TOUS TRAVAUX
DE GENIE CIVIL