

N° 47 — SEPTEMBRE 1936

CAGNES-SUR-MER  
(Cl. Garro)



Avez-vous réussi de belles photographies ? Ne manquez pas de les soumettre au Jury du Concours :

**« TOURISME ET  
VACANCES PLM »**

*(Règlement détaillé dans le N° de Mai)*



PARAIT TOUS LES DEUX MOIS — Le Numéro : 2 francs

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

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

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

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

■  
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. — Beaux états de service.

Le « Flaman », par M. Bozon, Inspecteur Divisionnaire du Service de la Traction.

Saint-Péray et ses vins, par M. Girard, Chef de gare de Saint-Péray.

Les ferry-boats, par M. Sauvajol, Chef de la 3<sup>e</sup> Division du Service Central de l'Exploitation.

REVUE DOCUMENTAIRE : Trafic du Réseau P.L.M. — Le Service des trains lors des grands départs du 14 juillet et du 1<sup>er</sup> août. — Des différents types d'autorails Renault sur le P.L.M. — L'école des autorails de Dijon. — Comment on travaille sous les voies en service. — Utilisation de décalcomanies pour l'application des inscriptions des voitures. — La promotion 1936 de nos Agents détachés à l'École des Travaux Publics. — Une belle marche de train. — Je voudrais bien savoir...  
L'Hygiène, par M. le Docteur Jules Renauti. — Lectures. Un client sérieux du P.L.M. : Napoléon III.

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

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

●  
Avis aux abonnés. — Médailles d'honneur. — Distinctions honorifiques diverses. — Avancements en grade. — Récréations. — A nos propagandistes. — Petites annonces.

# DISTINCTIONS HONORIFIQUES

## Légion d'honneur

Par décrets des 29 mai, 1<sup>er</sup> juillet, 1<sup>er</sup> 4 et 7 août 1936, ont été nommés ou promus dans l'Ordre National de la Légion d'Honneur :

Officier : M. Narps R., Sous-Chef de l'Exploitation à Paris.  
Chevalliers : MM. Arnoux T., Ingénieur, Chef de la Division des Magasins à Paris ; Brandin E., Chef de Division aux Services Financiers à Paris ; Fourré P., Employé Principal à Paris ; Jaubert J., Ex-Ingénieur du Matériel à Villeneuve-St-Georges ; Layé F., Employé à Alger ; Léflain L., Ingénieur adjoint du Service de la Voie à Paris ; Martin F., Ingénieur du Matériel à Villeneuve-St-Georges ; Mourguès G., Chef de dépôt à Alès ; Tessier M., Ingénieur de la Traction à Lyon.

## Citations à l'Ordre du Réseau

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



**MM. Vivant Blanchot, Mécanicien de route et Marie Boulet, Chauffeur de route, du dépôt de Perrigny.**



**M. Benoit Auger, Mécanicien de route du dépôt de Roanne.**



**M. Jules Kloetty, Homme d'équipe à Besançon-Viotte.**



**MM. Jean Orsatti et François Bloget, Facteurs-enregistrants à Bliida.**

Le 17 mai 1936, tombés victimes du devoir alors qu'ils assuraient la conduite du rapide P.R.

Le 7 décembre 1935, par sa vigilance et sa présence d'esprit a permis d'éviter un accident au train qu'il conduisait.



**M. Charles Degrave, Homme d'équipe à El-Afroun.**

Le 2 avril 1936, s'est couragé et s'est précipité au secours d'une voyageuse imprudente qui allait être écrasée sur le passage à brouettes.



**M. Raymond Comas, Homme d'équipe à Lyon-Perrache.**



**M. Sylvain Luiset, Facteur-mixte à St-Avre-la-Chambre.**

Le 9 avril 1936, par son intelligente et rapide initiative, a sauvé la vie à un voyageur imprudent qui venait de tomber sous un fourgon en mouvement.

Le 23 avril 1936, n'a pas hésité à se porter au secours d'un voyageur distrait qui allait être happé par un train.



**MM. Henri Lagoutte, Mécanicien de route du dépôt de Perrigny et Jules Brulé, Manœuvre à Laroche-Migennes.**



**M. Jean Borna, Garde-barrières à Rive-de-Gier. Au péril de sa vie, le 10 avril 1936, a sauvé d'une mort presque certaine un piéton imprudent qui allait être écrasé (agent déjà cité au Bulletin P.L.M. de mars dernier).**

Le 26 avril 1936, ont fait preuve de courage et de sang-froid en arrêtant un déséquilibre qui menaçait les voyageurs d'un rasoir.



**M. Charles François, Chef de canton à Créchy.**



Le 19 mai 1936, ont fait preuve de beaucoup de vigilance et de présence d'esprit en prenant les mesures propres à éviter une collision.



Le 27 mai 1936, a fait preuve de sang-froid et de courage en évitant un grave accident à un vieillard qui tentait de descendre d'un train en marche.

## Mentions pour actes méritoires

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

MM. Escallon E., Brigadier à St-Marcel ; Moulin L., Homme d'équipe à Paris ; Payan F., Facteur-mixte à Gardanne ; Seignobosc J., Chef de station à Biot.

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

**Exploitation.** — MM. Balayn A., Facteur-mixte à Sarras ; Bellé M., Facteur aux écritures à Nice-Ville ; Bergerot C., Chef de halte à Larnaud-Ruffey ; Boiral C., Receveur à Paris ; Bonnabel L., Brigadier de manutention à Marseille-Joliette ; Bourdon P., Facteur aux écritures à Avignon ; Brun L., S-Chef de gare à St-Gervais-les-Bains ; Chaffurin F., Homme d'équipe à Avignon ; Champion E., Homme d'équipe à Paris ; Coufaral J., Vagonnier à Pont-de-Doire ; Delaplanche M., Homme d'équipe à Paris ; Desion A., Homme d'équipe à Nice ; Donguy P., Journalier de bureau à Chalon ; Dufour A., Homme d'équipe à Chalon ; Ferret Ph., Facteur-mixte à Couzon-au-Mont d'Or ; Février J.-B., Homme d'équipe à Paris ; Gadet N., Homme d'équipe à Paris ;

Goddard C., Facteur aux écritures à Montmélan ; Grapinet L., Homme d'équipe à Dijon-Porte-Neuve ; Guignard A., Homme d'équipe à Paris ; Marin M., Chef de train à St-Rambert d'Albon ; Messorio A., Homme d'équipe à Nice-Ville ; Millet A., Homme d'équipe à Paris ; Monteil F., Facteur aux écritures à Paris ; Pascal O., Facteur-mixte à St-Génès-Montfaucon ; Pitaval M., Pointeur-relèveur à St-Etienne-Châteauneuf ; Plauchier E., Facteur aux écritures à Toulon ; Puech J., Facteur aux écritures à Paris ; Ravello A., Receveur à Nice-Ville ; Richard G., Facteur aux écritures à Montbéliard ; Rivet J.-B., Chef de bureau principal (recette) à Paris ; Rousseau J., Chef de train à Paris ; Tatanelli J., Homme d'équipe à Paris ; Turier L., Facteur-mixte à Prévençères ;

**Matériel et Traction.** — Mme Autissier M., Manœuvre à Moulins ; MM. Chauvin M., Visiteur de gare à Besançon ; Clair P., Manœuvre au Creusot ; Courbouleix, Visiteur du matériel à Oullins-Voltures ; Gabet L., Manœuvre à Lons-le-Saunier ; Goltzner L., Contremaître adj. à Besançon ; Lyautey R., Manœuvre à Mouchard ; Maillard J., Manœuvre à Dijon-Ferrigny ; Pellet D., Aide-ouvrier à Confians ; Tissier G., Visiteur de gare à Confians.

**Voie.** — MM. Biou P., Cantonnier à Castelnaud-le-Lez ; Gaillard J., Employé à Cavillon ; Gravier M., Surveillant Ppal de la voie à Nevers ; Malerba F., Cantonnier à Montpellier ; Soufflet G., Journalier à Montereau.

## 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 :



**M. Bez, Chef de train à Nîmes.**



**M. Duvernois, S-Chef de Magasin des Combustibles à Dijon-Perrigny.**



**M. Martin, Employé principal à Oullins.**



**M. Regnault, Ouvrier au dépôt de Roanne.**



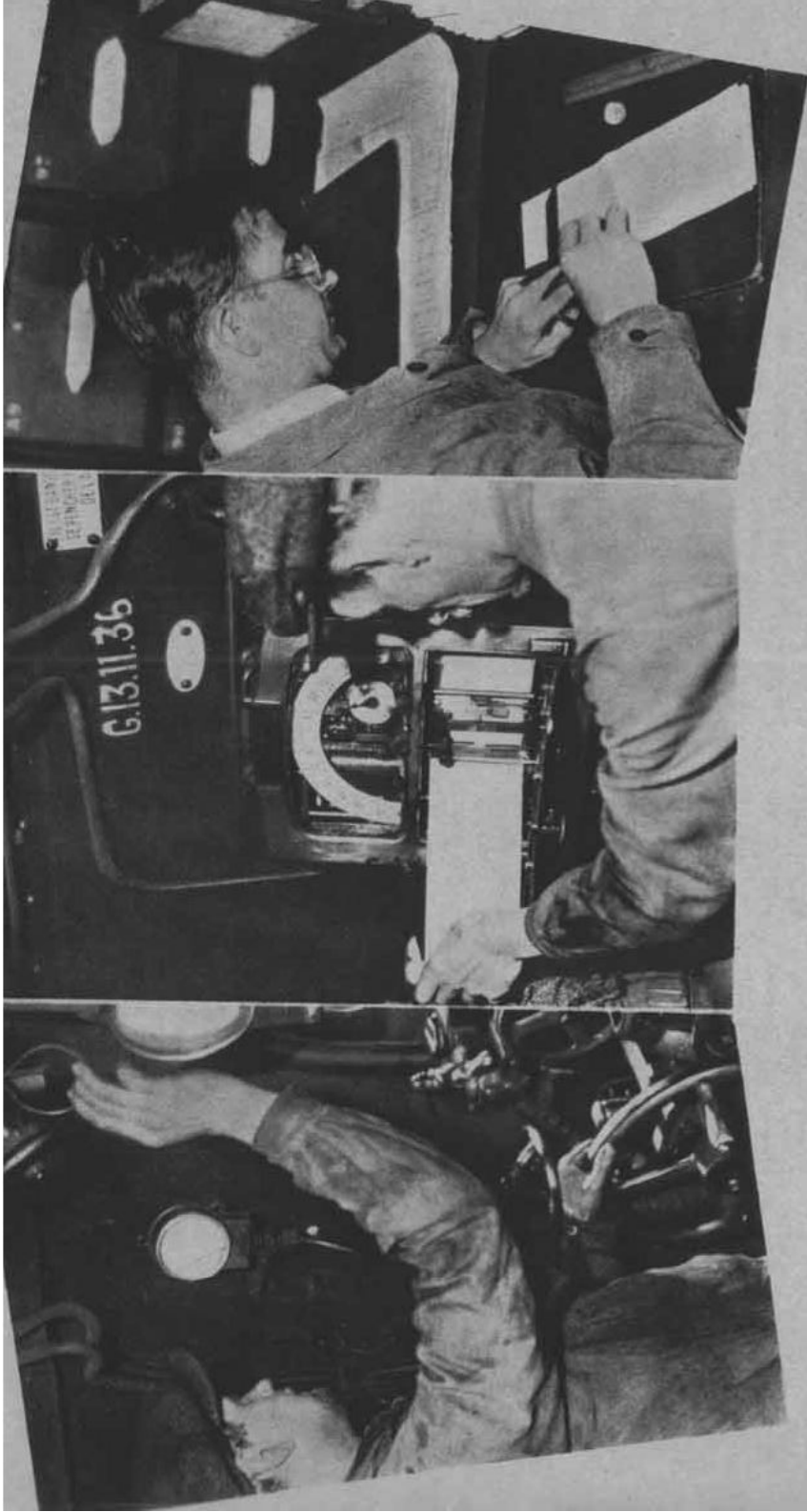
**M. Reybert, Employé principal aux Ateliers d'Arles.**



**M. Rousset, Chef de brigade d'ouvriers aux Ateliers d'Arles.**



**M. Traubaud, S-Chef de dépôt à Nice.**



# Le "FLAMMAN"

DÈS que les progrès de la locomotive permirent, vers le milieu du siècle dernier, d'atteindre des vitesses relativement très élevées susceptibles de compromettre, à l'époque, la sécurité des trains ainsi que la bonne tenue de la voie et des organes mêmes de la locomotive, il devint nécessaire de fixer les vitesses maxima à observer sur les différentes sections de voie et de donner au mécanicien le moyen de connaître, en tout point du parcours, la vitesse exacte de son train.

Aussi commença-t-on, vers 1868, à munir les locomotives des grands trains d'appareils indicateurs de vitesse. Mais ces indicateurs ne renseignaient que le mécanicien et il ne subsistait aucune trace de leurs indications ; on leur adjoignit, par la suite, des appareils enregistreurs qui permirent de suivre, sur une feuille graphiée, tous les détails de la marche du train. Plus tard, enfin, on construisit des appareils qui furent à la fois indicateurs et enregistreurs de vitesse.

Les renseignements qui suivent concernent les principaux appareils qui ont été utilisés, pour la mesure et l'enregistrement de la vitesse des trains, sur notre Réseau.

## L'INDICATEUR STROUDLEY

L'indicateur de vitesse Stroudley fut le premier appareil mis en service sur les locomotives affectées aux trains de voyageurs. Il se composait d'une pompe centrifuge dont la roue à palettes était entraînée par un mécanisme actionné par les roues de la machine. Cette pompe refoulait le liquide d'un réservoir dans un tube vertical gradué, placé en vue du mécanicien, la hauteur de refoulement étant d'autant plus élevée que la vitesse était plus grande.

Cet indicateur de vitesse était accompagné d'un appa-

par M. BOZON

Inspecteur Divisionnaire  
au Service de la Traction.

reil enregistreur de vitesse dit chronotachymètre P.L.M.

## LE CHRONOTACHYMÈTRE P.L.M.

Cet appareil était contenu dans une boîte-enveloppe disposée sur le tablier de la machine (fig. 1). Une feuille de papier graphique était fixée sur un tambour à axe horizontal. Un mécanisme d'horlogerie communiquait à ce tambour un mouvement de rotation lent et uniforme autour de son axe, proportionnel au temps, et un mouvement de translation le long de cet axe. Quatre marteaux (dont deux pour enregistrer la marche avant et deux pour la marche arrière) étaient placés à proximité du tambour. Chaque fois que la machine avait accompli un certain nombre de tours de roues, en marche avant par exemple, l'un des marteaux correspondants s'abaissait sur une « frappe » et celle-ci laissait sur le papier une empreinte rectiligne. Le second marteau était actionné quarante fois moins souvent que le premier et laissait une empreinte triangulaire. Chacune des lignes de frappes imprimées sur le papier constituait donc une hélice ponctuée dont les frappes étaient d'autant plus rapprochées que la vitesse du train était plus grande.

La figure de la page suivante (fig. 2) représente le relevé graphique de la marche du train 16 du 28 novembre 1907, sur le parcours de Laroche à Paris, obtenu à l'aide d'un chronotachymètre P.L.M.

Des échelles spéciales permettaient la lecture de ces relevés dont le dépouillement était néanmoins assez laborieux. De plus, la vitesse étant indiquée et enregistrée par deux appareils non solidaires, les renseignements fournis par les deux appareils pouvaient n'être pas constamment concordants.

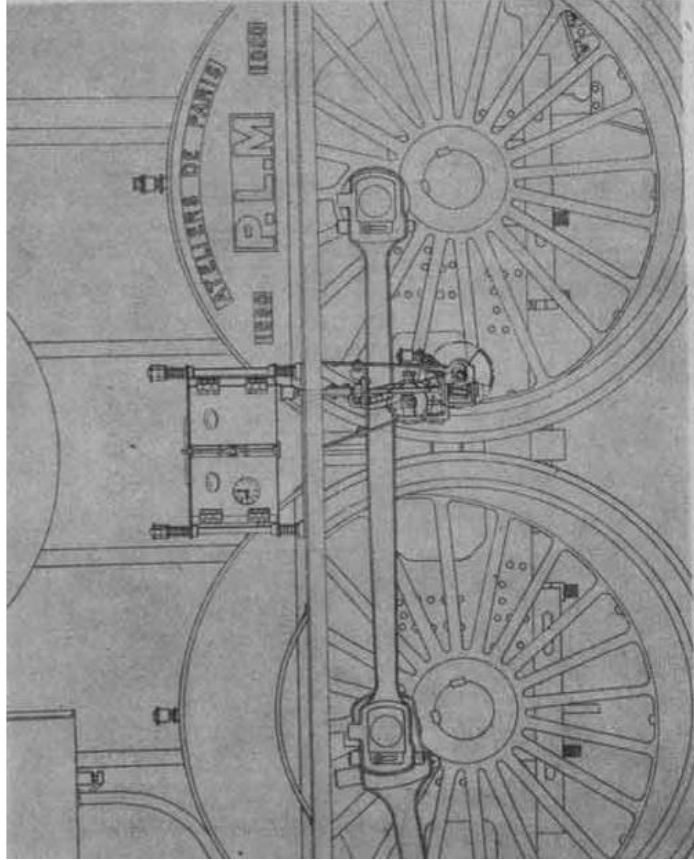


Fig. 1. — Ci-contre : l'ancien chronochymètre P.L.M. avec sa prise de mouvement.

en tout point du parcours; cette vitesse est en même temps enregistrée sur une bande de papier dont l'examen permet de reconstituer toutes les circonstances de la marche.

Il y a quelques années, l'appareil Flaman a, en outre, reçu divers perfectionnements qui lui permettent d'enregistrer :

- la vigilance du mécanicien, c'est-à-dire le moment où celui-ci a aperçu un signal avancé fermé ou un signal d'avertissement de chantier de travaux;
- le fonctionnement de l'appareil avertisseur-enregistreur de signaux fermés (déclenché par le « crocodile »);
- la pression de la vapeur dans la conduite de chauffage du train.

L'appareil Flaman proprement dit (voir fig. 3) se compose d'une boîte métallique vitrée fixée sous l'abri de la locomotive. Un arbre vertical, entraîné par un mécanisme commandé par les roues de la machine, porte des cames qui actionnent une roue à rochet par l'intermédiaire d'un cliquet.

Pendant la période de mesure, qui a une durée de 4 secondes 8 dixièmes, l'angle dont tourne la roue à rochet est proportionnel au nombre de tours de l'arbre vertical et par conséquent à la vitesse de la machine. Un écart angulaire correspondant est communiqué mécaniquement à l'aiguille indicatrice de la vitesse qui donne ainsi, à la fin de chaque période de mesure, la vitesse moyenne obtenue dans cette période.

Un mouvement d'horlogerie limite la course du rochet moteur à la fin de la période de mesure et le fait revenir à sa position initiale pour recommencer une nouvelle mesure au début de la période suivante. La bande graphique, enroulée autour d'un cylindre-magasin, se déroule à une vitesse qui est proportionnelle à celle de la locomotive. Après être passée en regard des styles enregistreur, elle s'enroule sur un cylindre récepteur.

Il existe deux styles enregistreurs : le style des vitesses

Ces raisons les firent abandonner, en faveur des indicateurs-enregistreurs de vitesse système Flaman. Les premiers de ces appareils mis en service sur le P.L.M. ont été montés sur des machines 230 en 1907. A l'heure actuelle toutes nos machines de route et la plupart de nos autorails (1) sont munis du Flaman.

#### L'INDICATEUR-ENREGISTREUR DE VITESSE SYSTÈME FLAMAN

Avec cet appareil, une aiguille se déplaçant sur un cadran indique au mécanicien la vitesse de sa machine

(1) Les autorails qui ne possèdent pas d'appareil Flaman sont munis d'un appareil analogue dit « R.B.M. ».

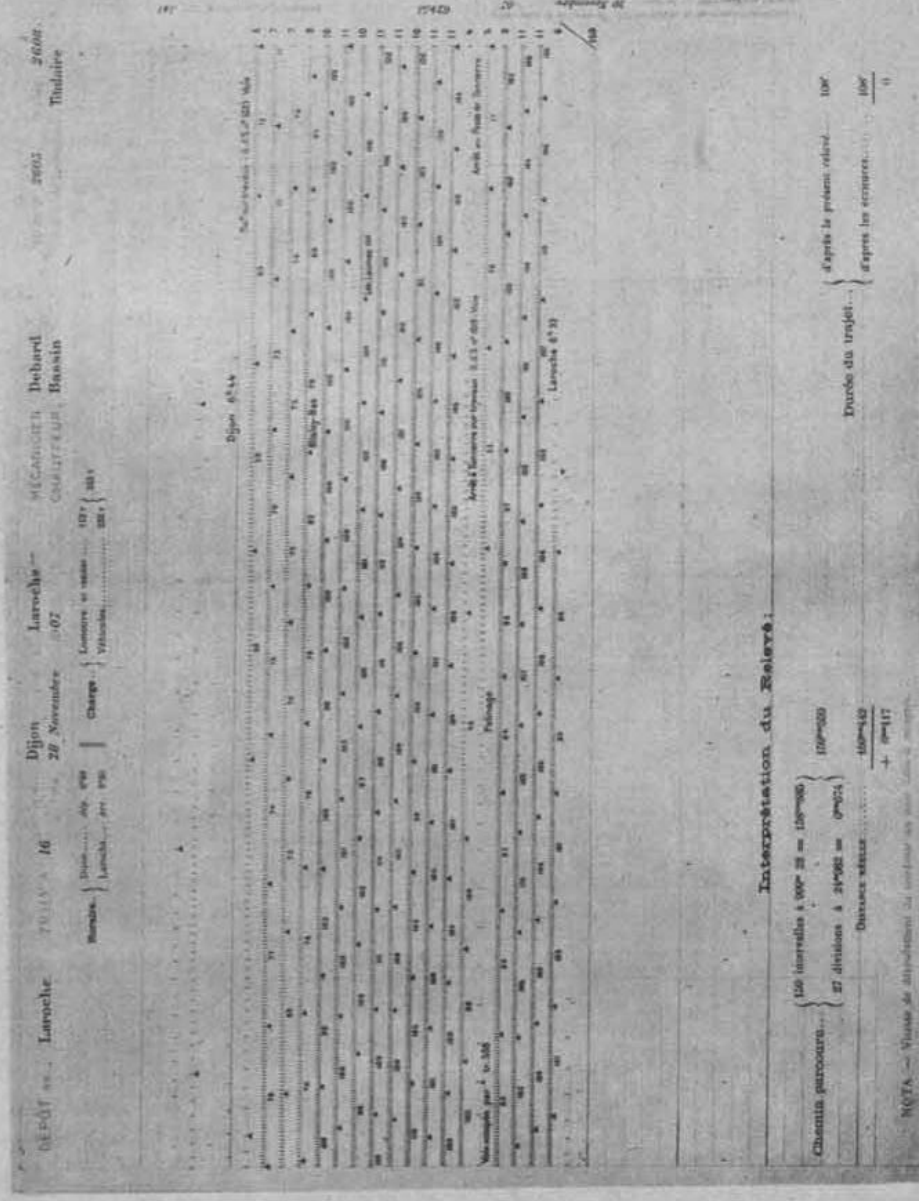


Fig. 2. — Diagramme de chronochymètre P.L.M. (train 18 du 28 novembre 1907).

Fig. 3. — Ci-contre : Appareil Flaman démonté de sa boîte-enveloppe et des rouleaux de papier à graphique.

et le style des temps, qui tracent deux courbes distinctes sur la bande graphique.

Le style des vitesses est actionné par l'intermédiaire d'une roue dentée calée sur l'axe de l'aiguille indicatrice et d'une crémaillère. La hauteur du trait imprimé par le style au-dessus du zéro de la bande graphique correspond à chaque instant à la vitesse de la locomotive ; cette vitesse est lue immédiatement grâce à une graduation portée sur la bande.

Le style des temps est placé sur la même verticale que le style des vitesses et au-dessus de lui. Il est animé, par le mouvement d'horlogerie, d'un mouvement vertical uniforme et retombe au zéro à des intervalles de temps déterminés. L'examen de la courbe des temps est nécessaire si on veut mesurer la durée d'un trajet donné, du stationnement dans une gare, etc...

La figure de la page suivante (fig. 4) représente une bande graphique d'appareil Flaman, sur laquelle sont repérées toutes les indications enregistrées.

### LES APPAREILS AVERTISSEURS-ENREGISTREURS DE SIGNAUX

Ces appareils sont destinés à avertir le mécanicien, au moyen d'un sifflet spécial, de la position fermée des signaux avancés (disques rouges, annonceurs ou disques verts) ou du passage devant un signal d'avertissement de chantier de la voie, lorsque le passage de ce chantier doit être effectué à faible vitesse (vitesse égale ou inférieure à 30 km). Chaque fonctionnement de l'avertisseur-enregistreur de signaux est enregistré sur la bande graphique de l'appareil Flaman au moyen d'un signe spécial. Les machines sont munies de deux sortes d'avertisseurs-enregistreurs de signaux.

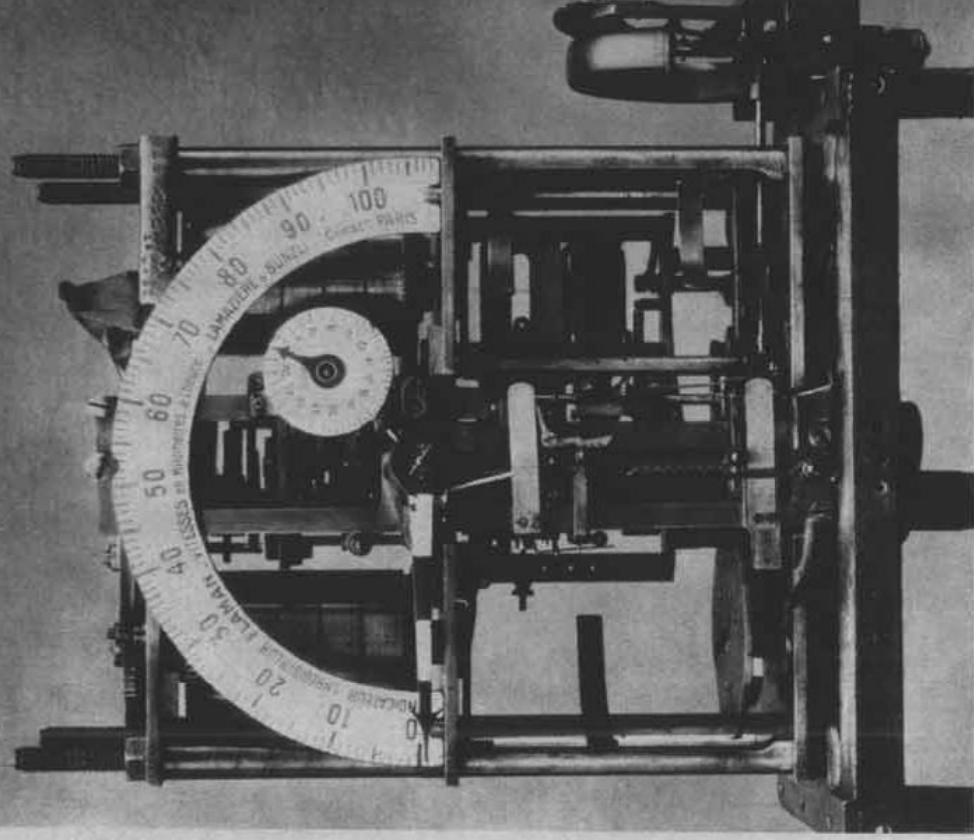
L'avertisseur-enregistreur type P.L.M., le plus ancien en date sur le Réseau, est en service sur le plus grand nombre des locomotives. Nos machines de construction récente possèdent l'appareil dit « type E ».

Le principe du fonctionnement de ces appareils est le suivant : une plaque métallique dite « crocodile » (fig. 5), isolée du sol, est placée dans l'axe de la voie près du signal à répéter et reliée à une pile électrique dont un des pôles est à la terre. Si le crocodile appuie un signal avancé, il est sous tension lorsque ce signal est en position de fermeture (1).

Les locomotives sont munies d'un équipement comprenant : une brosse de contact destinée à frotter sur la surface du crocodile (fig. 6), un relais électro-pneumatique (appareils type P.L.M., ou électro-mécanique (appareils type E) et une canalisation électrique reliant la brosse au relais et celui-ci à la masse de la machine.

Lorsque la machine franchit un crocodile sous tension, le courant électrique de la pile traverse la brosse de contact, la canalisation électrique et le relais. S'il s'agit d'un appareil type P.L.M., le déclenchement du relais électro-pneumatique actionne un distributeur d'air comprimé qui fait fonctionner le sifflet avertisseur. En outre le style des temps de l'indicateur Flaman, momentanément soulevé dans sa course, trace un trait vertical.

Avec l'appareil type E, le déclenchement du relais électro-mécanique actionne de même le sifflet spécial (à l'air comprimé, ou à la vapeur sur certaines locomotives). En même temps, il agit sur un style spécial placé entre le style des vitesses et celui des temps dans l'appareil Flaman. Ce style, normalement au repos et traçant une horizontale



sur la bande graphique, est soulevé momentanément et trace une verticale de 2 à 3 mm de hauteur au-dessus de cette horizontale.

La figure 7 représente un relevé graphique enregistré au moyen de l'avertisseur-enregistreur type E ; en le comparant avec le relevé de la figure 4, enregistré avec l'appareil type P.L.M., on se rend compte facilement de la différence des enregistrements donnés par ces deux appareils.

On trouve, sur les autorails, des appareils Flaman de types spéciaux qui diffèrent principalement des types décrits ci-dessus du fait que le dispositif d'enregistrement des signaux est électrique et non pneumatique.

### LE LEVIER DE VIGILANCE

Les règlements prévoient catégoriquement que l'emploi des appareils avertisseurs de signaux ne dispense nullement les mécaniciens de l'observation visuelle de ces signaux. Pour contrôler constamment cette observation visuelle, un dispositif spécial dit « levier de vigilance » existe donc à côté de chaque appareil avertisseur-enregistreur.

Le but de cet appareil est de faire inscrire par le mécanicien sur la bande graphique du Flaman, au moyen d'un signe spécial, le moment où il voit un signal avancé fermé ou un signal d'avertissement de chantier de voie. Si le signe ainsi inscrit précède sur la bande l'enregistrement du fonctionnement de l'avertisseur-enregistreur qui se produit au droit du signal, c'est que le mécanicien a vu le signal avant d'avoir été avisé de sa présence par le fonctionnement du sifflet avertisseur : il a donc été vigilant.

L'inscription de la vigilance s'obtient en actionnant une poignée de commande placée à portée du mécanicien.

(1) Les « crocodiles » qui appuient les signaux d'avertissement des chantiers de travaux de la Voie sont constamment sous tension.

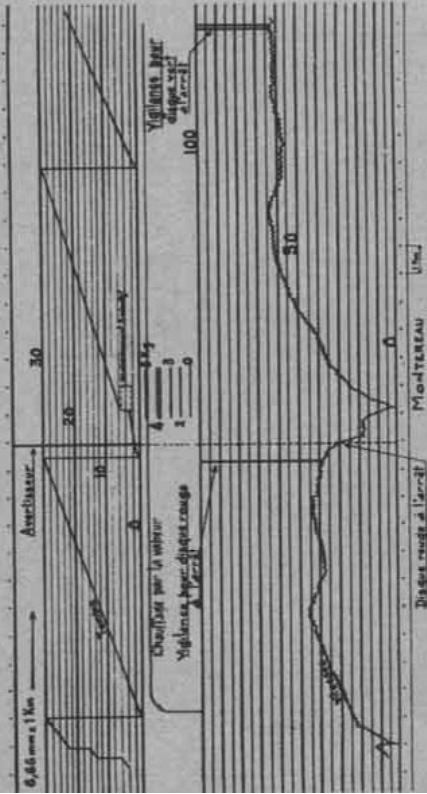


Fig. 4. — Enregistrement graphique d'appareil Flaman type P.L.M. : la vigilance s'inscrit par une ascension du style des vitesses.

Sur les locomotives munies de l'appareil avertisseur-enregistreur, type P.L.M., la vigilance s'inscrit sur la bande graphique du Flaman par une ascension du style des vitesses (voir fig. 4); sur les locomotives munies de l'appareil avertisseur-enregistreur type E, par une ascension du style des temps (voir fig. 7).

L'enregistrement de la vigilance à la vue d'un disque vert fermé ou d'un signal d'avertissement de chantier de voie s'obtient par deux actions successives du mécanicien sur la poignée de commande, à un intervalle de 150 à 200 m. On a ainsi, sur la bande graphique, deux traits voisins correspondant à deux ascensions du style (voir fig. 4 et 7), ce qui, sur l'enregistrement, différencie ces signaux du disque rouge où de l'annonceur, pour lesquels le mécanicien ne tire qu'une fois la poignée de vigilance.

### SERVICE DES FLAMAN ET DES APPAREILS AVERTISSEURS-ENREGISTREURS DANS LES DÉPÔTS

Ce service nécessite l'intervention de nombreux agents, ce qui ne surprendra pas si on considère qu'il faut :

- retirer les bandes graphiques à la rentrée des machines au dépôt;

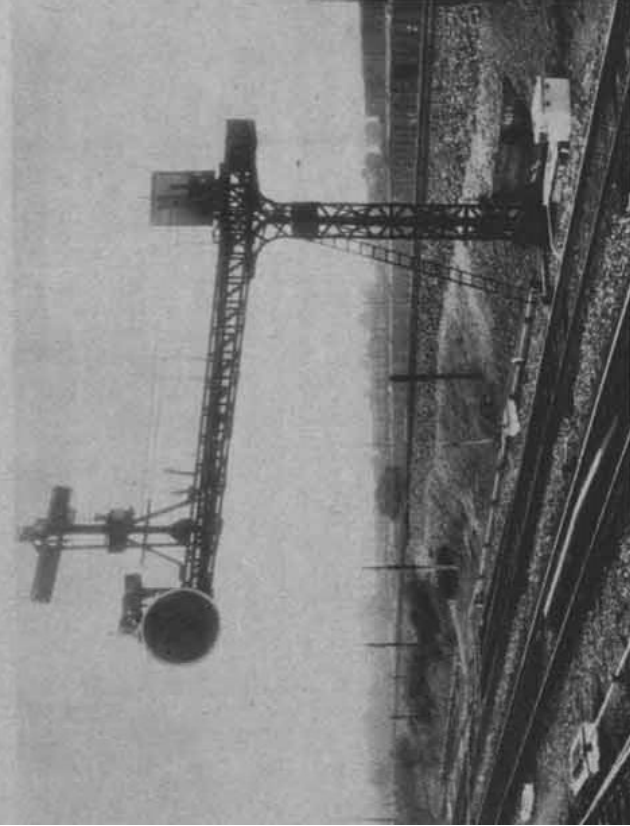


Fig. 5. — Crocodile placé dans l'axe de la voie sous le disque en position de fermeture.

- mettre les appareils Flaman en état d'enregistrer de nouveaux parcours, et régler les styles;
- nettoyer et graisser périodiquement les appareils Flaman et les échanger tous les ans contre de nouveaux appareils revisés par nos ateliers;
- régler la hauteur de la brosse de contact pour s'assurer qu'elle frottera bien sur les « crocodiles » et s'assurer du bon isolement des canalisations électriques malgré les trépidations auxquelles elles sont soumises sur les locomotives;
- vérifier au moyen d'une pile portative la sensibilité des relais dont la tension de déclenchement est strictement déterminée.

Le Service de la Voie a, de son côté, mission d'entretenir les « crocodiles » (1), de vérifier leur isolement et l'état de leurs canalisations, de régler la tension des piles, etc...

Signalons, en outre, qu'indépendamment des vérifications journalières des agents de la Voie, il existe un moyen rapide de contrôler périodiquement tout l'équipement des crocodiles d'une ligne. A cet effet, un fourgon a été spécialement aménagé avec des brosses de contact analogues à celles des locomotives et des appareils enregistreurs spéciaux.

Il suffit, pour procéder à la vérification désirée, de faire circuler ce fourgon en queue d'un train. Comme les signaux avancés se referment automatiquement au passage de la locomotive, le fourgon placé en queue du train les franchit en position de fermeture : les crocodiles sont donc sous tension et cette tension est exactement mesurée par les appareils de bord.

### VÉRIFICATION DES RELEVÉS GRAPHIQUES

Les bandes graphiques sont retirées des machines dès la rentrée de celles-ci dans leur dépôt d'attache; elles sont pliées en accordéon et annotées de façon qu'on puisse les identifier très facilement par la suite.

(1) Le verglas notamment, en recouvrant les « crocodiles » d'une couche isolante, peut entraver le fonctionnement des appareils avertisseurs-enregistreurs de signaux. On combat cet inconvénient en enduisant de pétrole la surface des crocodiles, ce qui empêche l'adhérence de la glace.

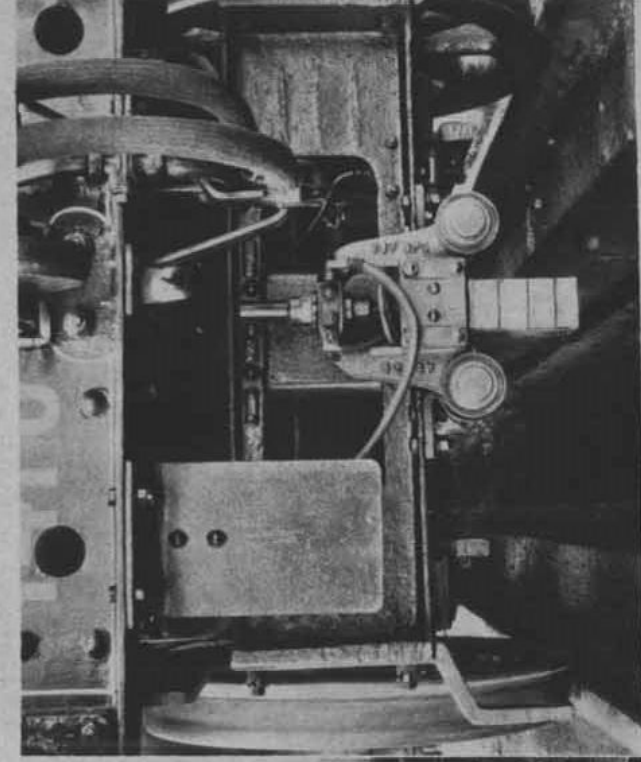


Fig. 6. — Brosse de contact de locomotive type 141.

Un premier examen porte sur la correction du graphique. Toute imperfection dans l'enregistrement est spécialement notée. Ce premier examen révèle les déficiences de l'indicateur Flaman, qui est remplacé ou dont les styles sont réglés s'il y a lieu; il permet également de contrôler le fonctionnement de l'appareil avertisseur-enregistreur sur les crocodiles de vérification, placés sur les voies d'entrée et de sortie des dépôts.

Vient ensuite la vérification détaillée de la marche du train : observation des signaux et des limitations de vitesse par le mécanicien, enregistrement des signaux, vérification de la vigilance, etc...

Pour l'appréciation des vitesses on tient compte, au cours de cette vérification, de ce que les indications de la bande graphique ne sont exactes que pour les machines dont les roues ont rigoureusement le diamètre prévu. Lorsque les bandages ont subi des rafraichissements qui en diminuent le diamètre, la vitesse indiquée se trouve un peu trop élevée et une correction doit être apportée de ce fait.

Dans tous les dépôts, le premier examen et la vérification détaillée sont effectués par deux agents différents, la vérification détaillée étant toujours effectuée par celui des deux qui a le grade le plus élevé, ce qui lui permet de contrôler le premier examen effectué.

Après la vérification effectuée au dépôt, les bandes graphiques sont envoyées à l'Ingénieur de Traction qui, par sondages, fait contrôler le travail de vérification des dépôts et conserve les bandes pendant un an au moins dans ses archives.

Chaque fonctionnement irrégulier des appareils avertisseurs-enregistreurs de signaux (raté ou fonctionnement intempestif) fait l'objet d'une petite enquête en vue d'en déterminer la cause et de fixer les responsabilités. Une statistique détaillée est tenue de ces anomalies.

Grâce à ces mesures, on a pu réduire progressivement le nombre des ratés et ainsi renforcer encore les garanties de sécurité.

Ce nombre, qui était de 3,7 pour 1 000 signaux ratés en position de fermeture en 1923, est passé à 1,03 en 1935.

Sur l'ensemble du Réseau, une centaine d'agents est utilisée chaque jour dans les dépôts pour la mise en place,

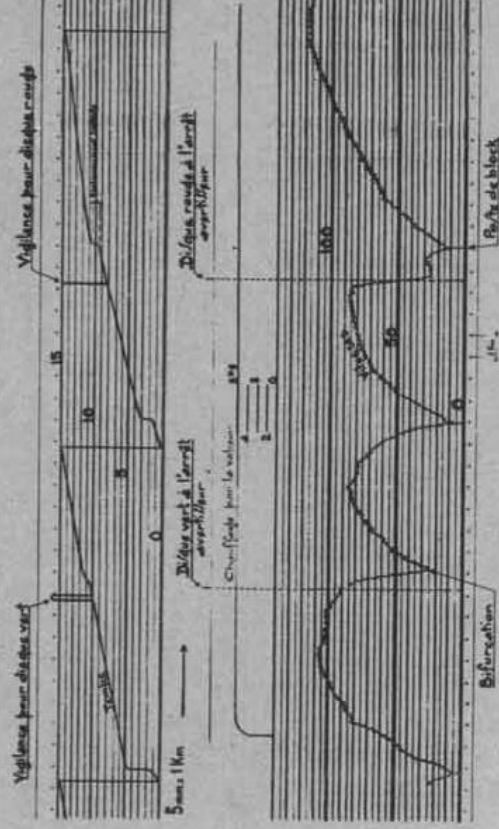


Fig. 7. — Enregistrement graphique d'appareil Flaman type E : la vigilance s'inscrit par une ascension du style des temps.

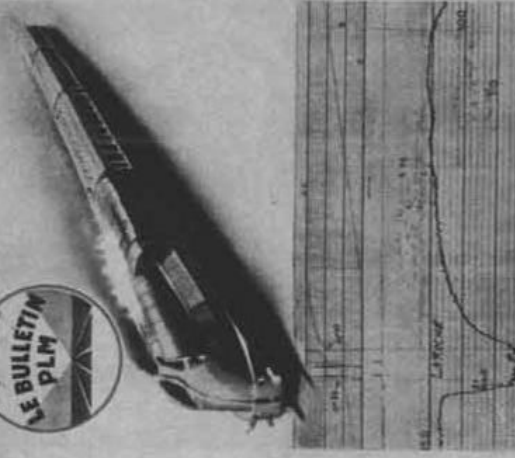
le retrait et la vérification des bandes graphiques des appareils indicateurs-enregistreurs de vitesse, une cinquantaine d'agents pour l'entretien et la réparation de ces appareils.

### CONCLUSION

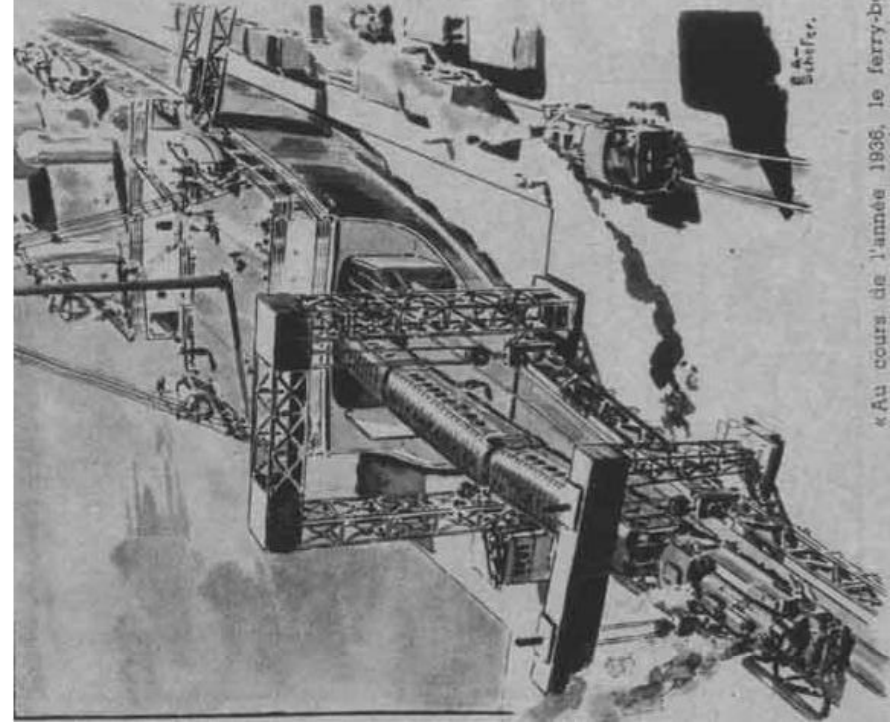
Cet exposé aura, nous l'espérons, montré aux lecteurs que la marche des trains et l'observation des signaux sont suivies au P.L.M. avec le maximum d'attention, comme il convient d'ailleurs pour toutes les questions qui intéressent la sécurité.

Ajoutons, en terminant, que le Flaman ne sert pas qu'à relever des infractions. C'est le juge le plus impartial qui soit et, en cours de marche, un appareil de bord infiniment précieux qui, certes, a permis d'éviter beaucoup d'accidents. S'il provoque parfois quelques sanctions d'ailleurs nécessaires, il ne manque pas, en revanche, d'appeler l'attention sur les belles marches accomplies par le personnel de route. A plusieurs reprises, le « Bulletin P.L.M. » a déjà consacré des mentions à ces belles marches, mettant justement à l'honneur nos meilleures équipes et reproduisant d'éloquents relevés graphiques, comme celui qui ornait la couverture du numéro de septembre 1935. De tels documents peuvent être contemplés avec fierté par tous nos « tractionnaires » et être donnés comme modèles aux jeunes mécaniciens.

E. BOZON.







« Au cours de l'année 1936, le ferry-boat Dunkerque-Douvres sera mis en service. »

(Les Journaux.)

**E**N somme, dit la belle passagère, le principal attrait de ce voyage en chemin de fer est sur l'eau... » Ainsi pourrait débiter le prochain roman de Maurice Dekobra qui s'intitulerait : « La Dame blonde du ferry-boat »...

Mais ici, dans cet article de tête du *Bulletin*, foin des romans de Dekobra et des dames, brunes ou platinées. C'est de bateaux qu'il s'agit : de ferry-boats, amis lecteurs, que nous vous parlerons.

**AVANTAGES DES FERRY-BOATS.** — Les ferry-boats ou « navires porte-trains » sont des bateaux spéciaux destinés à assurer la continuité du rail à travers un bras de mer, un lac, etc...

Chacun sait, par expérience, combien sont appréciées les « voitures directes » qui permettent d'éviter, dans les trajets purement terrestres, les changements de trains aux bifurcations, lesquels peuvent cependant s'effectuer dans des conditions de confort relatif.

Il n'en est pas de même lorsqu'on doit emprunter la voie maritime et il suffit d'avoir assisté, dans certains ports, à un débarquement par mauvais temps. Glacés, parfois mal remis du mal de mer qui les a déprimés pendant la traversée, les bras embarrassés de bagages et de couvertures, les malheureux voyageurs doivent se livrer à une gymnastique inopportune pour atteindre le quai, situé souvent à 3 ou 4 m au-dessus ou au-dessous du niveau du pont du bateau. Les difficultés du débarquement sont encore accrues quand il fait nuit et que le vent souffle en rafale ou que la pluie fait rage.

Aussi combien, par comparaison, la traversée par ferry-boat paraît-elle sympathique ! Plus de transbordement de bagages et de réinstallations pénibles dans un nouveau train, plus d'attente désagréable pour la visite des passeports et de la douane, qui s'effectue généralement dans les voitures pendant la traversée ; l'atmosphère douce et quiète de votre compartiment vous accompagne sur le bateau pendant qu'au dehors la tempête mugit.

Fait-il beau ? Vite, Madame, enfoncez sur vos cheveux le « bibi » qui vous donne cet air si jeune et, après le « petit raccord » de rigueur, allez faire la fine jambe

# Les Ferry-Boats

par M. SAUVAJOL, Chef de la 3<sup>e</sup> Division du Service Central de l'Exploitation.

sur le pont tant que les dieux ne vous prendront pour victime de cette ridicule plaisanterie qui consiste à vous donner mal au cœur sur un bateau qui balance, alors que vous éprouvez de si enfantines joies aux rythmes cependant plus désordonnés de l'escarpolette.

Pour les marchandises, l'importance des relations directes est plus considérable encore. Tout d'abord, il en résulte des économies sensibles d'emballage ; on évite, ensuite, la détérioration des objets fragiles, conséquence inévitable des manutentions parfois brutales qu'ils doivent subir. La rapidité des transports est également accélérée et cette réduction de la durée de trajet est primordiale pour les fruits, les légumes, les primeurs, les fleurs, les denrées périssables, etc...

En outre, on épargne des frais de manutention, si onéreux dans certains ports, pour le transfert des marchandises du wagon dans les cales à l'embarquement, et vice versa. Enfin, les risques de spoliation sont très diminués.

Voyons quelles sont les caractéristiques d'un service de ferry-boats.

## INSTALLATION D'UN SERVICE DE FERRY-BOATS.

— Un service de ferry-boats comprend :

- 1<sup>o</sup> les navires ;
- 2<sup>o</sup> les quais d'embarquement et de débarquement, avec les moyens appropriés pour assurer un raccord momentané entre les voies de terre ferme et les voies disposées sur le pont du navire.

1<sup>o</sup> **Navires.** — Un train rapide pèse en moyenne 500 t, un train de marchandises 1 000 t ; cela n'a rien d'exceptionnel pour un ferry-boat. La difficulté réside non dans le poids, mais dans l'encombrement des véhicules.

Les véhicules ne pouvant être descendus dans les cales doivent nécessairement rester sur le pont : il est à remarquer d'ailleurs que la disposition de masses importantes dans les « hauts » n'est pas en opposition avec les conditions de bonne navigabilité d'un bateau ; il suffit qu'elles soient équilibrées par des poids équivalents dans les « bas ».

La plate-forme continue, aménagée pour recevoir un train entier, comporte, suivant les types, de une à quatre voies. Ceci conduit à donner aux ferry-boats une largeur plus grande et une forme de carène plus évasée que celle des bateaux ordinaires, disposition qui contribue, du reste, à la stabilité d'un navire fortement chargé à la partie supérieure.

La plate-forme peut être, ou non, abritée par un pont supérieur ou « spardeck » sur lequel sont aménagées des cabines pour passagers, des salles de restaurant, de lecture, des salons, un fumoir, etc. Ces installations sont toujours très confortables, souvent luxueuses. Généralement les opérations d'embarquement et de débarquement des véhicules ont lieu par l'arrière. Dans d'autres types, l'embarquement a lieu par un bout et le débarquement par l'autre ; dans ce cas l'avant et l'arrière sont symétriques.

2<sup>o</sup> **Quais d'embarquement et de débarquement.** — En arrivant au port le navire pénètre entre deux jetées en maçonnerie ou en bois, dont la forme intérieure affecte

celle du bateau : les murs intérieurs de cette alvéole sont garnis de pans de charpente qui n'ont pas de liaison rigide avec l'ouvrage, mais s'y appuient élastiquement par l'intermédiaire de tampons à ressorts qui amortissent les mouvements et les chocs du bateau jusqu'à immobilisation complète dans l'alvéole.

Il s'agit alors d'assurer une liaison provisoire entre les voies de terre et celles qui sont disposées sur le navire. Ce résultat est généralement obtenu au moyen d'une passerelle articulée dans la maçonnerie des quais, suivant une charnière horizontale, de manière à pouvoir prendre toute inclinaison convenable pour racheter la différence de niveau existant entre la plate-forme du bateau et celle des quais, différence qui dépend de la hauteur des eaux et de la charge du navire et qui subit des variations, même pendant les courts instants du débarquement, à mesure que le bateau est allégé de sa cargaison.

La longueur de la passerelle doit être évaluée de manière que la pente ne soit pas trop forte : on a adopté, généralement, une longueur d'une trentaine de mètres. La passerelle est suspendue à un portique, disposé non loin de son extrémité libre ; elle est partiellement équilibrée par des contrepoids et peut être facilement manœuvrée à l'aide de treuils électriques. Lorsqu'elle a reçu l'inclinaison voulue, on vient engager une forte cheville, disposée sous son tablier, dans un logement ménagé sur le navire de manière à assurer l'alignement entre les voies de terre et celles du bateau.

Le navire pouvant « prendre de la bande », c'est-à-dire s'incliner du côté où il est momentanément le plus chargé, l'extrémité de la passerelle doit suivre l'obliquité qui résulte de cette inclinaison, tandis que, du côté de la terre, l'articulation à charnière avec la maçonnerie des quais reste forcément horizontale. Ce gauchissement du tablier est rendu possible sans inconvénient, en articulant les entretoises qui relient les poutres longitudinales. Les engins employés pour le débarquement et l'embarquement des véhicules sont des locomotives de manœuvres, des treuils ou des cabestans.

Lorsque les véhicules ont été embarqués, on les immobilise au moyen de chaînes avec tendeurs se terminant par des griffes qui saisissent le rail ou se fixent à des crochets disposés dans l'axe de la voie. On emploie également des cales ou des barres pour immobiliser les roues. Les opérations d'embarquement ou de débarquement sont rapides. Pour un train ordinaire l'embarquement peut être effectué en 6 minutes et le débarquement en 12 minutes.

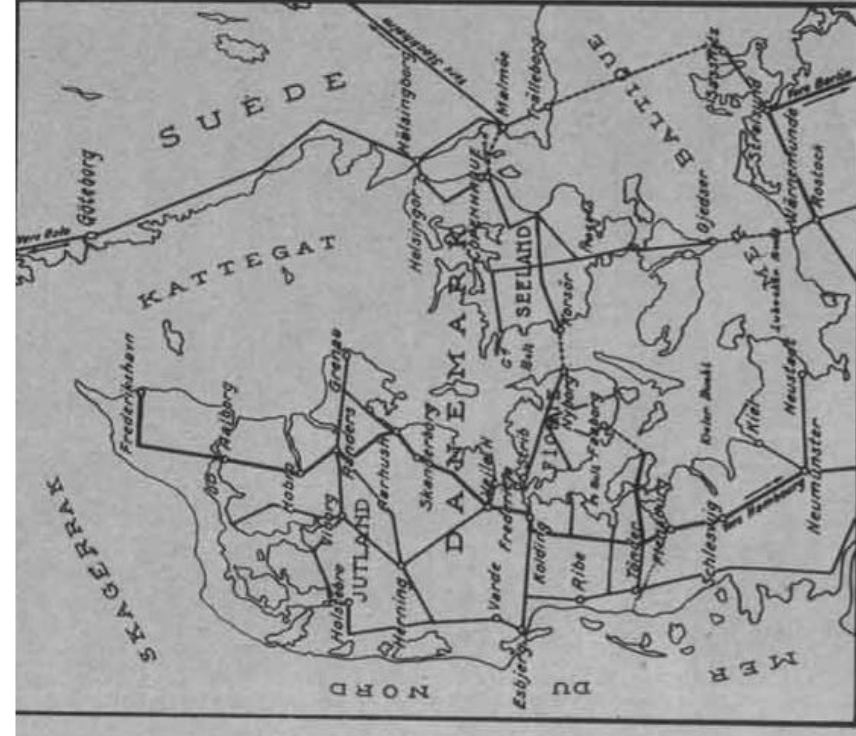
**QUELQUES MOTS D'HISTOIRE.** — Sans être tout à fait contemporains des premiers chemins de fer, les ferry-boats remontent déjà à une époque assez lointaine puisque c'est en 1849 que le premier bâtiment de ce genre fut lancé.

Construit en Angleterre, il s'appelait « Léviathan », déplaçait 417 t, pouvait embarquer 34 wagons et assurait la traversée du Firth of Forth, en Ecosse.

En 1862 fut étudié le premier projet pour l'utilisation de « trains ferrés » entre la France et la Grande-Bretagne. Les ingénieurs anglais projetèrent de grands vapeurs à roues, de 136 m de long, et la création de ports d'embarquement à Douvres et à Andresselles entre Calais et Boulogne. Le célèbre ingénieur naval Dupuy de Lôme avait, de son côté, étudié les plans d'un bâtiment de mêmes caractéristiques et ceux d'un appontement spécial à Calais.

Plusieurs années de pourparlers ne suffirent pas pour vaincre l'opposition du Parlement anglais, hostile à ce projet comme il l'était au projet de construction d'un tunnel sous la Manche et, en principe, à tout projet pouvant lui faire perdre les bénéfices de l'insularité. En 1870, un vote sanctionna le rejet définitif.

Il fallut la grande guerre pour que le Parlement anglais revienne sur sa décision. En 1917, en effet, pour mieux



Carte des relations actuelles, par ferry-boats, dans la région de la mer Baltique.

assurer les mouvements considérables de troupes et de marchandises entre l'Angleterre et le continent, on créa un ferry-boat qui fonctionna parfaitement entre Richborough et divers ports français. Après l'Armistice, le service fut supprimé et les trois bâtiments transférés sur la ligne Harwich-Zeebrugge, pour permettre un acheminement plus rapide des wagons chargés de denrées périssables (fruits, légumes, etc...).

Dès 1872, les Danois avaient adopté la formule des ferry-boats pour améliorer leurs relations ferroviaires ; puis les Etats-Unis avaient suivi en 1878, date à laquelle furent créés les premiers services de ce genre sur le continent américain, au travers de la baie de New-York où l'on en compte actuellement plusieurs dizaines en fonctionnement.

En 1899 apparurent presque simultanément les « ferrés » du détroit de Messine et du lac Baikal, en 1909 celui de la ligne Sassnitz-Trälleborg entre l'Allemagne et la Suède.

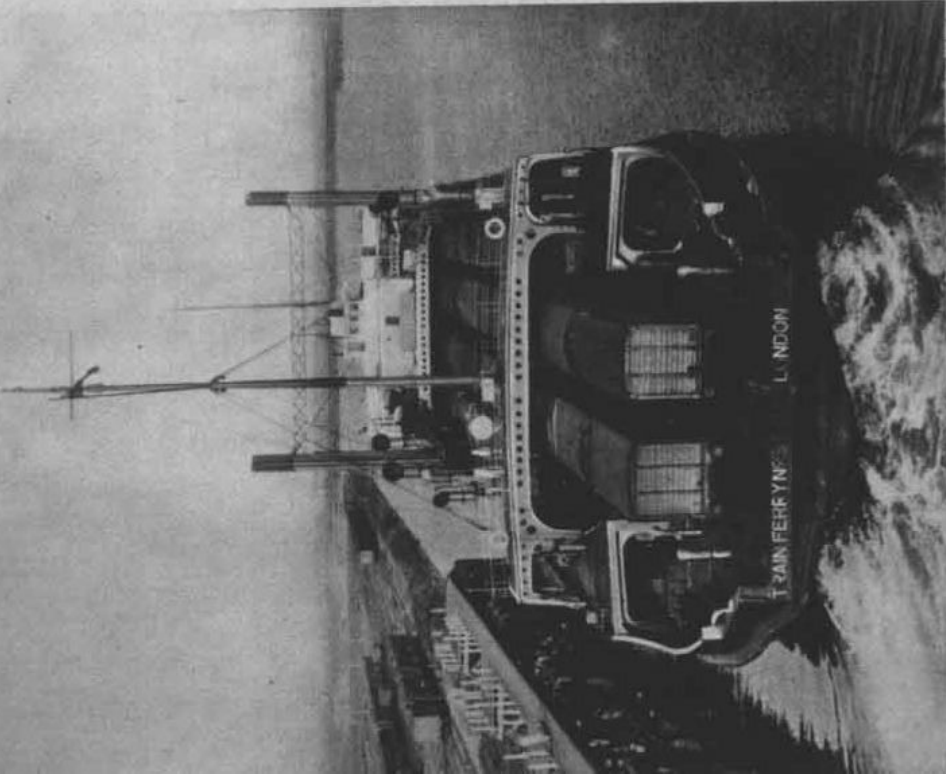
**PRINCIPALES LIGNES DE FERRY-BOATS.** — Il existe aujourd'hui, dans le monde, d'innombrables services de ferry-boats. Rien qu'aux Etats-Unis, dans la région des Grands Lacs, on en compte plusieurs centaines.

Il serait fastidieux et trop long d'énumérer tous ces services ; nous nous bornerons à signaler les principaux de ceux qui fonctionnent en Europe.

C'est surtout dans la région de la mer Baltique que s'est développé ce mode de transport. La configuration géographique du Danemark s'y prête tout particulièrement, en raison des bras de mer qui entrecoupent son territoire ; aussi, existe-t-il de nombreux services qui assurent la traversée du Grand Belt, du Sund, etc... Nous citerons parmi les lignes en service :

- Nyborg à Korsør (traversée du Storabelt 16 milles),
- Helsingør à Hålsingborg (Suède),
- Copenhague à Malmø (Suède),
- Gjedser à Warnemünde (Allemagne, 26 milles).

En 1909 s'est ouverte une ligne de ferrés, reliant directement l'Allemagne et la Suède entre Sassnitz et Trälleborg (110 km environ à travers la mer Baltique).



Ci-contre : le ferry-boat du service de Calais, avec son chargement de wagons ; au-dessous : ses quatre voies évacuées. Deux voies centrales, long. 95 m, et deux latérales, long. 72 m.  
(Cl. Keystone.)

communications ininterrompues par voie ferrée entre le continent américain et l'île de Cuba.

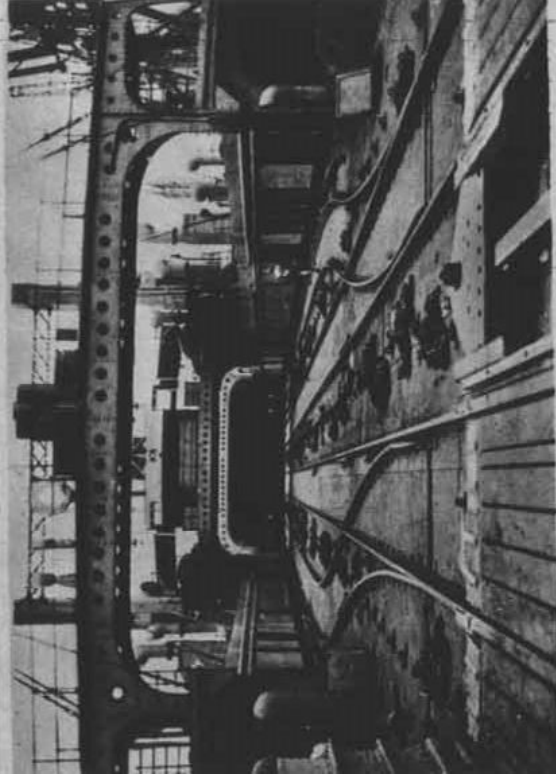
Le « Floride East Coast Railway » exploitait déjà une ligne de chemin de fer entre Jacksonville et Miami. Cette ligne fut prolongée jusqu'à Homestead au prix des plus grandes difficultés, la contrée n'étant qu'un marécage. A partir d'Homestead la ligne devait, à proprement parler, abandonner le continent et s'avancer en pleine mer sur un parcours de 200 km. Ce gigantesque travail a été mené à bonne fin, en appuyant les voies ferrées sur un long chapellet de récifs de corail. Ces îlots ont été utilisés comme des piliers naturels, qui ont été réunis par des digues dans les endroits peu profonds ou par des viaducs composés d'arches en ciment armé, de 15 à 18 m d'ouverture. Quelques passages pour les navires ont été prévus, avec un certain nombre de ponts tournants ou roulants. La ligne aboutit à Key-West où un port de grande importance a été aménagé selon les conceptions les plus modernes. Cette première série de travaux fut inaugurée en janvier 1912.

Il restait encore une distance de 100 milles à franchir en mer pour atteindre La Havane. On décida d'établir une ligne de ferry-boats qui est entrée en service en février 1915 (1). Le premier navire, qui portait le nom du promoteur de cette entreprise, M. Henri Flager, avait 110 m de long et pouvait recevoir 30 wagons à réfrigération du plus grand modèle connu. La capacité du ferry-boat était de 300 t. Le trajet de 100 milles pouvait ainsi être effectué en 8 heures, à une vitesse de 12 nœuds et demi. Grâce à cette ligne, les produits agricoles de la « Perle des Antilles » peuvent affluer sur les marchés américains en parfait état de conservation, tandis que le continent expédie à Cuba la viande fraîche et les denrées alimentaires qui lui manquent.

**LE « NEC PLUS ULTRA ».** — Très prochainement va fonctionner entre le continent et la Grande-Bretagne, de Dunkerque à Douvres, un nouveau service de ferry-boats dont les installations modernes et pratiques vont apporter, tant pour les voyageurs que pour les marchandises, de sensibles améliorations dans les relations entre ces pays.

Le caractère régulier et bi-quotidien du nouveau service avec départs et arrivées à heures fixes, quelles

(1) Aujourd'hui, cette ligne de ferry-boats n'assure plus seulement la traversée La Havane-Key West, mais elle rejoint directement Port Everglades, à quelques kilomètres de Miami, car la ligne construite sur les récifs a été en grande partie anéantie par un ouragan d'une violence inouïe survenu en septembre 1935. Les temps de parcours de terminus à terminus sont restés les mêmes.



La carte de la page précédente donne le détail des relations actuelles par ferry-boats dans la région de la mer Baltique.

En Angleterre, des services de ferry-boats fonctionnent entre Portsmouth et l'île de Wight; entre Harwich et Zeebrugge, entre Calais et Harwich.

En Italie, deux services de ferries relient la Péninsule et la Sicile : de Messine à Reggio et de Messine à Villa-San-Giovanni.

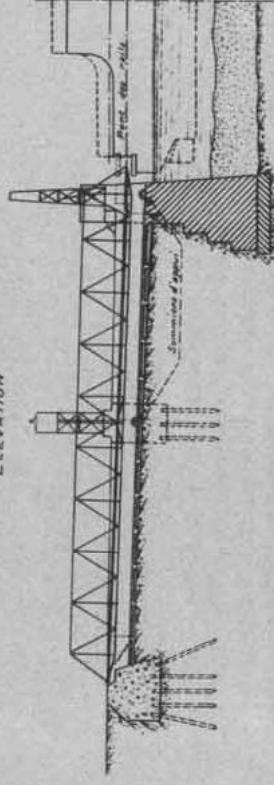
Il existe, dans certaines régions, des ferry-boats qui offrent cette particularité curieuse d'être à la fois porte-trains et brise-glaces : un bateau de ce genre existait en Russie pour assurer la traversée des trains sur la Volga.

L'entreprise de ferry-boats la plus grandiose et la plus audacieuse est celle qui a permis d'assurer des



Ci-contre : type de wagon P.L.M. à primeurs « Fasu ». L'encombrement transversal réduit de ces wagons leur permet de s'inscrire dans le gabarit anglais.

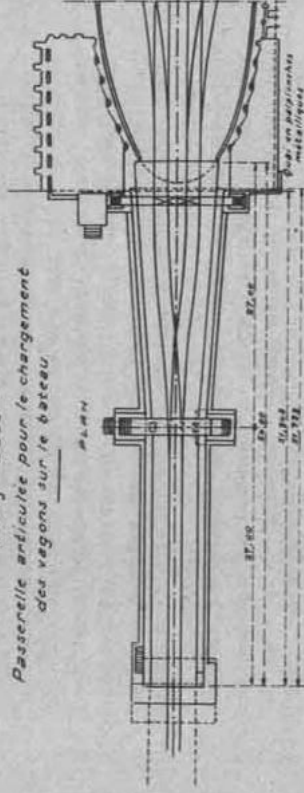
ELEVATION



— DUNKERQUE —

Ferry - boat -

Passerelle métallique pour le chargement  
des wagons sur le bateau.



que soient la saison et la marée, réalisera un progrès considérable. Il sera créé, entre Paris et Londres, un service de nuit direct pour les voyageurs de wagons-lits de 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> classes. Les visites de douane et de police seront faites en cours de trajet ; ainsi, on pourra se rendre de Paris à Londres et inversement sans avoir à quitter son compartiment.

Les voyageurs ordinaires de toutes classes pourront, à Dunkerque ou à Douvres, profiter de cette relation nouvelle. Le service sera assuré par trois navires de 3.600 t, construits par le Southern-Railway : « Twickenham-Ferry », « Hampton-Ferry » et « Shepperton-Ferry ». Ces navires, déjà à flot, pourront recevoir 500 passagers, comporteront de luxueuses cabines et un garage pour automobiles. Des moyens très modernes de préservation et d'intervention contre l'incendie seront mis en œuvre.

Leurs caractéristiques sont les suivantes : longueur 110 m., largeur 18 m., vitesse 15 nœuds (27 k/h environ). Ils comprennent un pont principal pour wagons avec quatre voies qui pourront recevoir 12 voitures-lits ou 40 wagons de marchandises chargés à 10 t. Ce pont principal sera entièrement fermé pendant la traversée, l'arrière étant clos par des portes dites « de tempête ».

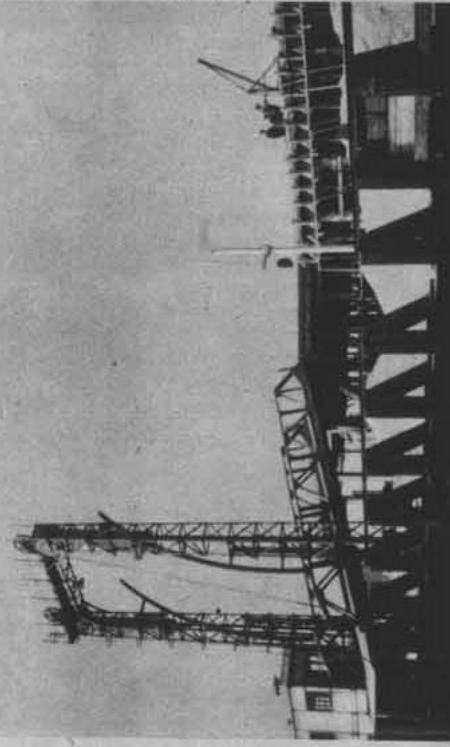
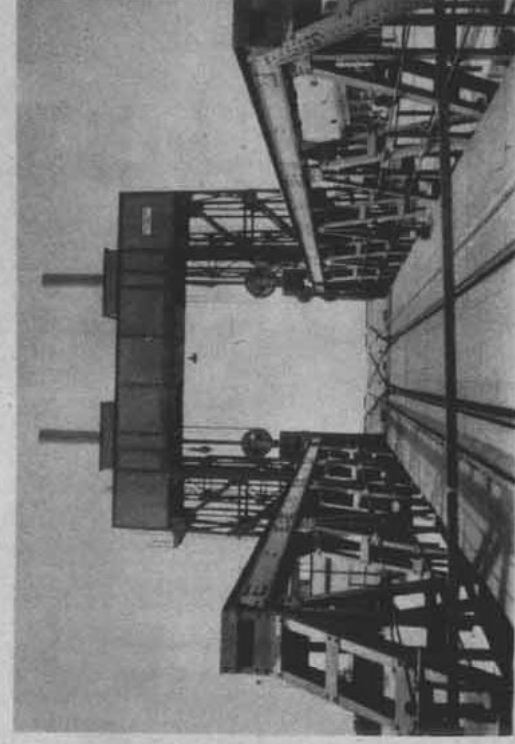
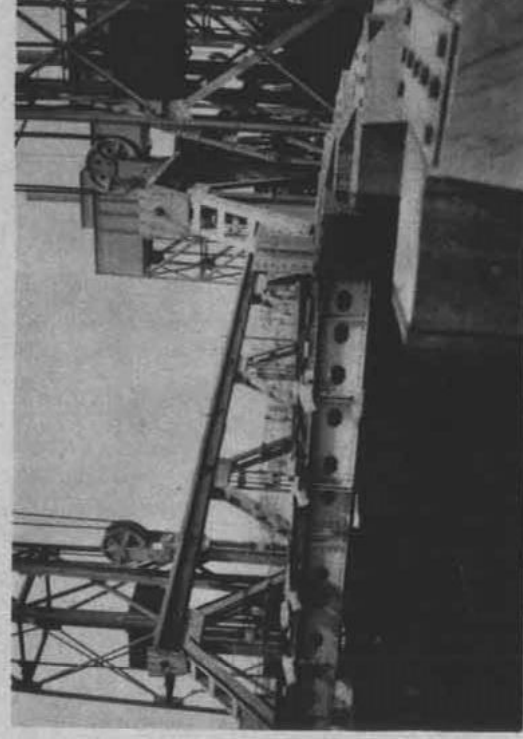
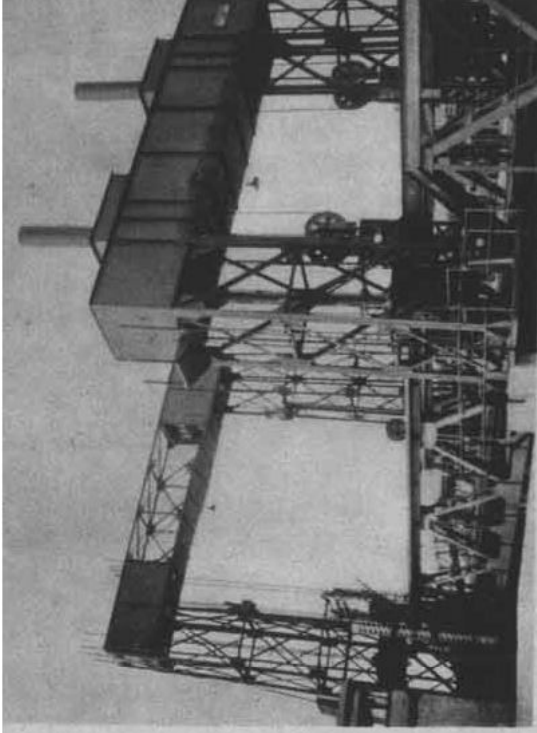
Le pont supérieur comportera au centre du navire des salons, salles à manger, salons-bars, etc. pour les passagers, et à la poupe, un parc pour les automobiles.

Le raccordement des voies de quai aux voies de pont du bateau posait un problème difficile à résoudre, en raison des dénivellations considérables produites par les marées dans les ports de la Manche et du Nord et qui peuvent atteindre 8,80 m à Boulogne, 6,50 m à Calais et 5,50 m à Dunkerque.

Compte tenu de la hauteur du pont des wagons au-dessus de la quille, des différences d'enfoncement du navire selon la charge, de la déclivité maxima admissible pour la voie (35 mm) et, en admettant que l'axe de la passerelle soit placé au niveau des plus hautes marées, il aurait fallu, en adoptant la solution de la passerelle pour relier le navire au quai et pour assurer un service à heures fixes, une passerelle de 200 m à Boulogne et de 120 m à Dunkerque.

Cette solution bien qu'habituelle ne pouvait être retenue dans le cas particulier. Il devenait indispensable de réduire fortement les écarts de niveau du plan d'eau, ce qui n'était possible qu'en utilisant un bassin dans lequel

Port de Dunkerque. — De haut en bas : passerelle de 54 m de long servant à faire communiquer le navire et le quai ; extrémité libre de la travée côté bassin ; vue de la passerelle métallique, côté terre ; passerelle mobile de 15 m pour l'embarquement et le débarquement des voyageurs et des voitures automobiles.



l'action de la marée ne se faisait que partiellement sentir. Du côté anglais, le ferry-boat reçu à Douvres, dans un bassin de marée, sera placé dans un sas-écluse, véritable ascenseur à bateau, permettant le maintien par pompage d'un niveau à peu près fixe du plan d'eau. Une passerelle de longueur assez réduite (27 m) suffira pour la liaison aux voies du port.

Du côté français, la construction coûteuse d'un sas-écluse a été écartée par le choix du port de Dunkerque où le bassin à flot est accessible par une écluse permettant le passage des ferry-boats à toute heure de marée; les différences de niveau n'atteignent que 1,80 m dans ce bassin au lieu de 5,50 m dans l'avant-port. Une passerelle de 54 m de longueur fera communiquer le navire et le quai : elle sera divisée en deux travées de 27 m chacune, l'une côté terre à une seule voie, l'autre côté bassin en forme trapézoïdale portant l'aiguille de dédoublement des voies se raccordant à celles du ferry-boat. Les deux travées de la passerelle seront supportées par un portique intermédiaire permettant de donner à chacune de ces travées l'inclinaison voulue.

Une gare maritime sera créée, qui comportera, par l'intermédiaire du toit du bâtiment principal, une rampe directe d'embarquement pour les voitures automobiles, que leurs propriétaires pourront ainsi conduire eux-mêmes en place définitive sur le bateau.

Les dépenses, résultant des travaux de bâtiments et d'ouvrages d'art et de l'infrastructure des voies nouvelles ou remaniées, seront couvertes par les recettes à attendre des charges du port : elles incombent à la Chambre de Commerce et au Service Maritime des Ponts et Chaussées.

Quant aux travaux de superstructure des voies nouvelles ou remaniées, ils sont effectués par la Compagnie du Nord. Un matériel roulant spécialisé sera établi pour le nouveau service. En règle générale, les voitures ou wagons seront identiques au matériel utilisé sur le continent, mais ils seront d'un gabarit un peu plus étroit, en raison des installations ferroviaires généralement anciennes des réseaux britanniques. La Compagnie des Wagons-Lits fait construire le matériel nécessaire, une douzaine de voitures en première étape.

Les réseaux français, d'autre part, possèdent déjà depuis plusieurs années environ 1 400 wagons à gabarit anglais (1).

On peut estimer que le nouveau service de ferry-boats aura à transporter au moins 150 000 t de marchandises (dont plus de la moitié dans le sens France-Angleterre) et 50 000 voyageurs par an.

(1) Notre Réseau possède 400 wagons à gabarit anglais, les « Farou », dont un exemplaire illustre cet article.

Il sera prévu un train journalier entre Paris et Londres et vice versa, comprenant uniquement des voitures-lits et dont les horaires probables seront les suivants :

22 h 00 ↗ Paris ← 8 h 55  
8 h 30 ↘ Londres → 21 h 20

Ces horaires permettront aux voyageurs de trouver, tant à Paris qu'à Londres, la correspondance des principaux trains de matinée et de recueillir celle des principaux trains de soirée.

La durée de la traversée maritime sera de 3 heures. Les wagons à marchandises seront acheminés à travers le détroit, d'une part au moyen du service assuré pour les voitures-lits et, d'autre part, au moyen d'un service quotidien de chaque sens tracé au début de l'après-midi.

Ce service pourra être doublé, au moment du fort trafic des primeurs ou des fleurs, par un service supplémentaire en fin de journée.

Les deux services réguliers de ferry-boats seront, par ailleurs, accessibles aux voyageurs autres que ceux du service Paris-Londres par voitures-lits.

**ET POUR FINIR...** il nous reste à formuler le vœu que les avantages indéniables de cette ligne de ferry-boats Dunkerque-Douvres facilitent l'interpénétration spirituelle et économique des deux grands peuples anglais et français.

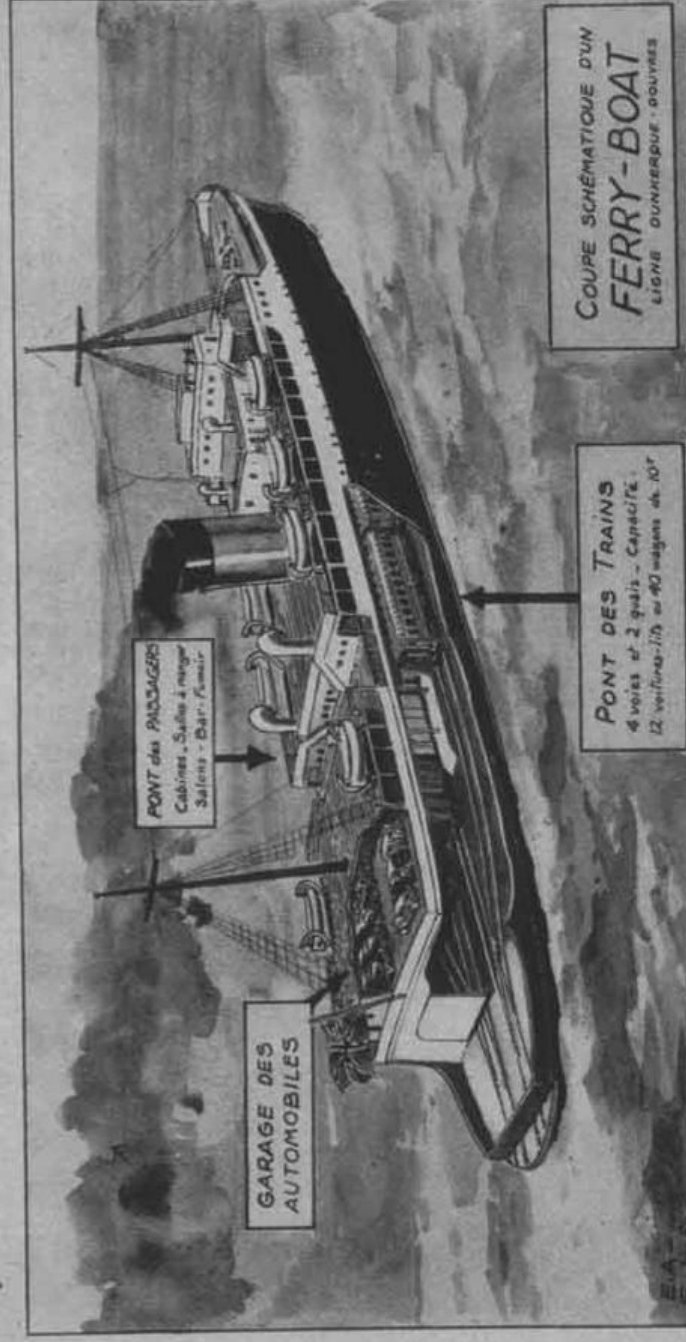
Vous irez bientôt, Chers Lecteurs, sans fatigue et sans désagrément, admirer les beautés de la campagne anglaise si avenante et si coquette, parcourir ses plages ensoleillées, visiter Londres, sa Cité riche de gloire et ses monuments chargés d'histoire, vous extasier devant la calme et simple beauté des romantiques lacs d'Ecosse.

Et nos amis Anglais, de leur côté, toujours friands de nos joyaux touristiques, la Côte d'Azur, la Provence Romaine, la Savoie... ne seront pas en reste. Ils voudront goûter davantage encore à nos fruits exquis... respirer plus souvent nos fleurs admirables.

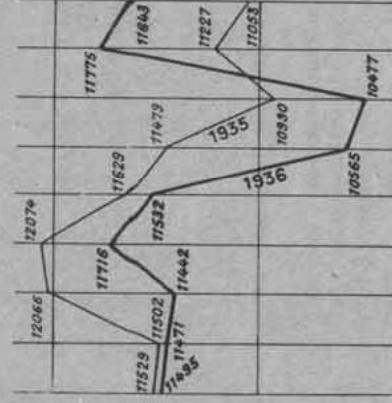
Quant à vous, Madame, qui m'avez consenti la faveur insigne de m'accorder aussi longuement votre attention et votre temps précieux, songez que vous pourrez bientôt, jouant au propre « Les Dames blondes du ferry-boat », vous exclamer, face à la mer, tout comme se serait exclamée l'héroïne du roman, si Dekobra l'avait écrit : « En somme, le principal agrément de ce voyage en chemin de fer est sur l'eau... »

Et rien que pour vous voir sourire, pour surprendre dans votre regard ce pétitement joyeux, cette flambée d'enthousiasme passionné qui vous fait si vivante, votre mari vous offrira ce voyage, parce que les hommes, à tous les âges, sont avides d'illusions.

J. SAUVAJOL.



# REVUE documentaire



23\* 24\* 25\* 26\* 27\* 28\* 29\* 30\* 31\* sem.

Fig. 1. — Moyenne journalière des wagons chargés.

## TRAFIC DU RÉSEAU P.L.M.

Les figures 1 et 2 présentent, dans la forme habituelle, les variations de la moyenne journalière des wagons chargés durant chaque semaine du 3 juin au 4 août 1936, et de la moyenne journalière des parcours du matériel locomoteur (autorails compris) durant chaque décade, de juin et juillet 1936.

Par ailleurs en ce qui concerne les recettes, c'est la première fois depuis fort longtemps qu'on obtient, quatre semaines de suite, des chiffres en augmentation par rapport à ceux de l'année précédente : 1,5 million d'augmentation pour la 30<sup>e</sup> semaine, 4 millions pour la 31<sup>e</sup>, 4 millions pour la 32<sup>e</sup> et 7 millions pour la 33<sup>e</sup>. Ainsi, à la date du 18 août, l'ensemble des recettes depuis le début de 1936 ne présentait qu'un recul de 17 millions sur 1935 (contre un recul de 192 millions à la même date, l'an dernier).

## LE SERVICE DES TRAINS LORS DES GRANDS DÉPARTS DU 14 JUILLET ET DU 1<sup>er</sup> AOUT

Malgré le mauvais temps de la saison, le mouvement des voyageurs au 14 juillet et au 1<sup>er</sup> août a été particulièrement important cette année. Il ne s'est pas ralenti depuis — bien au contraire — avec la création des « billets populaires » qui ont amené au Réseau une intéressante clientèle nouvelle (fig. 3).

Voici quelques chiffres concernant notre seule gare de Paris :

	Nombre de voyageurs partis ou arrivés.	
En 1935 ...	547 900	465 800
En 1936 ...	563 900	515 900
	du 10 au 14 juillet (du 30 juillet au 2 <sup>e</sup> août)	

Du 10 au 14 juillet, Paris a expédié 105 trains supplémentaires, contre 80 en 1935 et, du 30 juillet au 2 août, 89 trains supplémentaires contre 54 en 1935.

Pour les mêmes périodes, cette gare a reçu au total 115 trains supplémentaires contre 78 en 1935.

C'est dire quelle activité méthodique doit régner à de tels moments dans tous les Services, sur l'ensemble du Réseau.

La formation en temps voulu des trains supplémentaires à Paris oblige le Réseau à rapatrier les voitures, haut-le-pied, suivant des marches rapides ; de très nombreux parcours, habituellement assurés par autorails, doivent être effectués par trains à vapeur, etc... Notre Service de la Traction doit donner ces « coups de collier » sans défaillance et faire appel, comme le montrent les chiffres ci-apres, à de nombreuses machines supplémentaires : pour les seules journées du 11 et du 12 juillet, les dépôts de Paris, Laroche, Dijon, Avignon et Marseille ont dû, en effet, fournir environ 200 machines puissantes supplémentaires et celui de Nevers a dû en fournir plus de 20. Ces chiffres ne donnent d'ailleurs qu'une idée incomplète de l'effort des dépôts car, aux mêmes dates, de nombreuses autres machines supplémentaires ont été mises en ligne pour remorquer des trains dédoublés sur les lignes secondaires ou pour renforcer des trains de voyageurs sur les profils accidentés. C'est ainsi que sur l'ensemble du Réseau, 367 machines supplémentaires ont été utilisées le 11 juillet et 406 machines le 12 ; ces machines ont parcouru respectivement 48 468 et 50 145 km, soit chaque jour 1 fois et quart le tour de la terre.

Il paraît intéressant de signaler que les

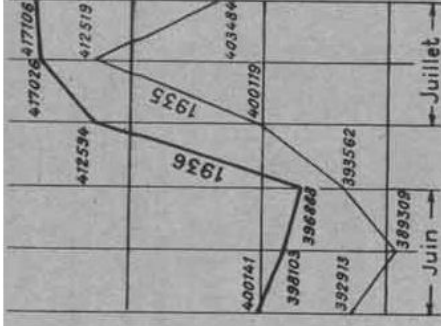


Fig. 2. — Moyenne journalière des parcours.

locomotives de nos grands dépôts de Laroche et Dijon ont couvert, pendant chacune des deux journées considérées, des parcours approchant de 30 000 km (Laroche : 29 315 km le 11 et Dijon 29 510 le 12).

Pour assurer un service aussi intense avec le minimum d'imprévu, une organisation bien étudiée au préalable est indispensable.

Elle consiste essentiellement, d'une part à presser les remises en état des machines immobilisées avant la période des fêtes et à interrompre ou tout au moins à réduire pendant cette époque les révisions périodiques ou les révisions générales, et d'autre part à prélever dans les services à marchandises des locomotives puissantes utilisables au service-voyageurs et qu'on peut sans trop d'inconvénient pendant quelques jours par des locomotives moins fortes. Faut-il ajouter que tout le dévouement du personnel est indispensable en de pareilles journées ? Pendant les fêtes du 14 juillet, la charge de nombreux trains a été supérieure à 500 t et a même dépassé souvent 600 t. On peut citer comme exemples les trains suivants : le 604 du 11 avec 612 t ; le 1018 du 12 avec 626 t ; le 612 bis du 12 avec 724 t entre Ambérieu et Dijon ; le 1018 du 13 avec 643 t ; le 618 du 13 avec 631 t ; le S.M. du 13 avec 663 t entre Genève et Bellegarde.

Enfin de belles marches ont été réalisées, notamment pour les trains suivants :

**Train 612 bis du 12 juillet 1936.** — Parcours Ambérieu-Dijon avec la machine 241-A-74 (Mécanicien Moreay et Chauffeur fions François, du dépôt de Dijon-Perri-gny) ; tonnage de 724 t pour une plus



Fig. 3. — Les trains « Lagrange » à tarif très réduit inaugurés sur le P.L.M. ont eu un incontestable succès.

Le premier de ces trains, représenté ci-contre, est parti de Paris le 3 août pour la Côte d'Arur. (Cl. Keystone.)



petite charge offerte de 558 t ; temps gagné : 22 mn.

**Train 666 du 12 juillet 1936.** — Parcours Bellegarde-Ambérieu avec la machine R-141-C-342 (Mécanicien Petit, Chauffeur Marion, du dépôt d'Ambérieu) ; tonnage de 556 t pour une plus petite charge offerte de 444 t ; pas de temps perdu malgré la surcharge.

**Train S M du 13 juillet 1936.** — Parcours Genève-Bellegarde, machine R-141-C-498 (Mécanicien Bedat, Chauffeur Granju, du dépôt d'Ambérieu) ; tonnage 663 t pour une plus petite charge offerte de 534 t ; temps gagné : 1 mn — train à l'heure malgré la surcharge.

**Train 1510 du 12 juillet 1936.** — Parcours Marseille-Nîmes, machine 231-E-1 (Mécanicien Eysette, Chauffeur Roux A., du dépôt de Nîmes) ; tonnage : 603 t pour une charge offerte de 531 t ; temps gagné : 15 mn.

**Train 1508 bis du 14 juillet 1936.** — Parcours : Sète-Marseille, machine 231-B-19 (Mécanicien Joullia, Chauffeur Blanchon, du dépôt de Nîmes) ; tonnage 615 t pour une charge offerte de 650 t ; temps gagné : 15 mn.

#### DES DIFFÉRENTS TYPES D'AUTORAILS RENAULT SUR LE P.L.M.

Sur ses 121 autorails en service au 15 mai 1936, le P.L.M. en comptait 41 construits par Renault, sur 5 types successifs (fig. 5) :

- 2 autorails à essence . . . . . ZZ-G-1 et 2
- 2 autorails à moteur Diesel sel de 220 ch . . . . . ZZ-G-101 et 102
- 13 autorails à moteur Diesel sel de 265 ch (ou 220 ch) . . . . . ZZ-G-201 à 213
- 19 autorails à moteur Diesel sel de 265 ch et à caisse allongée . . . . . ZZ-G-401 à 419
- 5 autorails doubles à 2 moteurs Diesel de 265 ch chacun . . . . . ZZ-G-301 à 305

Comment ont évolué les caractéristiques de ces autorails Renault depuis leur apparition sur nos lignes jusqu'à l'époque actuelle ?

Les deux premiers autorails Renault — véritables ancêtres, conçus d'ailleurs bien avant le mot « autorail » — avaient été mis en service en 1929. Ils comportent une caisse en bois et en acier, construite suivant les principes des anciennes voitures à voyageurs, et reposant sur 2 bogies. Ils possèdent un moteur à essence de 110 ch permettant d'atteindre seulement la vitesse maximum de 60 km/h. De tels engins étaient destinés à assurer des relations omnibus lentes.

Lorsque les Réseaux décidèrent d'utiliser des autorails en services omnibus ou directs sur des parcours importants, à des vitesses commerciales notablement supérieures à celles des trains à vapeur, les constructeurs durent envisager l'augmentation de la vitesse, ce qui les conduisit aux améliorations suivantes :

- augmentation de la puissance des moteurs,
- diminution de la résistance à l'avancement,
- augmentation des moyens de freinage,
- amélioration du confort offert aux voyageurs.

Les Usines Renault ont porté leurs efforts sur ces différents points.

**1° Augmentation de la puissance des moteurs.** — Les moteurs à essence de 110 ch de nos deux premiers autorails, ont été remplacés sur les véhicules suivants par des moteurs à huile lourde de 220 ch (autorails G-101 et 102, et 201 à 204) et de 265 ch (autorails G-205 à 213

et 401 à 419). La puissance disponible par tonne en charge est passée de 3 ch à 7,5 ch environ, permettant de réaliser des vitesses dépassant 100 km/h et d'obtenir des accélérations de démarrage importantes.

**2° Diminution de la résistance à l'avancement.** — Il a été nécessaire d'agir sur le facteur résistance à l'avancement, afin d'éviter l'obligation de recourir à des moteurs de trop forte puissance, exigeant des organes de transmission très robustes et très lourds, et entraînant des dépenses importantes.

La résistance à l'avancement dépendant en particulier de la tare et de la résistance aérodynamique, l'effort du constructeur s'est porté sur ces deux points.

La diminution de poids a été obtenue tout d'abord en utilisant les alliages ou métaux légers à la place du bois et de l'acier. Tel est le cas des autorails des séries 100 et 200, où l'ornal, l'aluminium et l'aluminium ont été employés.

Par la suite, une nouvelle diminution de poids a été obtenue en abandonnant le principe de la caisse reposant sur un châssis, et en adoptant le châssis-caisse monobloc, du type à parois-poutre, en généralisant l'emploi des profilés en tôle pliée, de la soudure et des métaux légers.

Les résultats obtenus sont particulièrement satisfaisants puisque les autorails à essence, dont la caisse a une longueur de 16,7 m, pesent à vide 28,1 t, alors que les autorails de la série 400, qui ont une caisse plus longue de 8,5 m et sont plus puissants, pesent sensiblement le même poids (28,8 t).

Quant à la résistance de l'air, sa diminution a été réalisée en adoptant pour les caisses des formes de plus en plus aérodynamiques.

**3° Augmentation des moyens de freinage.** — La réalisation des grandes vitesses rendait obligatoire l'augmentation des moyens de freinage. C'est pourquoi, tous les autorails Renault, autres que les deux premiers, ont été munis du frein électromagnétique à patins, dont l'action peut s'ajouter, en cas d'urgence, à celle du frein à air.

En outre, les freins à air ont eux-mêmes été modifiés, afin que leur mise en action soit plus rapide ; tel est le cas du frein à relais direct et automatique de secours « Jourdain-Monneret » monté sur les autorails des séries 300 et 400.

AUTORAILS RENAULT

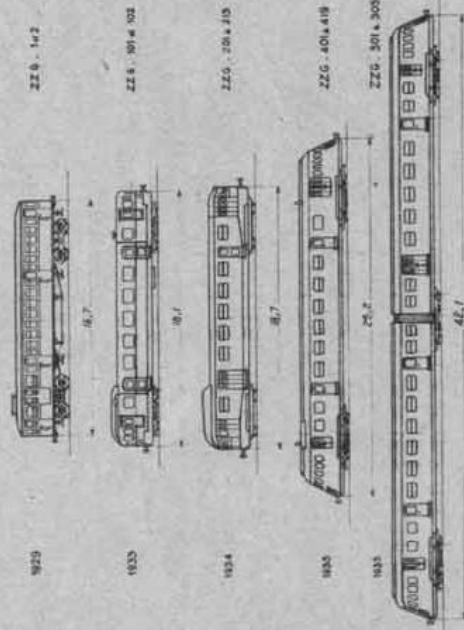
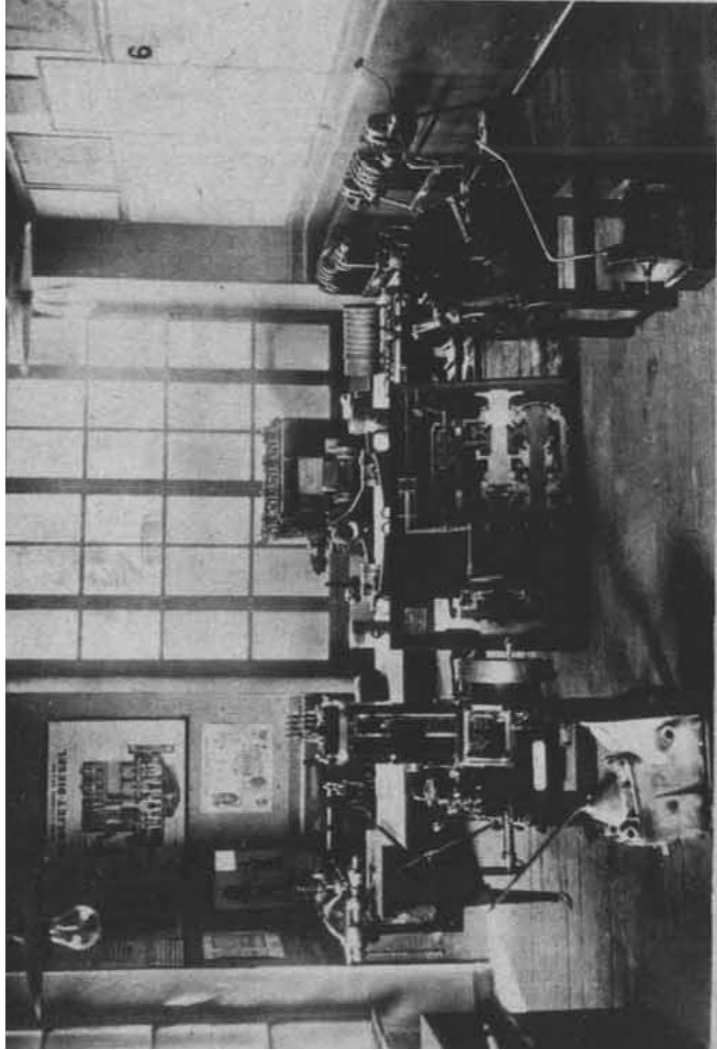


Fig. 4. — Ci-dessus : l'intérieur très confortable d'une unité Renault de la série 400.

Fig. 5. — Ci-contre : caractéristiques des 5 types successifs d'autorails Renault P.L.M.

MOTEUR Puissance en CV	VITESSE Maximum km/h	POIDS		Nombres de places Maximum
		Vide Tonne	En service Tonne	
110 Essence	60	28,1	57	20
220 Diesel	105	28,2	56	23
220-265 Diesel	105	28,4 ou 28,5	56	11
265 Diesel	105	28,9	48	16
2 x 265 Diesel	140	34,8	82	17

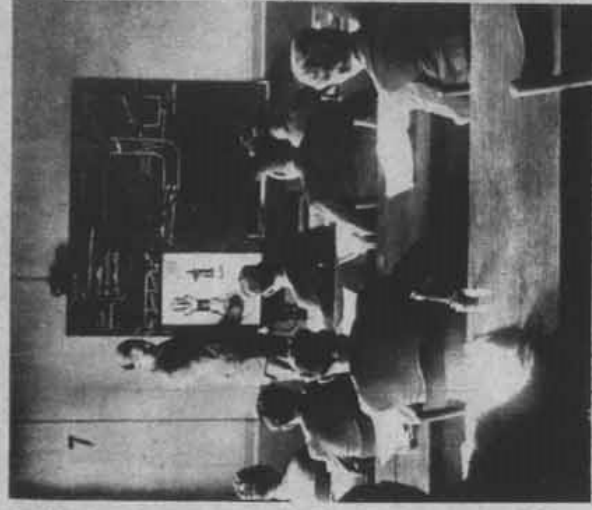


A l'Ecole des autorails de Dijon :  
Fig. 6, la salle de démonstrations.  
— Fig. 7, cours théorique de M. Fougereuse. — Fig. 8, cours pratique de M. Vissac.

didats ayant montré des aptitudes suffisantes ;

— un cours de perfectionnement de deux semaines, réservé aux agents qui étaient déjà autorisés aux fonctions de conducteurs d'autorails avant l'ouverture de l'Ecole, et à ceux qui possèdent déjà des connaissances assez étendues sur les moteurs.

Les cours théoriques (fig. 7) professés dans la salle de conférences comprennent quelques notions élémentaires indispensables de physique, mécanique, électricité ;



4° Amélioration du confort offert aux voyageurs. — Cette amélioration a été obtenue en agissant : d'une part, sur la suspension et, d'autre part, sur les sièges eux-mêmes qui ont été rendus plus confortables.

Enfin, les autorails des séries 300 et 400 ont été dotés de sièges réversibles particulièrement souples et apprêtés des voyageurs, qui peuvent toujours être assis dans le sens de la marche (fig. 4).

Aux diverses améliorations qui viennent d'être passées en revue, indispensables pour les grandes vitesses, il faut ajouter la substitution, aux commandes mécaniques de commandes pneumatiques et électropneumatiques. Les autorails G-1 et 2 et 101 et 102 ne comportaient que les premières, les autorails des séries 300 et 400 sont équipés avec les secondes.

C'est une transformation importante, car elle a permis de résoudre le problème de la « conduite en unité double », c'est-à-dire de faire circuler deux autorails, attelés l'un à l'autre et propulsés chacun par son propre moteur, sous la conduite d'un seul agent placé dans la cabine AV de l'autorail de tête. Elle a, en outre, permis la réalisation de la commande simultanée des deux moteurs équipant les autorails doubles.

En plus des 5 catégories d'autorails Renault que possède le P.L.M., le constructeur de Billancourt a créé d'autres types parmi lesquels il faut citer :

- les autorails triples à 2 moteurs de 500 ch chacun, dont une unité est déjà en service sur la ligne de Paris au Havre ;
  - les autorails simples extra-légers à 2 moteurs de 150 ch chacun, dont 20 exemplaires sont en construction ;
  - les autorails simples à moteur de 500 ch et à caisse analogue à celle de nos autorails ZZ-G-401 à 419.
- Ces autorails de 500 ch, particulièrement puissants eu égard à leur poids, réalisent facilement une vitesse de 140 km/h et peuvent assurer avec une remorque légère des relations accélérées. Ils sont également bien adaptés à la desserte des lignes de montage.

Après avoir exécuté plusieurs essais à très grande vitesse sur différents réseaux, l'un de ces autorails a effectué au début de

l'année un voyage Paris-Saint-Etienne et retour, en passant à l'aller par Clermont-Ferrand et Le Puy, et au retour par Roanne. Le trajet Paris-Clermont a pu être couvert en 4 h, au lieu de 5 h 55 par le train le plus rapide.

RENAULT,  
Sous-inspecteur au Service  
du Matériel.

#### L'ÉCOLE DES AUTORAILS DE DIJON

Le développement rapide de l'emploi des autorails sur le P.L.M. a nécessité l'affectation à ce service d'un nombre de plus en plus grand de conducteurs et d'agents d'entretien qui pour la plupart n'étaient pas préparés à leurs nouvelles fonctions.

Une instruction professionnelle spéciale, méthodique et complète, devait être rapidement donnée à ces agents, d'où la création de notre « Ecole des Autorails » ouverte le 1<sup>er</sup> juillet 1936. Elle est installée en gare de Dijon-Ville, dans les locaux de l'Ecole d'Application de la Traction. Placée sous le contrôle de M. Pierdel, Ingénieur-chef de la 2<sup>e</sup> Section de Traction, elle est dirigée par M. Fougereuse, Contrôleur de la Traction, que seconde M. Vissac, Chef de brigade d'ouvriers.

Les cours qui y sont professés diffèrent selon l'origine des agents et l'emploi qu'ils sont appelés à remplir.

**Agents destinés à la conduite.** — Ces agents sont recrutés dans le personnel de la Traction, parmi les chauffeurs de route, les ouvriers et les manoeuvres.

Une première sélection est opérée lors de l'examen psychophysiotique, que tous les candidats subissent au « laboratoire du travail » des Chemins de fer de l'Etat à Viroflay. Cet examen a pour but d'éliminer ceux dont les aptitudes ne répondent pas parfaitement aux qualités requises pour la conduite des autorails.

Ceux qui sont reconnus aptes sont envoyés à l'Ecole de Dijon. L'enseignement de l'Ecole comprend :

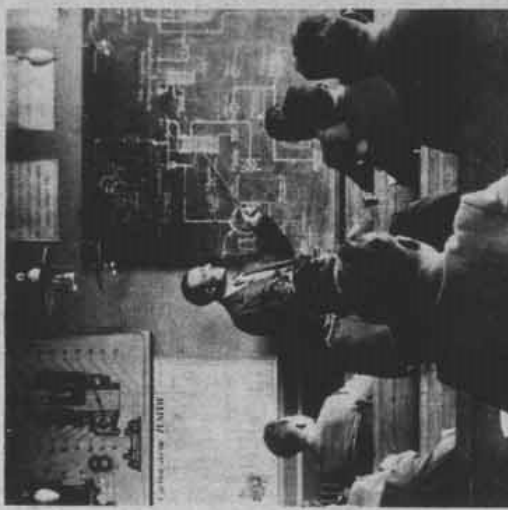
- un cours éliminatoire d'une semaine, qui fournit une deuxième sélection des candidats conducteurs ;
- un cours normal de deux semaines, faisant immédiatement suite au cours éliminatoire ; il est suivi par les can-

l'étude du cycle du moteur à explosion à 4 temps ; l'étude technologique des moteurs à explosion (carburateur, allumage), du Diesel 4 temps, des transmissions, des moteurs à 2 temps (explosion et Diesel) ; des leçons sur le Règlement Général d'Exploitation, sur les mesures de protection contre l'incendie et sur les prescriptions spéciales à la circulation des autorails.

Des démonstrations et des exercices pratiques (fig. 8) faits dans la salle d'études viennent compléter utilement les cours théoriques.

A cet effet, une partie de la salle a été spécialement aménagée. On y a groupé

(fig. 6) des moteurs complets de types





divers, ainsi que de nombreuses pièces ou organes, dont quelques-uns sont présentés coupés, tels que : pompe d'injection, magnéto, moteur Diesel à 2 temps, etc... De nombreuses planches murales et des dessins représentant différents moteurs, pièces détachées ou accessoires, sont mis sous les yeux des élèves ainsi que des notices explicatives sur les divers types d'autorails en service sur le Réseau. L'instruction pratique est faite sur la ligne de Dijon à Epinac-les-Mines. Quatre autorails (deux à essence et deux Diesel), retirés du service commercial, sont affectés à l'Ecole pour cet usage.

A l'issue du stage, un examen écrit et oral donne lieu à un classement général.

L'instruction pratique des conducteurs débutants est ensuite complétée, dans les Centres d'Autorails auxquels ils appartiennent, par des exercices de conduite.

**Agents destinés à l'entretien.** — Ces agents sont choisis parmi les ouvriers ayant déjà des connaissances assez approfondies sur les moteurs. Un cours spécial d'une durée de deux semaines est destiné à compléter leur bagage théorique et surtout pratique.

Ces cours portent principalement sur le dépannage, sur l'étude des cas d'avaries les plus fréquents et sur la technologie des moteurs et des voitures. Ils sont conçus pour apprendre aux agents à porter un diagnostic sûr et rapide en cas d'avarie et à exécuter correctement une réparation quelconque.

Un certain nombre d'agents des cadres : Sous-Chefs de dépôt, Contremaîtres, Chefs de brigades d'ouvriers, etc... ont, au cours d'une session spéciale, suivi également les cours de l'Ecole.

Actuellement 260 agents, répartis en 17 séries, ont déjà bénéficié de cet enseignement qui donne des résultats très encourageants. Grâce à l'Ecole, en effet, il a été possible d'instruire et de former le personnel nécessaire pour faire face aux besoins du service des autorails, besoins sans cesse accrus comme le montrent les chiffres ci-dessous :

#### PARCOURS DES AUTORAILS

		(en milliers de km)			
1 <sup>er</sup> semestre	1932 :	1	1 <sup>er</sup> semestre	1934 :	467
2 <sup>e</sup>	—	9	2 <sup>e</sup>	—	1136
1 <sup>er</sup>	1933 :	17	1 <sup>er</sup>	—	1453
2 <sup>e</sup>	—	239	2 <sup>e</sup>	—	2046
			1 <sup>er</sup>	—	3275

## COMMENT ON TRAVAILLE SOUS LES VOIES EN SERVICE

L'exécution de travaux sous les voies en service présente, en général, des difficultés spéciales puisqu'il faut assurer le passage des trains en toute sécurité.

Pendant longtemps, on a eu recours à des tabliers provisoires constitués par des trusses de rails supportant la voie ; mais en raison de leur grande flexibilité, l'emploi de ces tabliers était limité à de faibles portées. Il fallait alors intercepter la voie sous laquelle on voulait travailler et, par conséquent, établir une déviation ou un pilotage, toujours coûteux et gênant.

Pour éviter ces dernières sujétions, le Réseau a recours depuis quelque temps à l'emploi de **tabliers auxiliaires métalliques** spécialement étudiés.

Cette méthode, dont les premières applications ont été faites pour la construction de ponts à poutrelles enrobées sous des voies en service, a donné d'excellents résultats.

Notre parc de tabliers auxiliaires comprend maintenant plusieurs séries de tabliers, de longueurs variant entre 4,40 m et 24 m, pour des portées de 3,90 m à 20,50 m entre appuis ; des calages en bois, servant de sommiers d'appui, sont approvisionnés avec les tabliers. Nos tabliers auxiliaires, de construction simple, sont démontables, facilement transportables et permettent, dans la plupart des cas, le passage des plus lourdes machines à la vitesse de 60 km/h.

Ils sont utilisés systématiquement dans les travaux suivants :

- construction de tabliers à poutrelles enrobées ;
- reconstruction de voûtes et reféction des chapes d'étanchéité d'ouvrages en maçonnerie ;
- construction d'ouvrages nouveaux (passages inférieurs, aqueducs, passages souterrains des gares) ; ils permettent, dans bien des cas, d'ouvrir la fouille en grand et de faire l'ouvrage d'un seul coup, sans reprises.

Le transport du lieu de déchargement au lieu d'emploi, la mise en place, et la dépose des tabliers auxiliaires les plus lourds se font à l'aide de couplages spécialement aménagés (fig. 9), qui permettent la mise en place ou l'enlèvement des

tabliers auxiliaires dans des intervalles de trains assez courts.

Un couplage est constitué par deux wagons à charpentes (à 6 roues) qui portent, sur leurs traverses pivotantes, deux poutrelles de 0,60 m de hauteur et de 26 m de longueur, écartées de 1,53 m ; deux chariots, portant chacun deux palans de 18 t, peuvent se déplacer sur les poutrelles ; c'est à ces chariots qu'on suspend des tabliers auxiliaires pour les manoeuvres de montée et de descente.

Les couplages, ainsi constitués, ne peuvent pas résister aux mêmes efforts que les autres véhicules des trains. Aussi doivent-ils être placés en queue des trains et n'être jamais manoeuvrés au lancer ou à la gravité.

## UTILISATION DE DÉCALCOMANIES POUR L'APPLICATION DES INSCRIPTIONS DES VOITURES

Les lecteurs du Bulletin supposaient-ils que les décalcomanies, auxquelles ils ont pu s'amuser dans leur jeunesse, s'appliquent industriellement au chemin de fer, pour la peinture des nombreux inscriptions portées sur le matériel roulant ?

Il n'y a pas encore longtemps, l'application de ces inscriptions était faite à la main par des ouvriers spécialisés et comportait, pour les inscriptions à la feuille d'or des voitures de 1<sup>re</sup> classe et mixtes 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> classes, les opérations suivantes : Glaisage des emplacements ; tracage des inscriptions ; mixtionnage ; application de la feuille d'or ; nettoyage des emplacements ; exécution des épaulements des repiqués et des ombres portées ; vernissage à 2 couches de vernis à finir.

L'ensemble de ces opérations ne pouvait s'effectuer en moins de 3 jours.

On sait que les décalcomanies sont obtenues par impression lithographique sur papier-support, spécialement préparé pour éviter l'altération des couleurs et faciliter leur application qui s'effectue dans les conditions suivantes :

- Application d'un adhésif (verniss à polir) sur le produit isolant protégeant les inscriptions, et séchage partiel (1 h à 3 h suivant la saison) ;
- application aux emplacements prévus et séchage complet (1 h à 2 h) ;
- décollage du papier-support en l'imbibant

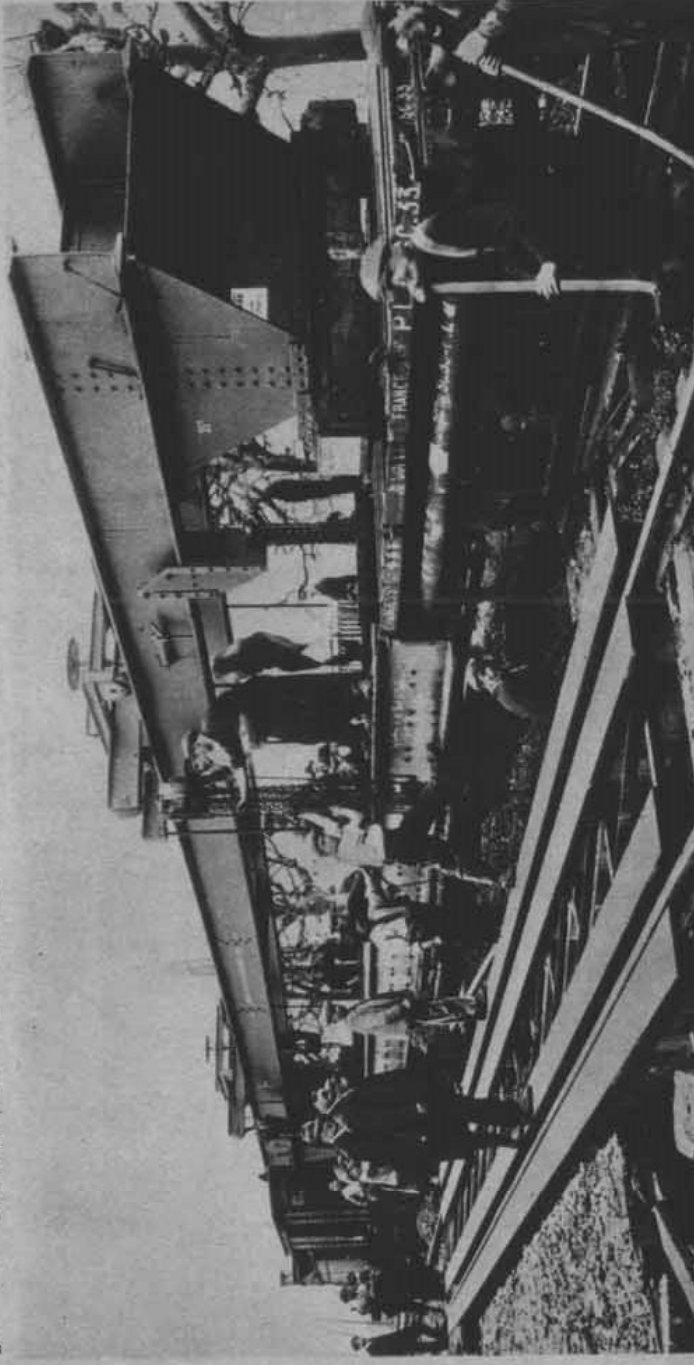


Fig. 9. — Descente d'un tablier auxiliaire sur ses calages (au premier plan, à gauche, un tablier auxiliaire en place).

avec une éponge mouillée et enlèvement, au moyen d'une éponge, de la gomme adhésive des inscriptions ; nettoyage des inscriptions, à l'huile de lin, pour faire disparaître les traces de produit isolant ; vernissage des inscriptions à 2 couches de vernis à finir.

Ces opérations ne demandent plus qu'un délai de 2 jours.

Outre une économie sensible d'environ 30 % sur la main-d'œuvre, ce nouveau procédé présente, par rapport à l'ancienne méthode, les avantages suivants :

— Facilité d'application permettant l'exécution du travail par des ouvriers non spécialisés ;

— Amélioration de la qualité du travail ;

— Réduction des délais d'immobilisation des voitures.

Aussi l'emploi de décalcomanies, limité actuellement à nos voitures, va-t-il être, en raison de ces avantages, prochainement étendu aux marques et inscriptions des wagons.

### LA PROMOTION 1936 DE NOS AGENTS DÉTACHÉS À L'ÉCOLE SPÉCIALE DES TRAVAUX PUBLICS

Le Bulletin P.L.M. est heureux de reproduire (fig. 10) la photographie du groupe des agents du Réseau, détachés pendant l'année scolaire 1935-1936, à la Section des Chemins de fer de l'École Spéciale des Travaux Publics.

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

**Exploitation :** MM. Aigues, Audibert, Besson, Billiard, Bonnet-Gros, Decugis, Falot, Hilaire, Lachavanne, Mardelaine, Marteau, Richard, Ruffier, Sapet, Tachin, Taillardet.

**Matériel et Traction :** MM. Boussy, Giraud, Peysson.

**Voie :** MM. Babad, Billon, Bohard, Choyer, Leau, Folcher, Maurel, Treneau.

### UNE BELLE MARCHÉ DE TRAIN

C'est celle qui a été réalisée par l'équipe ayant conduit la machine 231-G-237 du train 25, du 27 avril dernier, sur le parcours de Dijon à Lyon.

Ce train, composé de 12 véhicules (553 t), était parti de Dijon à 12 h 24 avec



Fig. 11. — MM. Finot et Crétin, dont la locomotive a accompli la belle marche reproduite ci-dessous.

un retard de 18 mn ; il est arrivé à Lyon à 14 h 36 avec un retard de 2 mn seulement, malgré une perte de temps supplémentaire de 3 mn en cours de route, due à un ralentissement sur un chantier de la voie.

19 mn ont été ainsi regagnés sur le parcours de 196,600 km qui sépare Dijon de Lyon ; le trajet a été effectué en 2 h 12, y compris les trois arrêts de Chalon (2 mn), Mâcon (2 mn), Villefranche-sur-Saône (1 mn), soit à la vitesse maximum autorisée de 120 km/h sur une très grande partie du parcours, comme le montre la figure 11.

Un tel résultat fait honneur au dépôt de Dijon-Perrigny auquel appartiennent les deux agents ayant assuré la conduite de ce train : MM. Finot, mécanicien et R. Crétin, chauffeur, dont l'habileté professionnelle méritait d'être ici soulignée.

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

...CE QUE REPRÉSENTE LE P.L.M. AU REGARD DES CHEMINS DE FER DU MONDE ET DES AUTRES RÉSEAUX FRANÇAIS

Notre Réseau, qui exploite environ 10 000 km de lignes, représente moins de 1 % de la longueur totale des lignes du Monde entier. Celle-ci est de 1 317 657 km, repartis comme suit :

Amérique.....	623 204 km
Europe.....	434 887 —
Asie.....	138 092 —
Afrique.....	71 838 —
Australie.....	49 636 —

L'Europe occupe la seconde place en valeur absolue et le premier rang sous le rapport de la densité.

En Europe, la France avec une longueur totale de 64 620 km de lignes (réseaux secondaires compris) occupe le troisième rang, derrière l'U.R.S.S. (81 500 km, lignes asiatiques comprises) et l'Allemagne (68 700 km).



Fig. 10. — Groupe des élèves P.L.M. de la Section des Chemins de fer (Promotion 1936).

Sur les 64 620 km de lignes françaises de toutes natures, nos sept grands Réseaux interviennent pour 42 473 km exploités. On voit immédiatement, en reprenant le premier chiffre du début de cet exposé, qu'à lui seul le P.L.M. représente environ le quart de l'ensemble des sept grands Réseaux français.

C'est cette proportion qu'on retrouve, en règle générale, lorsqu'on examine les divers éléments et résultats de l'exploitation (2) :

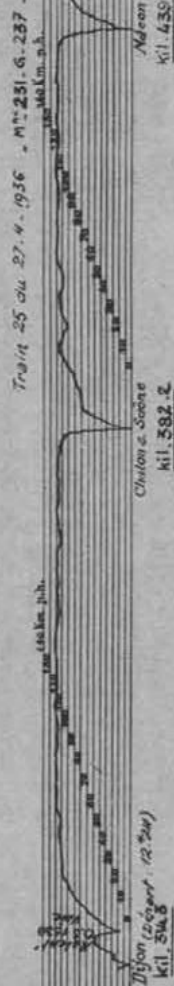
Le P.L.M. occupait, en 1935, 107 478 agents soit le quart du total des sept grands Réseaux (425 045) ; son capital d'établissement réalisé atteignait environ 20 milliards de francs (contre 80 pour l'ensemble des Réseaux) ; ses recettes d'exploitation (2 milliards 776 millions) sont un peu supérieures au quart de l'ensemble (10 milliards) dont elles représentent 27 % ; même constatation pour les dépenses.

Pour les voyageurs transportés la proportion est toujours du quart : 5 milliards 573 millions de voyageurs-km sur le P.L.M. contre 22 milliards 542 millions pour l'ensemble. De même pour les marchandises, avec 6 milliards 937 millions de tonnes-kilométriques P.V. sur le P.L.M. contre 27 milliards 578 millions.

Enfin, les effectifs des locomotives, automobiles, voitures et wagons donnent lieu à des constatations identiques, de même — hélas — que le déficit de l'an dernier : en multipliant par 4 celui du P.L.M. (956 millions), on trouve, à 8 millions près, le déficit réel de l'ensemble des sept grands Réseaux (3 832 millions).

(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.

(2) Voir le Manuel « Les Grands Réseaux français en 1935 », par R. Godfermaux.



Train 25 du 27. 4. 1936. N° 231-G-237.

Dijon (départ. 12 24)

Chalon-sur-Saône  
Kil. 582.2

Mâcon  
Kil. 450.7

Villefranche-sur-Saône  
Kil. 477.0

(Arr. 12 37 pour P.)  
Lyon (S.O.)  
Kil. 516.9



## Un client sérieux du P.L.M. : Napoléon III

PEUT-ÊTRE le bonheur n'est-il que dans les gares : chante le poète. Nous aimons à penser que Napoléon III fut de cet avis, si nous en croyons certain dossier P.L.M. de l'époque, dossier pondreux, jauni et prestigieux avec son titre : Voyages de l'Empereur.

Napoléon III y apparaît comme un fidèle client du Réseau. On pourrait supposer que sous le Second Empire un voyage officiel était toute une affaire et qu'à cet égard notre vingtième siècle de la vitesse l'emporta facilement sur son devancier. Quelle erreur ! Pensons seulement à toutes les commodités qui s'offrent aujourd'hui à nos maîtres pour les dispenser de ces corvées souvent exténuantes que sont les randonnées aux quatre coins de leur territoire. Les journaux illustrés, les actualités cinématographiques, la T.S.F. ont conféré aux Chefs d'Etat modernes un véritable don d'ubiquité. Ils deviennent populaires très vite, dans un fauteuil, avant même d'avoir entrepris le tour du Pays.

Napoléon III, qui n'avait ni cinéma, ni T.S.F., prenait le train, assez fréquemment. Ouvrons plutôt ce dossier des Voyages de l'Empereur. En feuilletant ces documents incomplets — ils n'embrassent que le P.L.M. et la période de 1859 à 1867 — que de randonnées n'allons-nous pas faire à la suite du souverain ! Voyage du 10 mai 1859 à Marseille, du 1<sup>er</sup> juin 1860 à Lyon pour aller au-devant de l'Impératrice de Russie, voyage du 23 août de la même année dans le Sud-Est, en Corse et en Algérie, du 28 juin 1861 à Viehy, du 7 juillet 1862 dans le Centre, etc...

Veut-on avoir une idée du programme d'une de ces sorties, celle du 23 août 1860 ? Ce n'était pas une sinécure :

Le train impérial arrive à Dijon à 16 heures. Réception enthousiaste, dîner de gala à la Préfecture et bal dans les salles du Palais des Ducs de Bourgogne. Le 24 août arrivée à 14 heures à Chalons-sur-Saône où une députation de jeunes filles bressanes vient offrir un bouquet à l'Impératrice. Arrivée à Lyon à 21 heures. Réception à la Préfecture, revues, visites à Fourvière et à la Guillotière. Le 27 août départ pour Chambéry où, dès l'arrivée, le couple impérial assiste à un *Te Deum* à la Cathédrale. Dans la journée réception des députations des communes du Département. Le 29 août départ ; arrêt à Aix-les-Bains et arrivée à 16 heures à Annecy. Fête vénitienne sur le lac, excursion à Talloires et visite d'Eylan par le bateau. Le 1<sup>er</sup> septembre arrivée à Sallanches et le dimanche 2, après la messe, départ pour Chamoniix. Le lendemain excursion à la mer de glace. Le 4 septembre retour sur Chambéry et le 5 septembre départ pour Grenoble. Visite aux autorités et revue des troupes. Le 7 septembre départ de Grenoble. Arrêts à Valence, Orange et Avignon. Visite au Château des Papes et le 8 septembre départ à midi pour Marseille. Arrêts à Tarascon, Arles et arrivée dans la capitale phocéenne à 18 heures, au milieu d'une bruyante ovation. Le lendemain messe à Notre-Dame de la Garde et à 13 heures revue des troupes sur la Ganabière. Le 10 septembre Leurs Majestés s'embarquent à bord de l'*Aigle*, pour la visite de la Clouat et le lancement d'un paquebot, puis départ pour Toulon et visite de

l'Arsenal. Le 11 septembre à la nuit, le yacht impérial tout illuminé sort du port, escorté de toute la flotte et sous les salves d'artillerie pour rallier Nice. Le 12 septembre à 10 heures du matin débarquement à Villefranche et continuation du voyage sur Nice par la route. Après une journée de fêtes, l'Empereur et l'Impératrice s'embarquent le jour du 13 septembre pour Ajaccio où ils arriveront le 14 à midi. Le 15 septembre à midi, l'*Aigle* cingle vers la côte d'Algérie et après deux jours de mer Leurs Majestés débarquent à Alger le 17 septembre à 10 heures. Réception grandiose, salves des forts et des turvires, fantasia, remise du grand cordon de la Légion d'Honneur à Abd-el-Kader. A minuit le 18 septembre, le yacht impérial reprend la mer pour les côtes de France. C'est enfin le retour !

Entre ces grandes randonnées se placent de nombreux voyages de l'Empereur entre Paris et Fontainebleau, à l'occasion des séjours qu'y fait la Cour chaque été, ou pour aller, en plein hiver, y chasser. Chaque fois, bien entendu, notre impérial banlieusard se fait préparer son train spécial. Celui-ci ne chôma pas durant les séjours d'été, qui amenèrent à Fontainebleau les Ambassadeurs du Siam en 1861, le Prince Bismarck l'année suivante, et en 1867 le Tsar Alexandre II, le Roi de Prusse et les Princes venus à Paris pour l'Exposition. Une correspondance fort simple, et toujours la même, est échangée avec la Compagnie P.L.M. à l'occasion de chaque voyage de Fontainebleau. En voici un spécimen :

MAISON DE L'EMPEREUR

SERVICE

DU PREMIER ECUYER A Monsieur Dassier, Président du  
AIDE DE CAMP Conseil d'Administration du Chemin de fer

de Lyon.

Monsieur le Président,

LL. MM. devant partir jeudi prochain 30 mai pour Fontainebleau, je vous serai obligé de vouloir bien donner à M. le Chef du Mouvement les instructions nécessaires, pour qu'il puisse s'entendre avec mon Premier Piqueur, au sujet du transport du service des Ecuries de l'Empereur.

Parait les trains qui vous seront demandés à cet effet, l'un d'eux devra être affecté au transport des chevaux de l'Escadron des Cent Gardes.

Quant au train spécial de LL. MM. je vous serai reconnaissant de m'adresser les ordres de l'Empereur ; dans tous les cas, il devra être composé, comme il l'est ordinairement pour un trajet aussi court ; sans chambres à coucher, bien entendu.

Agreez, Monsieur le Président, l'assurance de ma haute considération.

Le Premier Ecuier, Aide de Camp de l'Empereur,  
Général FLEURY.

Une expédition calligraphique de cette lettre est adressée à M. Bidermann, Chef de l'Exploitation, qui établit une marche

Paris, le 25 Mai 1861.



Débarquement de Leurs Majestés sur le quai Saint-Jean, à Yverdon. (Hôtel de Ville de Paris.)

spéciale et en fait tenir un exemplaire à titre de renseignement à la Direction et au Président. Cet imprimé que recevront tous les agents intéressés est ainsi libellé :

*Monseigneur, je viens vous annoncer qu'un train spécial marchant à la vitesse de 65 kilomètres à l'heure (1) partira de Paris pour Fontainebleau le 30 mai 1861 à 4 heures du soir. Les heures de passage et d'arrêt aux gares sont ainsi fixées : Paris 4 h, Bercy 4 h 2, Charenton 4 h 5, Maisons-Alfort 4 h 7, Choisy 4 h 10, Villeneuve-St-Georges 4 h 15, Montgeron 4 h 18, Brunoy 4 h 21, Combs-la-Ville 4 h 25, Lésautain 4 h 29, Cesson 4 h 36, Melun (ralentissement) 4 h 43, Bois-le-Roi 4 h 50, Fontainebleau 5 h.*

D'autres lettres du Premier Ecuver Aide de Camp de l'Empereur contiennent de curieuses formules. Voici celle du 24 juin 1861, invitant à préparer le train impérial pour l'Ambassade Siamoise qui doit être reçue au Palais de Fontainebleau le jeudi 27 :

*Le train spécial partira de Paris à 3 h 30 et sera composé du train impérial, auquel on aura rattaché les chambres à coucher d'un wagon-salon destiné au Grand Maréchal et au Grand Maître des Cérémonies et à quelques autres personnes de la Maison de S.M., et d'une voiture pour les Courriers, Estafettes, etc.. Il sera nécessaire d'ajouter au train n° 1 partant à 11 h du matin un wagon-salon et un truc destiné à recevoir un grand fourgon. Par ce train, partiront les présents, qui doivent arriver d'avance et les personnes qui les accompagnent. Je vous serai reconnaissant, Monseigneur le Président, de vouloir bien m'accuser réception de cette lettre afin que je sois assuré de l'exécution de ces dispositions. Agréez...*

Le dimanche 11 mai 1862, le Général Fleury annonce à la Compagnie le voyage que fera le lendemain même à Fontainebleau S.M. le Roi des Pays-Bas :

*Sa Majesté partira à 11 h du matin et reviendra à 6 h 30 du soir à Paris. Elle sera accompagnée d'environ 10 personnes. Je viens donc vous prier de vouloir bien donner des ordres pour que l'express n° 1 et l'express n° 4 s'arrêtent à Fontainebleau le 12 mai et pour que deux wagons-salons soient greffés sur ces trains de manière à conduire et à ramener le Roi et les personnes qui accompagnent Sa Majesté.*

*Le Courrier-chef des Ecuries de l'Empereur ira trouver, de ma part, Monsieur Bidermann pour s'entendre avec lui au sujet du départ pour Fontainebleau dans la soirée d'aujourd'hui, de deux voitures et une dizaine de chevaux. Agréez...*

Vu l'urgence, cette lettre est portée directement au Service du Mouvement qui, après avoir fait le nécessaire, la transmet ainsi à son véritable destinataire :

*M. S. Réal, Secrétaire Général, rue Nevee des Mathurins n° 44. Mon Cher Monseigneur, j'ai l'honneur de vous adresser une lettre qui vient de m'être remise à l'instant par le Premier Piqueur de S.M. l'Empereur. Veuillez, je vous prie, la faire remettre à M. Dossier, Président du Conseil. En ce qui me concerne, je ferai le nécessaire... En l'absence de M. le Direc-*

(1) Cette vitesse n'avait rien d'exceptionnel à l'époque. Les machines Crampton, à roues libres, étaient de bonnes courseuses et l'une d'elles, ne remarquait, il est vrai, que 14 1/2, avait déjà ramené l'Empereur de Marseille à 100 km/h en 1855.

Gravures  
soigneusement  
communiquées par  
M. Ch. Florange.

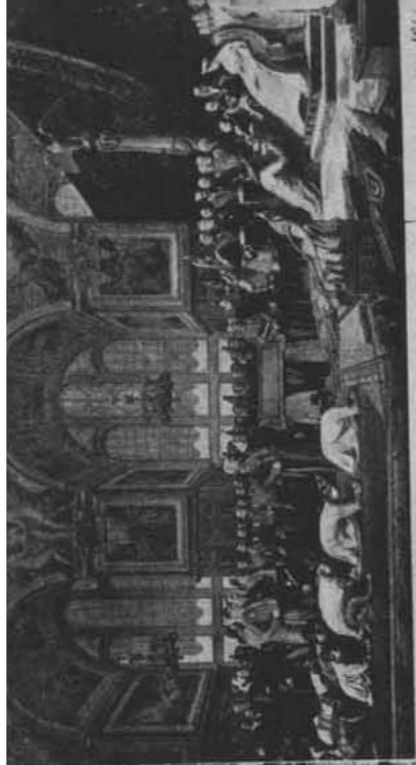


Hubert - Dussier (Paris)

Hubert - Dussier (Paris)

L. G.

L'illustration de  
la page précédente  
est extraite du  
« Chemin de fer  
romantique » par  
J. de Villejean.



Reproduction des arrangements de Paris pour l'Empereur (1) en partie de Fontainebleau, 27 juin 1861. Musée de Versailles. 4861

leur et M. le Chef de l'Exploitation, veuillez me faire savoir si, eu égard au titre de l'illustre voyageur, je dois faire quelques dispositions à notre gare de Paris. Agréez, mon Cher Monseigneur, la nouvelle assurance de mes sentiments affectueux et dévoués ;

L'Agent général du Mouvement.

Le lendemain 12 mai, nouvelle lettre du Premier Ecuver annonçant que le Vice-Roi d'Egypte arrive le 14 à Toulon et pressant de mettre le train impérial à sa disposition :

*... Je suppose que votre train impérial n'étant pas terminé vous emprunterez celui d'Orléans... et en P.-S. : Je n'écris qu'une seule lettre pensant que la fusion des deux réseaux est opérée.*

Le 6 juin suivant, autres instructions à l'occasion d'un simple voyage de l'Empereur à Fontainebleau :

*Permettez-moi de vous engager à ne pas faire de trop grandes décorations à la gare pour le départ de Leurs Majestés, Le 18 du même mois, longue lettre du Premier Ecuver, arrêtant minutieusement l'organisation du voyage impérial à Nevers, Clermont-Ferrand, Moulins et Bourges.*

*... A la station de Fourchambault, précise le Premier Ecuver, Leurs Majestés descendront du train impérial et un wagon-salon devra être préparé pour conduire Leurs Majestés jusqu'au cœur même de l'usine, par l'embranchement spécial de cet établissement... A la station de Cosne, le temps d'arrêt de 10 min permettra à son Exc. le Maréchal Commandant en Chef le 5<sup>e</sup> Corps, au Général Commandant la 19<sup>e</sup> Division Militaire et au Préfet de la Nièvre de monter dans le train impérial. Le Sous-Préfet de la Maire de Cosne seront aussi à la gare pour saluer Leurs Majestés, qui ne descendront pas de wagon... A toutes les autres stations où le train impérial s'arrête uniquement pour les exigences du Service de la Voie ou de la machine, il n'y aura aucune réception officielle, aucun préparatif, aucune décoration, aucune convocation... Il est bien entendu toutefois que les abords des gares seront soigneusement permis au public dont rien, en dehors des mesures d'ordre nécessaires, ne doit gêner la liberté et la spontanéité... Il y aura un train spécial de fourgons qui, chaque jour, partira deux heures avant Leurs Majestés, comme d'habitude, et qui devra marcher à la même vitesse...*

*P.-S. : Je vous serai très reconnaissant si vous voulez bien donner des instructions à nos Chefs de gare, afin qu'ils ne fussent pas ce qu'ils font souvent en pareille circonstance, c'est-à-dire faire connaître au public la marche du train impérial. Si les populations viennent, que ce soit spontanément et non par incitation.*

Le dossier P.L.M. « Voyages de l'Empereur » se termine avec l'année 1867. Le train impérial ne roulera plus guère maintenant, ses dernières éclatantes n'attireront plus longtemps des populations enthousiastes et naïves.

Des nuages noirs s'amoncellent au ciel de France. Bientôt viendra la chute vertigineuse de l'Aigle foudroyé. Cela n'empêchera certes pas les fonctionnaires du Réseau d'organiser par la suite bien d'autres voyages officiels, mais ce sera plus ternes. Jamais plus ils ne recevront de lettres courtoises d'un « Premier Ecuver Aide de Camp de l'Empereur », ni de visites d'un « Premier Piqueur de Sa Majesté » en grand uniforme.

# Une belle victoire sportive du P.L.M.



Sardanier



Cheval



Amoric



Fellot



Castan



Peter



Mrozowicki



Beudelot



Chardonnet

## La Coupe Dupin

Les sportifs du P.L.M. sont dans la joie et cette joie est bien justifiée car, pour la première fois, ils viennent d'enlever une coupe interréseaux, la « Coupe Dupin » qui est, peut-on dire, une sorte de Coupe Davis des Chemins de fer français.

Après être parvenue maintes fois en finale de diverses compétitions interréseaux, l'A.S.C.P.L.M. n'avait pu jusqu'ici remporter de trophée. Cette fois, elle y est parvenue et ce résultat, obtenu sur des adversaires de classe, lui fait grand honneur.

Après avoir éliminé le Mévro (4 à 1) et le Nord (5 à 0), l'équipe P.L.M. (représentée ci-dessus) arrivait en finale et était opposée, le dimanche 5 juillet dernier, au Tennis Monceau, à l'équipe du Réseau de l'Etat (tenante de la Coupe).

Les résultats furent les suivants :  
Simples. — 1. Castan (P.L.M.) bat Frèrejean (Etat) : 7-5, 2-6, 6-2 ;  
2. Fellot (P.L.M.) bat Sahut (Etat) : 6-1, 1-6, 6-1 ;  
3. Mrozowicki (P.L.M.) bat Monoury (Etat) : 4-6, 6-3, 8-6 ;

Ci-contre : L'équipe 1<sup>re</sup> de tennis du C.A.S.C.O.L.  
Ci-dessous : L'équipe junior du S.C.P.L.M. d'Arles, gagnante du tournoi de sixte.



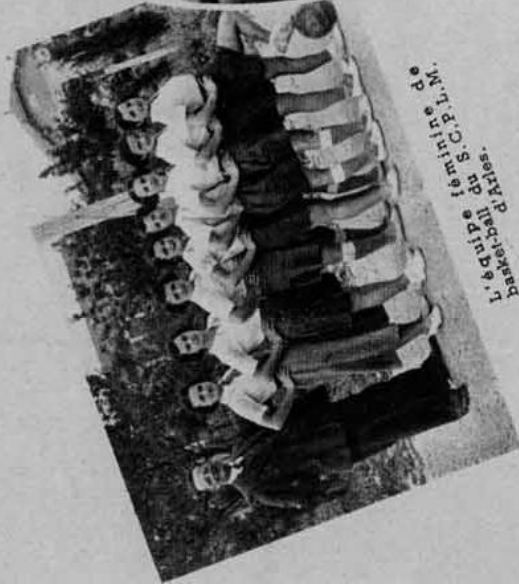
La quadrette P.L.M. Bernard, de Clermont-Ferrand, qui s'est qualifiée pour le Championnat de France de boules.

4. Peter (P.L.M.) bat Durand (Etat) : 6-2, 6-0.

Double. — Beudelot - Chardonnet (P.L.M.) battent Fargues-Doucerain (Etat) : 2-6, 6-2, 6-4.

On voit que la victoire du P.L.M. ne fut acquise qu'au prix d'une longue et très sévère lutte. Lorsque, après un match-exhibition tout à fait remarquable de M.M. Destremeu et Rodet, le moment vint

de la sanction officielle du combat, il était 1 h. 1/2 de l'après-midi.  
M. de Boysson, Sous-Directeur du P.O.-Midi, Président de l'U.S.C.F., qui avait assisté à la rencontre, accompagné de représentants des Réseaux et notamment de M. Ribard, Inspecteur principal adjoint attaché à notre Direction, représentant M. le Directeur Général Mugniot, remit alors la Coupe à M. Peter, Capitaine de l'équipe



L'Assemblée générale de la P.L.M. le 5 juillet 1935.

P.L.M., en complimentant tous les joueurs gagnants et perdants — pour la belle manifestation de sport qu'ils venaient de donner.

Enfin, au cours d'une réunion intime au buffet de l'Administration Centrale de notre Compagnie, M. Camus, Président fondateur de l'A.S.C.P.L.M., assisté de son actif Secrétaire Général M. Clary, tint à féter l'équipe gagnante groupée, à l'exception des deux joueurs de Marseille, autour de la Coupe si bien gagnée.

Cette réunion très cordiale était présidée par M. Dargnies, Ingénieur en chef adjoint à notre Direction, qui représentait M. le Directeur Général et à qui il fut demandé, à titre d'hommage de nos sports à leur Compagnie, de vouloir bien abriter la Coupe dans son Cabinet.

Le Bulletin P.L.M. souhaite aux heureux gagnants qu'elle y demeure longtemps.

## L'Activité sportive sur le Réseau P.L.M.

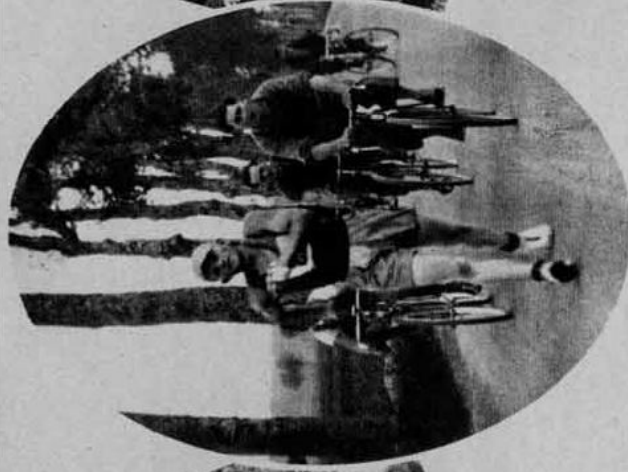
### CHALLENGES INTERRESEAUX

**Tennis.** — Coupe Dupin. — Ainsi qu'il est rendu compte ci-dessus, le Réseau P.L.M., après une brillante victoire, se trouve détenteur, pour cette année, de la Coupe Dupin.

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

**Boules.** — Le 5 juillet s'est déroulé à Saint-Etienne, sur les jeux de l'U.S.P.L.M. de cette ville, champion de l'an dernier, le Challenge de Boules du Réseau. 30 quadrettes, représentant les clubs ci-après, participaient à ce tournoi : Clermont-Ferrand, Saint-Germain-des-Fossés, Guloz, Saint-Rambert-d'Albon, Langeac, Oullins, Paray-le-Monial, Nice, Tain, Villeneuve, Terrenoire, Givors, Ambérieu, Venissieux, Grenoble, Valence, Bédan et Saint-Etienne.

Après une lutte très serrée entre les différents clubs et au cours de laquelle les Nicols se révélèrent particulièrement redoutables, les quadrettes Micoulaz et Dumaine de Saint-Etienne se virent qualifiées pour la finale : la première, champion 1935, se faisant battre par la seconde. Ainsi le Challenge reste entre les mains de l'U.S.P.L.M. de Saint-Etienne où il se disputera, une fois de plus, l'an prochain.



Gignet, dans l'épreuve de marche Paris-Strasbourg.



L'équipe féminine de basket-ball de l'U.S. des Cheminots dijonnais.

## La clôture du 48<sup>e</sup> Congrès de la Fédération des Coopératives

Notre dernier numéro signalait très succinctement ce qu'avait été le 48<sup>e</sup> Congrès de la Fédération des Coopératives P.L.M., Est et Diverses, tenu à Miramas en juin dernier.

Depuis, nous avons reçu le compte rendu complet de ce Congrès (1), reproduisant les discours prononcés lors du banquet de clôture, notamment par M. l'Ingénieur en chef Martinet qui repré-senta notre Directeur Général à cette réunion et qui répondit comme suit au discours du Président Collet :

Mesdames, Messieurs,

C'est la première fois que j'ai l'honneur de présider un banquet de votre Fédération ; mais j'ai déjà eu l'honneur et l'occasion de m'occuper de coopératives et, si vous me le permettez, je vais vous raconter dans quelles circonstances cela m'est arrivé.

La première fois, comme Ingénieur de la vole, j'ai eu à agrandir les locaux de la Coopérative de Chambéry ; j'y ai été aidé, heureusement, par un très bon collaborateur. Il m'a appris comment il fallait organiser une boulangerie, ce qui n'est pas si commode qu'on pourrait le supposer.

La deuxième fois, c'était au début de la guerre, en Arzonne, en décembre 1914. J'étais alors capitaine du génie, et, moi aussi, j'ai fondé une petite coopérative. Oh ! ce n'était pas une organisation ni un établissement somptueux comme celui que nous avons visité ce matin. Mon organisation consistait en une vieille charrette de réquisition, et un vieux cheval blanc, de réquisition également, que mes poilus, par dérision sans doute, avaient surnommé « Fend-la-Brise ».

Eh bien, Mesdames, Messieurs, avec ce modeste équipement, j'ai eu la joie de pouvoir délivrer à mes sapeurs, du pinard, quelques produits alimentaires, à des conditions beaucoup plus honnêtes que celles des mercantis. (Vifs applaudissements.)

Si je me souviens bien, à cette époque-là, le vin me revenait, en pièce, à 37 ou 38 centimes le litre ; je ne pouvais pas couper les sous en deux, je le revendais 40 centimes, et cela produisait petit à petit — car ils buvaient bien, mes sapeurs — un bénéfice appréciable, ce qui me procurait la satisfaction de leur offrir parfois,

Il convient de féliciter les dirigeants du Club organisateur, qui mirent tout en œuvre pour assurer le succès de cette importante manifestation et y réussirent pleinement.

**Tennis.** — 5 clubs participèrent cette année à la compétition : Paris, Oullins, Grenoble, Arles et Givors.

Au 1<sup>er</sup> tour, Grenoble bat Oullins par 4 à 3. Arles malgré un score en faveur de Givors se voit attribuer le gain du match par suite d'irrégularité dans la qualification des joueurs givordins. En demi-finale, Grenoble bat Arles par 6 à 1 et se voit qualifié de ce fait pour disputer la finale qui se déroulera prochainement à Villeneuve-Saint-Georges, contre l'U.S.V.P.L.M. de Paris, déjà détentrice de ce Challenge depuis 1934.

### L'ACTIVITÉ DANS LES CLUBS

**Boules.** — A côté de leur participation au Challenge de l'A.S.C.P.L.M., nos clubs boulistes prennent part, comme chaque année, aux championnats régionaux et interclubs.

D'intéressants succès ont été obtenus, notamment par la Boule P.L.M. de Clermont-Ferrand qui s'est qualifiée pour participer au Championnat de France de Vichy. A noter également les beaux succès remportés par les quadrettes de pupilles de Givors et de Bourg qui se trouvent qualifiées pour disputer, le 22 et 23 août prochain, à Solsois, le Championnat de France.

**Athlétisme.** — Divers clubs, notamment Arles, Oullins et Nice font preuve d'une belle activité.

**Natation.** — Le S.O.P.L.M. de Marseille, dont la renommée n'est plus à faire dans cette branche sportive, se distingue cette année encore d'une façon toute particulière.

Enfin du côté Sport-Montagne, le C.A.S.C. d'Oullins-Lyon est toujours très actif. Notons pour sa dernière sortie le Pic de Belledonne (2 980 m.).

F. CAMUS,

Président de l'A.S.C.P.L.M.

Dans l'épreuve de marche Paris-Strasbourg, c'est encore un succès sportif P.L.M. qui vient d'être remporté avec la performance accomplie, dans le dernier Paris-Strasbourg à pied, par M. Gignet, de notre Service de la Vole (10<sup>e</sup> Brigade de la ligne de Mouchard à la Frontière suisse).

M. Gignet, qui a effectué la course (533 km) en 95 h 3 mn dont 6 h 30 de repos, s'est classé 13<sup>e</sup> sur 68 concurrents, dont 25 seulement parvinrent au but. Cet agent mérite d'autant plus d'être félicité qu'il était le plus jeune de tous les coureurs engagés et qu'il participait pour la première fois à cette très sévère épreuve.

(1) Publié dans le Bulletin Officiel de la Fédération des Coopératives P.L.M., Est et Diverses, 29, avenue de Vézille à Grenoble.

le dimanche, de belles couronnes de bricoche comme on sait les faire en Lorraine.

Cela m'a procuré le plaisir de recevoir des compliments de mes soldats ; les compliments des chefs, ça fait plaisir, mais recevoir les compliments de ceux qu'on commande, c'est tout autre chose. (*Applaudissements.*)

Vous voyez, Mesdames, Messieurs, que tout en étant un tout petit coopérateur, je ne suis pas tout à fait un novice.

Mon cher Président, vous avez, tout à l'heure, défini l'état d'esprit du coopérateur de votre école ; c'est, avez-vous dit, un homme qui croit à la vertu de l'esprit de solidarité dans tous les domaines de l'activité humaine et qui pense que l'Economique prime tout dans la vie sociale.

Vous nous avez montré encore l'effort accompli par vos 151 Sociétés fédérées ; mais, permettez-moi de vous le dire, votre rôle ne s'est pas borné à ce que vous appelez « L'Economique » ; vous avez été plus loin, plus haut, vous avez élargi votre action, déjà si grande, en y adjoignant des Œuvres sociales, œuvres qui ne relèvent pas seulement de la solidarité qu'on pourrait appeler matérielle, mais qui sont d'une essence plus élevée, car elles confinent à la solidarité spirituelle.

Vous avez déjà obtenu de premiers fruits ; ces premiers fruits font présager de magnifiques récoltes et je vous en félicite hautement.

Mes Chers Amis, par la voix autorisée de votre Président fédéral, vous nous avez affirmé votre dévouement et votre confiance ; nous n'en avons jamais douté. Dans votre dure besogne de chaque jour, nous savons, nous sentons, que vous avez besoin d'être soutenus. Vous pouvez compter sur notre appui de la manière que nous comptons sur le vôtre. (*Applaudissements, ban.*)

Je suis très touché de recevoir ces marques de sympathie, et je vous en remercie.

Ce matin il m'a été aussi très agréable de contempler un témoignage frappant de ce que peut procurer l'entraide que nous pouvons mutuellement nous donner. Je veux parler de la Coopérative de Miramas. La Compagnie P.L.M. a dressé là un superbe édifice — je ne le connaissais pas. Eh bien, j'ai été très agréablement surpris de la netteté de ces installations, et vous me permettez de rendre hommage aux organisateurs ainsi qu'aux constructeurs, en particulier à M. Séméac, qui représente le Service de la Voie. Ces installations, la Compagnie ne les a pas dressées dans un but purement ferroviaire, mais pour servir de cadre à votre action sociale.

Mesdames, Messieurs, c'est par de telles

coopérations, de telles collaborations, librement et joyeusement consenties, qu'on fonde de grandes choses. Lorsque les volontés s'affrontent, se heurtent en des luttes stériles, égoïstes, cela ne peut qu'engendrer le désordre et la misère ; c'est seulement lorsque les volontés s'accordent, s'unissent, qu'on peut créer des édifices qui sont profitables à tous.

Evidemment, cela demande un peu de bonne volonté, cela demande de la compréhension mutuelle, une interpénétration des esprits, des cœurs, auxquels parfois viennent s'opposer, momentanément, des circonstances regrettables.

Mais des réunions comme celle-ci, entre des hommes dont la devise est « s'unir pour agir », font passer dans l'air un souffle pur d'espoir ; je suis heureux d'en souligner le caractère bienfaisant et je suis fier de présider celle-ci.

Eh maintenant, je m'adresserai aux cheminots que vous êtes tous, ou que vous avez été. Cette union entre tous les cheminots, les dirigeants et les exécutants, est plus nécessaire que jamais. Vous savez que notre vieux chemin de fer subit de rudes attaques, mais il a la vie dure, il se défend et il continuera à se défendre.

Il y a bientôt quinze ans, j'explorais la campagne, non loin d'ici, pour étudier une nouvelle ligne entre Avignon et les Ares, en direction de Nice ; en parcourant à pied le pays, entre Salon et Aix-en-Provence, puis plus loin, entre Brignoles et Le Luc, j'ai retrouvé, dans les fourrés, sous les troncs, des fragments encore ignorés de l'ancienne Via Aurelia, la voie aurélienne, construite il y a plus de 2 000 ans par les Romains pour venir de leur pays par Nice, Antibes, Fréjus, jusqu'à Aix et Arles.

Eh bien, mes Amis, croyez-moi, le chemin de fer n'est pas encore près de devenir un vestige antique et respectable comme la Via Aurelia. Le viaduc de Caronte, que vous avez vu tourner allégrement ce matin, n'est pas près de rivaliser comme monument historique avec l'admirable Pont du Gard, qui dresse, à quelques lieues d'ici, ses arches bientôt deux fois millénaires.

Le chemin de fer restera, pour longtemps encore, l'armature essentielle des transports de notre pays. Sans doute faudra-t-il, pour cela, qu'il se transforme, qu'il s'adapte à de nouveaux besoins ; mais si tous ceux qui en vivent savent, comme vous, mes chers Amis, s'unir pour agir, pour que les services s'améliorent, j'ai la conviction, j'ai la certitude, que les difficultés que rencontre actuellement le chemin de fer ne seront que des difficultés passagères et qu'il en triomphera victorieusement.

C'est à la réalisation de cet espoir que je lève tout d'abord mon verre, car cette réalisation —

écoutez-moi bien — porte en elle la possibilité d'en voir s'épanouir d'autres, et en particulier votre action coopérative et sociale.

## Communiqués de nos groupements d'agents

Le *Sanatorium des Cheminots* a tenu son Congrès annuel le 27 juin dans la salle du Comité National de Défense contre la Tuberculose, 66, boulevard Saint-Michel à Paris. 195 délégués des Comités de France, d'Algérie, de Tunisie et du Maroc participaient à ce Congrès au cours duquel furent discutées d'importantes questions concernant le fonctionnement des trois établissements de Ris et Champrosay. Le soir, un grand gala artistique donné à la Salle Pleyel et présidé par le représentant de Monsieur le Ministre de la Santé Publique obtint un succès mérité.

Le lendemain dimanche, dans l'après-midi, un train spécial mis à la disposition de l'Œuvre par le P.L.M. transporta les invités à Ris-Orangis où avait lieu le 15<sup>ème</sup> anniversaire de l'ouverture de cet établissement.

M. Calley, président de l'Œuvre, M. Henry-Gréard, Directeur Général de la Compagnie du P.O.-Midi, représentant les grands Réseaux et M. Ruffi de Pontevès, Inspecteur Général des Mines représentant M. le Ministre des Travaux Publics prirent successivement la parole pour retracer le développement magnifique de l'Œuvre du Sanatorium des Cheminots. Tous se félicitèrent des résultats bienfaisants obtenus grâce à la générosité des bienfaiteurs et à l'esprit de solidarité des cheminots. La réunion et le Congrès prirent fin sur un concert donné comme d'habitude dans le parc de l'établissement.

## Un site de Savoie : Les Charmettes

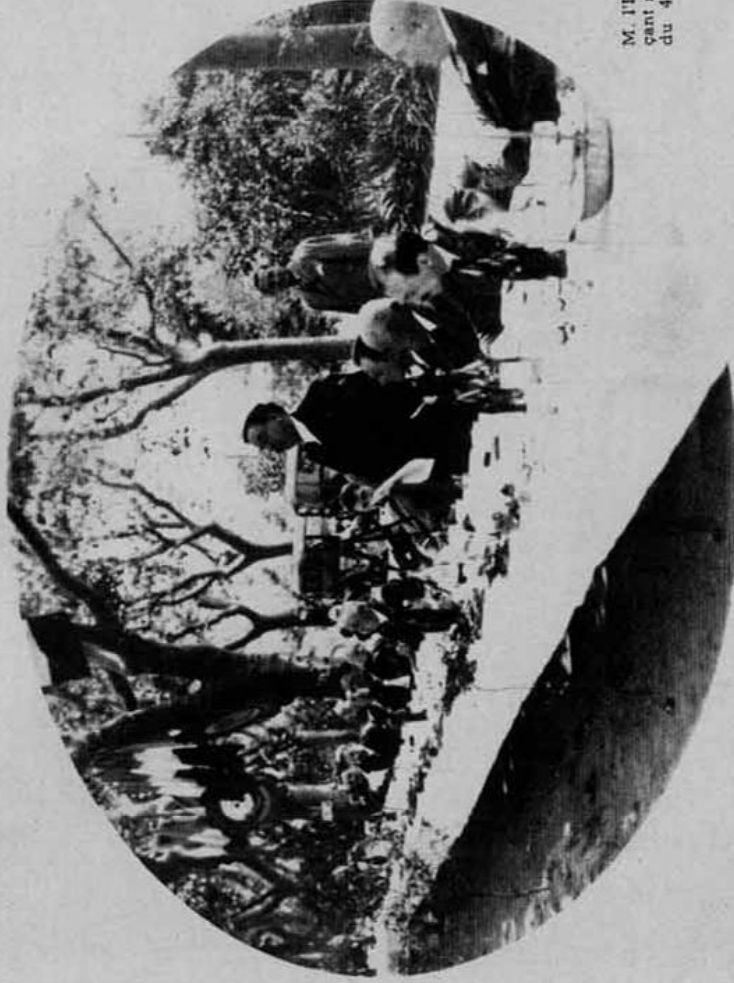
UN paysage n'est, écrit Lamartine, qu'un homme ou qu'une femme. Qu'est-ce que Vauluse sans Pétrarque ? Qu'est-ce que Sorrente sans Le Tasse ? Qu'est-ce que le Paraquet sans Héloïse ? Qu'est-ce qu'Anney sans Mme de Warens ? Qu'est-ce que Chambéry sans Jean-Jacques Rousseau ? Ciel sans rayons, voix sans échos, sites sans âmes. L'homme n'anime pas seulement l'homme, il anime toute une nature, il emporte une immortalité avec lui, mais il en laisse une autre dans les lieux qu'il a consacrés.

Rousseau a laissé une grande partie de la sienne à la capitale de la Savoie. Simple geste de reconnaissance : il lui rend aujourd'hui l'aurole du génie qu'elle a jadis contribué pour une large part, à lui donner.

Et Chambéry, l'un de nos plus beaux joyaux touristiques, a voulu commémorer cette année ce souvenir en fêtant, au début de juillet, le bi-centenaire de l'arrivée aux Charmettes de Jean-Jacques et de Mme de Warens.

Il y a deux cents ans en effet, Rousseau et son illustre compagne quittaient la ville pour une maison de campagne des environs. Il avait alors 24 ans.

Après avoir un peu cherché, écrit-il, nous nous fixâmes aux Charmettes, une terre de M. de Gonzié, à la porte de Chambéry, mais retirée et solitaire comme si l'on était à cent lieues. Entre deux coteaux assez élevés est un petit vallon, nord et sud, au fond duquel coule une rigole entre des cailloux et des arbres. Le long de ce vallon, à mi-côte, sont quelques maisons éparses, fort agréables, pour quiconque aime un asile un peu sauvage et retiré. Après avoir essayé deux



M. l'ingénieur en chef Martinet prononçant son discours au banquet de clôture du 48<sup>ème</sup> Congrès des Coopératives.

# 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<sup>e</sup>) — 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 d'Ingénieur des Travaux publics ;  
**École supérieure de Mécanique et d'Électricité :** Diplôme d'Ingénieur Mécanicien-Électricien ;  
**École supérieure de Topographie :** 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 a eu lieu du 20 au 29 Juillet, la seconde aura lieu 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.

### 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<sup>e</sup>) — (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<sup>e</sup>)

DEMANDEZ TOUJOURS A VOTRE FOURNISSEUR  
EN EXIGEANT LA BANDE TRICOLEURE

LA VÉRITABLE PLUME

# " SERGENT-MAJOR "

ET LE CRAYON

## GILBERT

SERMAJOR-GILBERT

62, RUE D'HAUTEVILLE -:- PARIS

TOUS LES PAPIERS  
TOUS LES CARTONS

## Papeteries de France

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 58.943.500 FRANCS

Siège Social et Direction Générale

10, Rue Commines, PARIS

14 Usines — 27 Machines

20 Maisons de Vente et Agences



# ABONNÉS AU BULLETIN

## TENEZ-VOUS AU COURANT

des dernières facilités  
que vous offre le Réseau  
en demandant au Bulletin P.L.M.

88, RUE SAINT-LAZARE — PARIS (9<sup>e</sup>)

## LES DERNIERS DOCUMENTS DE PUBLICITÉ PARUS :

- CATALOGUE P.L.M. (ÉTÉ 1936).
- Dépliants Azur « Côte d'Azur », « Savole », « Dauphiné », « Jura », « Bourgogne-Morvan », « Fontainebleau », « Stations Thermales ».
- Calendrier des principales manifestations touristiques, sportives, commerciales, etc... qui auront lieu à Paris et sur notre Réseau pendant le 4<sup>e</sup> 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 D'HONNEUR DES CHEMINS DE FER

Arrêté du 3 Janvier 1936 (fin)

**ALGER.** — ARDOIN P., Dir. à Alger; BATACHE D., H. é. à Orléansville; BERNARD N., Ch. gr. à Alger; BOUHALIMA A., Cant. à Boghari; DELPLA E., Chauff. r. à Orléansville; HAMMANI M., Br. à Alger; HANSELMANN L., Ouv. sp. à Alger; LEMAY P., G. à Beni-Méred; MOLLISSON A., Emp. pr. à Alger; MOUSSAOU I. M., Cant. au Barrage; RAMOND J., G. à Blida; RIERA T., S.-Ch. br. ouv. à Blida.

**ORAN.** — BELLOT R., Chauff. r. à Sidi-bel-Abbès; Mme BERNA I., G.-bar. à Montagnac; BIAIS M., Ai.-ouv. à Sidi-bel-Abbès; EGINARD P., Ouv. à Sidi-bel-Abbès; FERRANDÈS H., Emp. pr. à Sidi-bel-Abbès; FREDOLIERE A., Ai.-ouv. à Sidi-bel-Abbès; GONZALES A., Br. à Sidi-bel-Abbès; MARTINEZ D., Cts à Oran; PASTOR O., Br. à Sidi-bel-Abbès; PRICON J., Ai.-ouv. à Sidi-bel-Abbès; ROBLES M., Ch. br. ouv. à Sidi-bel-Abbès; SANDRAGNÉ M., Ing. trac. à Oran; YOUSFI A., Cant. à Tralimet.

**PRINCIPAUTÉ DE MONACO.** — PASTOR J., F. a. é. à Monte-Carlo.

**SUISSE.** — AUWERTER L., Ch. g. à Chêne-Bourg; C., FERREUX Cant. à Vallorbe.

Par Arrêté du 14 Juillet 1936,  
la Médaille d'Honneur des Chemins de Fer a été décernée  
aux Agents dont les noms suivent :

**AIN.** — ARMAND A., Ch. g. 2<sup>e</sup> cl. à Culoz; BLANC C., Ch. manoeuv. à Ambérieu; CARANTELLY F., Ch. c. à Peyrieu; CERCIET J., Cond. à Saint-Laurent; CHAPPELET V., Br. I. à Culoz; COLLET A., S.-Ch. manoeuv. à Culoz; DESBROSSES P., M. r. à Ambérieu; GAUTHIER V., Cts pr. à Bellegarde; GERVAIS Ch., Contr. adj. à Ambérieu; JOBELIN dit BALMOSSIÈRE Ch., Ch. dist. 1<sup>er</sup> cl. à Ambérieu; LABERGIERE A., Ch. t. à Bellegarde; LHOMME L., M. r. au Tiret-Ambérieu; LIANDRAT A., M. r. à Ambérieu; LUQUET J., Cond. à Ambérieu; MARQUIS Ch., M. r. à Saint-Denis-en-Bugey; MELIN M., Ch. c. à Bourg; MICHAUD P., Br. manoeuv. à Culoz; MYVARD J., M. r. à Ambérieu; NAMBOTIN L., Br. ch. à Bellegarde; PHILIPPE Ch., Br. à Culoz; QUILLOT E., Ch. manoeuv. pr. à Ambérieu; RUFFIER A., Ch. g. 3<sup>e</sup> cl. à Montréai; THIÉVON P., M. r. à Ambérieu; TISSOT-GUERRAZ L., Ch. g. 6<sup>e</sup> cl. à Villereversure; TRILLAT

**expédiées directement  
par le fabricant...**  
Choisissez celle de vos désirs  
parmi les 600 modèles pour Dames  
et Messieurs, présentés sur le nou-  
vel Album MONTRES N° 36-36, envoyé  
gratuitement par les réputés Ets SARDA,  
créés à BESANÇON en 1893.  
Consultez aussi le catalogue RAYONS ANNEXES  
de Pendules, Réveils, Bijouterie, Orfèvrerie.



**MONTRES  
DE  
BESANÇON**

Echange et reprise de  
montres et bijoux  
anciens

**SARDA**  
**BESANÇON**  
FABRIQUE D'HORLOGERIE DE PRÉCISION

Conditions spé-  
ciales au per-  
sonnel des  
Chemins de Fer

F., M. r. à Ambérieu; Mme VENET L., G. bar. à Oyonnax; FARDEL E., Ex-Ch. t. à Culoz; PERENON J., Ex-S.-Ch. br. ai. ouv.

**ALLIER.** — BIGNON A., Ch. t. à St-Germain-des-F.; BILLY P., Cts. 1<sup>er</sup> cl. à St-Germain-des-F.; BOREL A., Ch. t. à Yzeure; CHALUMEAU J.-B., Ch. t. à St-Germain-des-F.; COLLADEZE C., Contrôl. g. à Vichy; COLOMB F., M. r. à St-Germain-des-F.; DÉRANÇON J., Br. manoeuv. à Moulins; FAIVKE L., S.-Ch. manoeuv. à Moulins; GAUDET P., Ch. manoeuv. à Moulins; GIRODET J., Ch. t. à St-Germain-des-F.; GOUCAT N., V. g. à St-Germain-des-F.; MONIER N., Aig. 1<sup>er</sup> cl. à St-Germain-des-F.; MUSTIER V., S.-Ch. manoeuv. à Gannat; NAUDIN E., Ch. s. pr. à Gannat; POUZADOUX J., Cts. 2<sup>e</sup> cl. à St-Germain-des-F.; RABET E., Cts. 2<sup>e</sup> cl. à Moulins; RACCA F., S.-Ch. manoeuv. à Gannat; SARRAZIN P., Ch. t. à St-Germain-des-F.; SÉRIEUX J., Aig. 1<sup>er</sup> cl. à St-Germain-des-F.; SOISSON A., H. é. à St-Germain-des-F.; TANTOT G., Cant. à Vichy; THÉVENOUX J., Ch. t. à Billy.

**ALPES-MARITIMES.** — BACOU L., F. Ch. à Nice; BERNARD A., M. r. à Nice; CHAPPON F., M. r. à Nice; CÉMENT L., S.-Ch. g. 2<sup>e</sup> cl. à Nice; ECCLESIA J., S.-Ch. br. ouv. à Nice; GENSOULEN P., S.-Ch. manoeuv. à Cap-d'Ail; GUILLES H., Ch. c. à Nice-St-Roch; JAUFFRET B., S.-Ch. c. à Beaulieu-sur-Mer; MANIERE G., Cant. à Nice-St-Roch; MARTIN E., Cts. pr. à Menton; MASSOT A., Ch. bur. g. 1<sup>er</sup> cl. à Nice; PORTAL A., Ch. t. à Nice; POULET L., Ouv. Ex-m. au Golfe-Juan; SABATIER C., S.-Ch. Bur. g. à Nice; SOUBICHON E., Surv. t. à Antibes; VENTRE L., Cts. Pr. à Cannes; COLOMBANI D., Ex-cond. à Nice; LE-QUESNE L., Ex-S.-Ing. Insp. à Nice; SUDRE P., Ex-empl. pr. à Nice.

**ARDÈCHE.** — ANDRÉ L., Ch. g. 3<sup>e</sup> cl. à Annonay; BARRAL L., M. r. au Teil; BURJA M., Chauff. m. au Teil; DOLADILHE Ch., Ch. g. 4<sup>e</sup> cl. à Vals-les-Bains; ESTRAN Ed., M. r. à la Voulte; NIVIÈRE G., S.-Ch. g. 3<sup>e</sup> cl. au Teil; QUINSAC M., Ouv. Ex-m. au Teil; BOISSEL E., Ex-garde à Rochevaure; LUQUET R., Ex-chauf. m. à Mauves; ROUSSET J., Ex-S.-Ch. manoeuv. à Colombier-le-Vieux.

**BASSES-ALPES.** — BOULEY Ch., Ch. d. 1<sup>er</sup> cl. au Lauzet; Mme PEYROT L., G. bar. à Velx; PIROT F., Ch. dist. 1<sup>er</sup> cl. au Lauzet.

**TERRITOIRE DE BELFORT.** — DESSAGNE F., Aig. 2<sup>e</sup> cl. à Delle.

**BOUCHES-DU-RHÔNE.** — ANDRÉ L., Ch. g. 3<sup>e</sup> cl. à Port-Saint-Louis-du-Rhône; ARNAUD A., Cts. 2<sup>e</sup> cl. à Marseille; AUDEREAU E., Ouv. à Arles; AYMES A., S.-Ch. manoeuv. à Marseille; BARNÉFOND-ROUSSET R., M. m. à Miramas; BAUDOIN A., Ch. gr. à Marseille; Mme BÉCHET M., Cts. 2<sup>e</sup> cl. à Marseille; Mme Bédouin J.-B., Ex-G. bar. à Arles; BENOIT L., Ch. gr. à Marseille; BÉRAUD M., Ch. t. à Tarascon; BÉRARD R., Ch. Aig. Pr. à Marseille; BLACHE G., Aig. 1<sup>er</sup> cl. à Marseille; BLANC J., S.-Ch. manoeuv. à Marseille; BLEIN J., S.-Ch. g. pr. à Miramas; BOSSC M., Ouv. à Arles-Trinquetaille; BOTTINI L., S.-Ch. manoeuv. à Marseille; BOUTROU L., Cts. 1<sup>er</sup> cl. à Marseille; BROVIA Ch., S.-Ch. br. d'ouv. à Arles; CALCAT J., Ch. c. à St-Martin-de-Crau; CHAUVÉ Ch., S.-Ch. g. 4<sup>e</sup> cl. à

## LA MAISON D'OPTIQUE

RECOMMANDÉE PAR LE SYNDICAT DES OCULISTES  
**H. CERF** 8, Place Bellecour LYON  
FOURNISSEUR DU PERSONNEL P. L. M.

# MICHEL'S FILS

6-8-10, Rue d'Alexandrie - PARIS-2<sup>e</sup>

Tél. : GUT. 45-67

TYPOGRAPHIE  
LITHOGRAPHIE  
— OFFSET —

Tous travaux de commerce et administrations

Port-St-Louis-du-Rhône; CORRÉARD J., Empl. Pr. à Arles; CRÉISSEN N., Ouv. à Arles; CROUZIN F., Chauff. r. à Arles; DANSERO Ch., S.-Ch. manut. à Marseille; DAUMAS J., L. ap. à Marseille; ESTAGER L., Gard. à Marseille; FAUQUE P., M. r. à Marseille; FONTANA T., M. r. à Miramas; GAZAGNE A., M. r. à Miramas; GERBI A., M. r. à Marseille; GIRAUD L., Vis. mat. à Arles; GOIRAND J., Ch. g. 3<sup>e</sup> cl. à Aubagne; GONTARD C., S.-ag. tech. à Marseille; GRASSO C., M. à Marseille; GUEYDAN A., Cïs. 1<sup>re</sup> cl. à Marseille; JAUBERT G., Contrôl. t. à Marseille; JOUBEK L., M. sp. Ex-méc. à Marseille; LABARBARIE F., M. m. à Marseille; LARKE G., S.-Ch. manut. à Marseille; LATIL F., Ch. t. à Miramas; LATOUR J., Vis. g. à Miramas; LAVIGNE C., Ouv. à Arles; LEAUTIER A., M. r. à Aix-en-Provence; LENOIR A., R. pr. à Marseille; LOUCHE E., S.-insp. à Marseille; MARC C., Ch. manut. à Marseille; MASSIA J., S.-Ch. g. pr. à Marseille; MATHIEU F., Empl. pr. à Marseille; MAURIN M., Surv. dép. (ex-méc.) à Marseille; MEYFREN F., Insp. à Marseille; MICHEL P., Ouv. à Arles; MILANINI O., M. r. à Marseille; MILLET R., Empl. pr. à Marseille; MOURÈN J., Ouv. à Arles; MOUNIER H., Ch. c. à Salen; NICOLAI C., S.-Ch. manut. à Marseille; NICOTTINI M., Ch. br. ouv. à Marseille; PARDIGON F., Cïs. 1<sup>re</sup> cl. à Marseille; PIERIBATTESTI J., Ch. t. à Marseille;

PONS A., Cïs. 1<sup>re</sup> cl. à Marseille; POUGET A., S.-Ch. manut. à Marseille; QUARANTA F., M. r. à Aix-en-Provence; RAFIN E., Empl. à Marseille; REYNAUD L., Cïs. pr. à Marseille; RICHAUD L., Contr. adj. à Arles; ROUSSEL L., S.-insp. mat. à Marseille; SAILLE R., Ch. Aig. à Marseille; SANDIGLIANO J.-B., Ch. t. à Marseille; SÉVÉRAC A., S.-Ch. mag. à Arles; SICARD A., Ch. c. à Miramas; SUCHON H., M. à Marseille; SYLVESTRE H., F. enr. à St-Victoret; TERRAS L., Ch. manœuv. à Miramas; TÉSORIÈRE J., Ai.-ouv. à Marseille; TONNAIRE E., Ch. g. 6<sup>e</sup> cl. à Calissanne; VEYSSEYRE A., Ouv. à Marseille; VIAL P., Cond. à Marseille; VINSON G., C.-sig. à Marseille; VIOSSE L., Cïs. pr. à Tarascon; WEISSEND C., Contrôl. techn. à Marseille; GRANIER C., Ex-ouv. à Arles; ROUSSIN A., Ex-S.-Ch. manut. à Marseille; RUISSY A., Ex-méc. r. à Rognac.

**COTE-D'OR.** — BÉGIN M., M. m. à Dijon; BLANCHARD E., C. pr. à Fain-des-Montbard; BUGAUT C., Ch. br. d'ouv. à Dijon; BUHLER M., Br. manut. à Dijon; CASTANG J., Ch. gr. à Dijon; Mme CHEVALIER C., G. bar. à Corpeau; CINQUIN C., Cond. mach.-out. à Dijon; COLAS J., Ouv. à Dijon; DOUHAIRE C., F. a. é. à Dijon; DREVON J., Ouv. 1<sup>re</sup> cl. à Saulon; DUCROT L., Ch. aig. pr. à Dijon; GARAUDET H., Ch. manut. à Dijon; GARCIN J., Contrôl. t. à Dijon; GAUDILLIÈRE E., Aig. 1<sup>re</sup> cl.

# A NOS PROPAGANDISTES

## NOTRE CAMPAGNE

*d'abonnements a pris fin le 1<sup>er</sup> août.*  
**Résultat : près de 1400 abonnements nouveaux.**

Propagandistes, le Bulletin PLM vous remercie, mais il espère que vous ne vous en tiendrez pas à ce résultat. Il attend **avantage de votre effort collectif.** Savez-vous qu'il y a encore un nombre considérable de retraités qui ne connaissent pas le Bulletin PLM ? Ne manquez donc pas, à l'occasion, de leur montrer votre Revue en leur signalant qu'ils peuvent s'abonner au demi-tarif.

Merci tout particulièrement aux chefs et agents des gares suivantes qui, lors de la campagne précitée, ont adressé au moins dix abonnements :

- 1<sup>re</sup> Section: Laigues; Senevooy.
- 2<sup>e</sup> Section: Briare; Toucy; Luzry; Bléneau.
- 3<sup>e</sup> Section: Fleurey-s/-Ouche; Gevrey-Chambertin; Velars; Besançon-Viotte; Louhans; Navilly; Delle; Pontallier-s/-Saône; Audin court.
- 5<sup>e</sup> Section: Gannat; Langeac; Saint-Clém ent-de-Regnat.
- 6<sup>e</sup> Section: Terrenoire; La Pacaudière; Saint-Etienne-Belleuve; Firminy.
- 7<sup>e</sup> Section: Écaille; Lorient; Avignon; Mauves; Tain; Tournon; Beauchastel; Charnes-Saint-Georges-les-Bains; Vais-les-Bains; Saint-Vallier-s/-Rhône.
- 9<sup>e</sup> Section: Alès; Saint-Ambroix; Anduze.
- 10<sup>e</sup> Section: Gap; Briançon; Crest.

Le Bulletin PLM ne doute pas que les agents des autres gares et ceux des autres services n'aient à cœur de suivre cet exemple.

Il mettra d'ailleurs à l'honneur les plus dévoués de ces propagandistes: leurs noms seront désormais mentionnés ici pour tout « groupe » d'au moins six abonnements ou réabonnements. Et, ce n'est pas tout: le Bulletin PLM tiendra, à partir de ce mois, le compte exact de l'activité annuelle de chaque propagandiste, en vue de l'attribution de récompenses correspondant aux divers efforts fournis.

**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<sup>ie</sup>)  
**88, Rue Saint-Lazare, PARIS (9<sup>e</sup>)**

Veillez servir un abonnement d'un an à

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

demeurant rue..... n<sup>o</sup>.....

à..... par..... Dépt.....

**Ci-joint à cet effet un mandat-poste de douze francs (12 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<sup>er</sup> janvier, 1<sup>er</sup> mars, 1<sup>er</sup> mai, 1<sup>er</sup> juillet, 1<sup>er</sup> septembre et 1<sup>er</sup> novembre. Si la date de souscription précède de moins de 15 jours la date de publication d'un numéro, l'abonnement ne part que du numéro suivant.

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

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

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

**"PYRENE"** Notice Franco. PRIX : 48 frs  
31, Rue de la Vanne, **MONTROUË (Seine)**  
FOURNISSEURS DE LA COMPAGNIE

à Dijon; GAULON Ch., Cant. pr. à Thénissey; GIRARD A., S.-Ing. à Dijon; GLANTENET J., Contrôl. tech. pr. à Dijon; GUILLLOT J.-B., Cant. à Beaune; HEINMANN A., M. sp. à Dijon; JOBAD L., M. r. à Dijon; JOURDAIN J., Vis. g. à Châtillon-sur-Seine; LALLEMAND Ch., M. r. à Chenove; LAMBERT E., M. r. à Dijon; LAURENT L., M. r. aux Laumes; Mme MOINE L., G. bar. à Brazey-en-Morvan; MATHEY A., Ai.-ouv. à Dijon; MAZOYER E., M. r. à Dijon; MICHOULIER P., Ouv. à Dijon; MITTAIN M., Ouv. à Dijon; MUGNIER P., Ouv. à Dijon; OUDET E., M. r. à Dijon; PAULVÉ R., Ch. bur. 2<sup>e</sup> cl. à Dijon; POINSOT J., S.-Ch. g. 2<sup>e</sup> cl. à Dijon; PROST S., M. r. à Dijon; RABOULIN E., Ch. c. à Molinot; RAMBAUD P., S.-Ch. bur. 2<sup>e</sup> cl. à Dijon; REUCHOUX N., Ch. t. à Dijon; REY J., Ch. tr. à Dijon; RICHARD L., S.-Ch. manut. à Dijon; RONSN F., M. sp. à Dijon; ROUX H., S.-Ch. br. ouv. à Dijon; SAINTY C., M. r. à Dijon; SAVONNEAU F., M. r. à Dijon; SERMAGE Ch., Surv. d. à Dijon; SOUCÉLIER J., M. r. à Dijon; THINLOT J., Ch. d. à Châtillon-sur-Seine; VALLET Ch., M. r. pr. à Dijon; VINCENT J., Vis. g. à Venarey-les-Laumes; GAGEY J., Ex-m. à Dijon; MELIN P., Ex-cond. mach.-out. à Dijon; NOËL L., Ex-S.-Ch. ent. à Dijon; COQBLIN H., Ex-ing. adj. à Dijon.

**DOUBS.** — CARTHEUX P., Ch. t. à Besançon; CHOLLEY F., Ch. g. 3<sup>e</sup> cl. à Morteau; DORNIER X., Ch. t. à Besançon; EXCOFFIER F., M. r. à Montbéliard; FORGEROUX J., M. r. à Besançon; GAUTHIER G., Ch. g. 5<sup>e</sup> cl. à Avoudrey; GODARD H., M. r. à Besançon; GROSHENRY J., Ch. g. 6<sup>e</sup> cl. à Mamirolle; MAUGUIN J., Br.-Ch. à Besançon; MORFAUX F., Cas. 2<sup>e</sup> cl. à Montbéliard; NICOD J., Br. manut. à Pontarlier; POINT R., Ch. t. à Besançon; VEAUX M., Ch. g. 4<sup>e</sup> cl. à l'Isle-sur-le-Doubs.

**DROME.** — ARMAND M., Br.-Ch. à Pierrelatte; BASTIAN J., Ch. g. 5<sup>e</sup> cl. à La Roche-de-Glun; Mme BLACHE H., G. bar. à Romans; BICHON H., Vis. g. à Portes; CHALAMET F., Vis. g. à Valence; CHOLLET J.-B., S.-Ch. g. 2<sup>e</sup> cl. à Valence; CLÉMENTON J., Aig. 1<sup>re</sup> cl. à Valence; DARD P., Aig. 1<sup>re</sup> cl. à St-Rambert-d'Albon; GIORDANA C., Ch. g. 6<sup>e</sup> cl. à Luc-en-Diois; HELLION R., Insp. div. 1<sup>re</sup> cl. à Valence; LA-DREY V., S.-Ch. g. 2<sup>e</sup> cl. à Valence; MAZELIER L., Ex-m. r. à St-Marcel-les-Valence; MONTEL L., Ch. t. à Valence; RÉNARD L., Br.-Ch. à Montélimar; REVOL A., Ch. c. à St-Paul-les-Romains; REY F., Ch. t. à Valence; ROBERT F., Ch. t. à Valence; Mme ROCHAS M., Cis. 2<sup>e</sup> cl. à Valence; ROUMEGOU S., Ch. t. à Valence; SEYNGOVERT M., Br.-Ch. à Valence; TERRASSE L., Ch. c. à Loriol; JACOB A., Ex-m. à Portes-les-Valence.

**GARD.** — AMPHOUX U., Contrôl. r. adj. à Nîmes; AURIOL E., Ch. br. ouv. à Nîmes; BALLET F., Ouv. à Alès; BAYLE F., Aig. 2<sup>e</sup> cl. à Saint-Julien-de-Cassagnas; BÉRAUD A., Ouv. à Fourques; BONNAURE M., M. r. à Alès; BORELLO A., Ch. t. à Nîmes; BOUCHARD R., S.-Ch. g. pr. à Alès; BRUCUIER P., Ch. g. 6<sup>e</sup> cl. à Mas-de-Ponge; BRUNEL Ch., M. r. à Nîmes; CASTOR P., L. ap. à Nîmes; COUTEL E., F. entr. au Graudu-Roi; Mlle DAUNIS J., Cis. 2<sup>e</sup> cl. à Alès; FERRARY J., Ch. gr. à Nîmes; FIGÈRE L., Ch. t. à Nîmes; FRANÇOIS J., Ch. g. 4<sup>e</sup> cl. à Saint-Ambroix; GINGBRE J., M. r. à Nîmes; GLAIZE C., Ch. g. 4<sup>e</sup> cl. à Uzès; MARTIN L., M. m. à Alès; MASSE H., Ch. t. à Nîmes; MONTEY A., Ch. t. à Alès; MOURDON M., Ch. m. à Nîmes; NIEL C., Cant. pr. à Concoules; OLLIER R., M. r. à Alès; PINCHARD J., Ch. br. ouv. à Nîmes; POLGE L., Cond. à Nîmes; PROUHÈZE J., Ch. tr. à Nîmes; SEURRE L., M. r. à Nîmes; SOUSTELLE J., H. é. à Sainte-Cécile-d'Andorge; VALETTE L., M. r. à Nîmes; VENTRE M., M. r. à Nîmes; VIDAL L., M. r. à Nîmes; CABIAC F., Ex-S.-Ch. entr. à Barjac; GUIDI P., Ex-cond. à Alès; MICHEL J., Ex-S.-Ch. manut. à Nîmes; ROBERT G., Ex-aig. 2<sup>e</sup> cl. à Orsan; ROQUE L., Ex-Ch. c. à Aramon; CAPP J., Ex-m. à Nîmes; GEYNET J., Ex-m. r. à Nîmes; GREVOUL G., Ex-Cis. 1<sup>re</sup> cl. à Nîmes; LOUCHE P., Ex-S.-Ch. br. ouv. à Nîmes.

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

## VOUS CHERCHEZ

à vendre, à acheter ou à échanger quel que objet: moteur, cycles, instruments menagers divers, livres, timbres, meubles anciens, chiens de chasse, animaux de basse-cour, arbres fruitiers, outils d'atelier et de jardin, etc...

## VOUS CHERCHEZ

ou vous offrez pour quelqu'un des vôtres ou de sa part, un emploi de bonne, concierge, domestique, nourrice, garde d'enfant, garde de propriété à la campagne, etc...

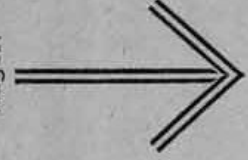
## VOUS CHERCHEZ

à connaître ou à faire connaître des locations, des meubles, des pensions pour vacances, cures de repos, des terrains, maisons à vendre au comptant ou en viager.

● Tarifs très avantageux aux abonnés.

● Formalités de souscription des plus simples (voir n-1<sup>re</sup> de la rubrique dans chaque numéro).

● Toute souscription ou demande de renseignements est à adresser au Service du Bulletin PLM, Direction de la Compagnie, 88, Rue Saint-Lazare, Paris (9<sup>e</sup>).



# 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

### ENCRES D'IMPRIMERIE

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

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

### TOUTE L'IMPRIMERIE

Naisances - Mariages - Visites  
Travaux pour le Commerce, l'Industrie  
et les Sociétés

**J. FOUCHÉ**

2, rue du Pont, SAINT-MAURICE  
Td. : Entrepôt 20-63

POUR PEINDRE TOUT SOI-MÊME  
**LOREY**  
 PEINTURE EMAIL RAPIDE

DEMEUNAGEMENTS 52, av. de Saxe. **LYON**  
**AUX PROFESSIONNELS**  
 61, rue Camborne **REUNIS** 4, pl. St-michel **PARIS**  
**TOURS. 17** 10, av. de Grammont **GARDE-MEUBLES**

**HAUTES-ALPES.** — ABREN J., Cant. à La Roche-des-Arnauds; BERTRAND E., Cond. à Veynes; JACQUET J., Cis. 1<sup>re</sup> cl. à Gap.

**HAUTE-LOIRE.** — FREYDEFONT A., Cant. à Cerzat-les-Etangs; CAZAGON J., Surv. pr. à Langeac; LÈBRE J., Ch. c. à Monistrol; LÉPRON J., S.-Ing. insp. au Puy; MARTIN R., Ch. t. à Langeac; MAYOUSSE L., Ch. r. v. méc. à Langeac; MERGOIL J., Br. manut. à Arvant; SABBATIERE P., M. r. à Brioude; SOULIS P., Cond. à Langeac; TROUVADY L., Ch. t. au Puy; GALLAND A., Ex-cant. à Borne; PEYROLIER F., Ex-Ch. m. pr. à Retournac.

**HAUTE-SAVOIE.** — BAHLER L., M. à Annemasse; BAUD E., Aig. 1<sup>re</sup> cl. à Annecy; CARRIER J., Cant. à Aize; DUNAND J., M. r. à Ville-la-Grand; DUPESSEY J., Ch. c. à Marcellaz; DUPONT F., M. r. à Ville-la-Grand; EMINET F., Cond. à Annecy; Mme EXCOFFIER F., G. bar. à Thoiry; FANTIN J., Ch. g. 6<sup>e</sup> cl. à St-Martin-Bellevue; GEORGES J., R. 2<sup>e</sup> cl. aux billets au Fayet; GUÉRAUD M., M. r. au Vernay; MARIN A., M. r. à Annecy; MOULIN F., Ch. t. à Annemasse; PAUGET V., Ch. g. 6<sup>e</sup> cl. à Magland; FERROUD F., Cond. à Annecy; RAYMOND T., M. r. à Annecy.

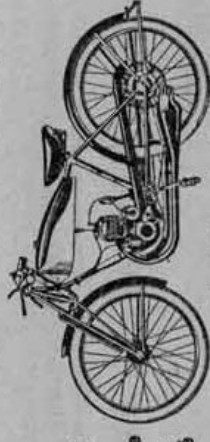
**HÉRAULT.** — ARNAUD J., S.-Ch. manut. à Montpellier; BAISETTE C., Cis. pr. à Sète; BARRIOL A., S.-Ch. manoeuv. à Sète; CELLIER P., Br.-Ch. à Lunel; CHEMIN J., Br. manut. à Montpellier; CHRISTOL L., M. r. à Montpellier; Mme GICONZAC M., Cis. 1<sup>re</sup> cl. à Montpellier; LOUIS E., Ch. t. à Sète; REBOUIL Ch., Ch. bur. g. pr. à Montpellier; MASMEJEAN A., Ex-L. ap. à Montpellier.

**ISÈRE.** — BARLET F., G. à Grenoble; BATAILLER H., Cant. à St-Lattier; BERTRAND E., Ch. t. à Grenoble; BONTHOUX P., Ch. g. 3<sup>e</sup> cl. à St-Georges-de-Commiers; BOUILLANNE H., C. 2<sup>e</sup> cl. à Grenoble; BOURGEAT A., Ch. manut. à Grenoble; Mme BOVAGNET J., G. bar. à Pressins; CAILLAT B., Ch. c. à St-Sauveur; CAILLAT-THORANNE E., M. r. à Grenoble; DUSOLLE P., Ch. g. pr. 2<sup>e</sup> cl. à Grenoble; GIRERD-CHANEL J., Cant. à Aoste; GONNET J., Aig. 2<sup>e</sup> cl. au Passage; GRIMOND E., Br. à St-Georges-de-Commiers; LESCUYER J., Empl. pr. à Grenoble; LIAUDON M., Ch. br. ouv. à Fontaine; MIACHON L., Ch. g. 5<sup>e</sup> cl. à Clèlles; MOUNIER J., Ch. t. à Grenoble; REYNAUD L., Ch. t. à Grenoble; SARRET E., Ch. g. 4<sup>e</sup> cl. à la Côte-St-André; SIBEUD A., Ch. t. à Grenoble; VIGIER M., Ouv. à Grenoble.

**JURA.** — BOUDOT Ch., Ch. t. à Dôle; CARRAS E., M. r. à Lons-le-Saunier; COLLETTE J., Empl. à Chaussin; CORTOT L., M. r. à Dôle; CULLERY L., Br. à Aiglepierre; LAVAUX A., M. r. à Dôle; MANIÈRE A.,

UNE VÉRITABLE MOTO LÉGÈRE  
 avec bloc-moteur, cylindre aluminium chemisé, deux échappements  
 TEL EST LE VELO-MOTEUR

**ALCYON**



dont l'emploi ne nécessite aucune formalité

(ni permis de conduire, ni carte grise, aucune limite d'âge)

Tous nos modèles de Bicyclettes, Tandems, Vélos-moteur, Motos, Appareils de T.S.F. sont vendus à crédit chez tous nos Agents, **CATALOGUE « B.P. »** 40, Rue de la Garene ou aux sur demande à **ALCYON COURBEVOIE (Seine) AGENTS**

Cis. 1<sup>re</sup> cl. à Dôle; PARENT E., M. r. à Lons-le-Saunier; PERROT H., Ch. g. 3<sup>e</sup> cl. à Mouchard; ROCHET E., S.-Ch. manut. à Oyonnax; ROZIER C., Ch. g. 4<sup>e</sup> cl. à Tavaux; VERNIER J., Ch. c. à Gendrey; SIBE M., Ex-vis. g. à Dôle.

**LOIRE.** — BERNACHON A., Ch. c. à Balbigny; BERNARD J., M. r. à St-Etienne; BESSON A., M. m. à St-Etienne; BEURRIER F., Br.-Ch. à Balbigny; BLONDEL M., Cant. à Riorges; BONNET B., Vis. mat. à St-Etienne; BRUGEROLLES J., S.-Ch. g. 4<sup>e</sup> cl. au Coteau; CHANELIERE L., Aig. 2<sup>e</sup> cl. au Coteau; CHANIAL C., Ch. t. à St-Etienne; CHEVALLOT A., M. r. à Riorges; CONAT J., S.-Ch. manut. à St-Martin-en-Coailleux; DUMAS J., S.-Ch. bur. 1<sup>re</sup> cl. à St-Etienne; DUPRÉ P., Br. l. à Riorges; DUPUY F., Ch. c. à Riorges; ESPERCEUX F., Ch. manut. à Roanne; GATHION B., Ch. c. à Feurs; GIRAUD J., Br.-Ch. à St-Etienne; GOURGAUD C., Ch. manut. pr. à St-Etienne; GRATALOUP P., S.-Ch. c. à Régnay; LAFLEUR C., G. à Riorges; MEUNIER A., Cant. à St-Romain-la-Motte; MICHON J., W. à St-Etienne; MORANGE L., M. m. à St-Etienne; PAYS P., S.-Ch. g. 2<sup>e</sup> cl. à Roanne; PLASSE A., Ch. manut. à St-Etienne; REYNAUD P., Ch. t. à St-Etienne; RONZE F., Aig. 1<sup>re</sup> cl. à Firminy; RUIVARD J., Aig. 1<sup>re</sup> cl. à St-Etienne; SENEZE J., Contr. adj. à St-Etienne; SOVÈRE L., Cant. pr. à St-Etienne; GANDON R., Ex-m. r. à St-Etienne; LÉVÈQUE J., Ex-F. entr. à Vougy.

**LOIRET.** — BARBOT D., Cant. à Montargis-Sens, commune de Courtenay; CHÉRON E., Cond. à Amilly; MURCIN J., Aig. 1<sup>re</sup> cl. à Montargis; PANTAILLON F., M. r. à Montargis; PARQUET A., Cis. 2<sup>e</sup> cl. à Montargis.

**LOT.** — BRÉAS J., Ex-m. à Cahors.

**LOZÈRE.** — AUJOULAT J.-B., Aig. 2<sup>e</sup> cl. à Langogne; PITRE T., Ch. r. à Langogne; TUZET F., M. r. à Langogne.

**NIÈVRE.** — AUXONNE J., G. à Nevers; BERNARD C., Br.-Ch. à Nevers; BERNARD M., Ch. g. 5<sup>e</sup> cl. à Tracy-Sancerre; BONNARD A., Ch. m. à Nevers; BOUCHÉ G., Ch. t. à Nevers; BROCHOT L., Ch. g. 6<sup>e</sup> cl. à Epiry-Montreuil; DUPRILOR F., S.-insp. à Nevers; FAUVIN E., Vis. g. à Nevers; FÉCHE G., M. r. à Nevers; GAUTHIER A., Br.-Ch. à Decize; GRANGIER J., V. à Nevers; GUILLEMAIN E., Ch. g. 4<sup>e</sup> cl. à Pouilly-sur-Loire; GUILLLOT L., Contr. adj. à Vauzelles; GUIPONT C., S.-Ch. manoeuv. à Nevers; HOUARD D., Cant. pr. à la Marche; HURÉ P., M. r. à Nevers; LAMBLARD E., Contr. r. à Clamecy; NIQUET P., M. r. à Nevers; PATEY P., Ing. adj. à Nevers; PIREYRE J., M. r. à Nevers; PRÉTRE S., Ch. t. à Nevers; RÉGNIER J., Empl. pr. à Nevers; RÉLIN P., Ch. t. à Nevers; RENAULT P.,

**CELLULES PHOTO-ÉLECTRIQUES**

ET APPLICATIONS

**TÉLÉPHONIE PAR APPELS SÉLECTIFS**

**COMMANDE ET CONTRÔLE À DISTANCE**

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

**COURANTS PORTEURS sur CIRCUITS EXISTANTS**

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

**RÉPÉTEURS TÉLÉPHONIQUES**

**SIGNALISATION**

47, rue de Valenciennes  
 BOULOGNE-BILLANCOURT

Représentants exclusifs en France  
 Téléphone 10.10



**Le Matériel Téléphonique**

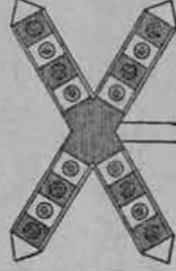
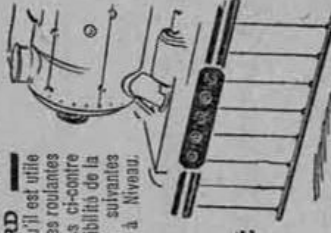
Capital autorisé et versé en 200.000.000 en France  
 Fournisseur des Ministères des P.T.T., de la Défense Nationale, et des Grandes Administrations

**CATAPHOTES & SOLÉCLAIR**

Société Anonyme Française au Capital de 2.000.000 de Francs  
 156, Boulevard Haussmann, PARIS-8<sup>e</sup> — Tél. : Carnot 11-70 à 11-74

La SÉCURITÉ absolue de vos PASSAGES À NIVEAU

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



CROIX DE SAINT-ANDRÉ pour voie unique

Dans le P.L.M., tôt ou tard,  
les Cheminots de toutes gares

exigent le  
**BOULET "BÉRARD"**

Société des Agglomérés de BÉRARD, SAINT-ÉTIENNE

Un imprimé présenté  
par  
**GEORGES LANG**  
vous  
servira utilement

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

IMPRIMERIE

**E. PIGELET**

TYPOGRAPHIE  
HÉLIOGRAVURE



189 - 191

Bd VOLTAIRE  
PARIS (XI<sup>e</sup>)

Ch. g. 5<sup>e</sup> cl. à Fours; REVENU H., M. sp. à Nevers; REVERDY L., Cis. pr. à Cosne; RUFFET L., Ch. g. 5<sup>e</sup> cl. à Limanton; RUSSIER L., Ch. m. à Nevers; SENEY A., M. r. à Clamecy; SIGNORET M., S.-Ch. manoeuv. à Nevers; TARRAIRE L., Contrôl. adj. à Cosne; VUARCHET Ch., S.-Ch. br. ouv. à Nevers; LANCERY C., Ex-Cis. 2<sup>e</sup> cl. à Nevers; Petit J., Ex-Ch. t. à Nevers.

**NORD.** — MARTIN L., Contr. à Hautmont.

**PUY-DE-DOME.** — BARRAU P., M. m. à Peschadoires; BELIN B., Br. manut. à Montferrand; BÉRARD L., Cis. pr. à Clermont-Ferrand; BOUTON M., Cond. à Clermont-Ferrand; BRUHAT A., Ch. aig. à Clermont-Ferrand; DRIGEARD C., Ch. c. à Peschadoires; DROIN J., M. r. à Clermont-Ferrand; FONLUPT J., Cant. à Châtel-Cuyon; GANNE M., Ch. g. 3<sup>e</sup> cl. à Thiers; GENILLER B., Cant. à Thiers; GIDEL A., Ch. t. à Clermont-Ferrand; GRANGE G., Ch. manut. à Montferrand; HÉRITIER J., Contrôl. rés. à Clermont-Ferrand; IMBERT J., Cant. à Courpière; JACQUELIN A., Empl. pr. à Clermont-Ferrand; LAURENT J., Ch. manoeuv. pr. à Clermont-Ferrand; LEPEYRE J., V. à Clermont-Ferrand; MARTIN A., M. manoeuv. à Peschadoires; MASSON A., M. r. à Clermont-Ferrand; MONTANIER J., Ch. c. à Sauvat; NUGUES A., Ch. g. 5<sup>e</sup> cl. à Puy-Guillaume; POMMIER J., Cis. 1<sup>re</sup> cl. à Issoire; PONS L., Br.-Ch. à Riom; PROVENCHÈRE A., S.-Ch. g. 3<sup>e</sup> cl. à Clermont-Ferrand; RÉGNIER B., S.-Ch. g. à Clermont-Ferrand; ROUX H., F. enr. à Issoire; SALVAT L., Cis. pr. à Clermont-Ferrand; SARRON P., Br.-Ch. à Riom.

**RHONE.** — ARMANET M., S.-Ch. g. 2<sup>e</sup> cl. à Lyon; BALDIT L., M. sp. à Lyon; BASSET L., H. é. à Lyon; BERGER J., Ouv. à Oullins; BOGGIO H., Ouv. à Lyon; BONNARD L., Ch. c. à Lyon; BONNET F., Ch. g. 3<sup>e</sup> cl. à Lyon; BONNET L., D. pr. à Lyon; BORJON Ch., Ch. t. à Lyon; BOUCAUD C., Ch. t. à Lyon; BOUVIER B., S.-Ch. br. ouv. à Oullins; BOVAUD A., Ing. adj. à Oullins; BRUN J.-M., Ch. t. à Lyon; CARRONNIER C., M. sp. à Lyon; CHAPURLAT J., Ch. aig. à Grigny; CHARRETTON E., Ouv. à Ste-Foy-lès-Lyon; COLOMBIER P., Ch. aig. à Givors; COUPIER G., M. à St-Fons; COUTURIER A., Ch. m. à Lyon; DAGE J., Ch. aig. pr. à Grigny; DECOU-LANGE F., Ch. d. à Lyon; DENAT S., Cis. 1<sup>re</sup> cl. à Lyon; DESPREZ P., M. m. à Lyon; DROUHIN P., G. à Belleville-sur-Saône; DUFFAY B., F. m. aux Sauvages; DUPUET C., S.-Ch. manoeuv. à Lyon; DURAND P., Br. manut. à Eculluy; DURGET J., R. 2<sup>e</sup> cl. aux billets à Lyon; DURIEUX A., M. sp. à Lyon; EYRARD A., M. à Vénissieux; FAYE L., S.-Ch. manut. à Lyon; FÉRET A., Ch. s. pr. à Lyon; FOUILLET J., Cis. 2<sup>e</sup> cl. à Lyon; FOURNIER A., M. r. à Saint-Rambert-l'Île-Barbe; FOURNIOL H., Ch. c. à Ampuis; FRANÇON E., Contr. pr. à Oullins; GAILLARD J., Surv. pr. de la voie à Lyon; GALLICE F., M. r. à Bron-Eglise; GAUTIER X., Ouv. aux ateliers à Oullins; GIBERT J.-B., Ch. t. à Lyon; GOBET C., S.-Ch. br. manoeuv. à Lyon; GONIN R., Contrôl. techn. adj. à Oullins; GRIVEAUD C., Ch. aig. à Lyon; GUILLERMINET J., Contrôl. pr. à Lyon; HODE E., Ch. bur. g. 2<sup>e</sup> cl. à Lyon; HOURS J., S.-Ch. manut. à Lyon; JANDROT J., Contrôl. techn. à Lyon; JAUSSAUD J., Ch. aig. pr. à Ste-Foy-lès-Lyon; JOLY P., S.-Ch. manut. à Caluire; LAMY Ch., Ch. br.

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

**BALANCES ET BASCULES**

ordinaires et automatiques

PARIS — LYON — MARSEILLE — BORDEAUX



Homme. . . . . 160 fr.  
Enfant . . . . . 105 fr.

**MACHINE A COUDRE 625 fr.**

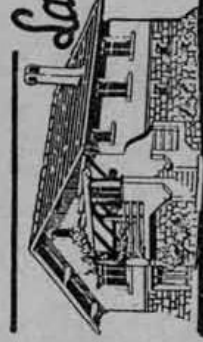
Garantie 5 ans — Catalogue franco  
Manufr<sup>e</sup> des Cycles **BALLIS** 12, rue du Onze-Novembre  
SUCCURSALE A PARIS: 9 bis, boulevard des Filles-du-Caillave

**CRAYONS CONTÉ**  
**PARIS**

ouv. à Oullins; LANIEL S., Cant. pr. à Givors; LARME dit MARTIN M., Ouv. à Lyon; LAVIE J., S.-Ch. des ateliers à Oullins; LYVET V., Br. manut. à Lyon; MANEY J., Ch. manoeuv. à Lyon; MARCHAND A., S.-Ch. bur. à Lyon; MARTEL J., Ch. manoeuv. pr. à Givors; MARTIN A., Empl. pr. à Oullins; MATHIEU C., M. m. à Lyon; MERLE P., M. r. à Lyon; MOLINIER J., Ch. mag. 2<sup>e</sup> cl. à Oullins; MOREAU F., Ai.-ouv. à la Mulatière; MURGIER J., A. tech. à Lyon; NIKLY P., Ch. d. pr. à Lyon; OLAGNIER L., M. r. à Lyon; PANEL J., Ouv. à Oullins; PANSE F., C. 2<sup>e</sup> cl. à Lyon; PARIS P., Surv. t. à Lyon; PASCAL L., Ch. br. Ouv. à Lyon; PEYRE J., M. r. à Vénissieux; PLOUTON E., C. h t. à Lyon; PORTA N., M. m. à Lyon; RAMBAUD L., M. r. à Lyon; REBOULET R., V. p. enr. à Grigny; REGARD E., Ouv. à Lyon; REYNAUD J., Ch. aig. pr. à Lyon; RICHE J., Contrôl. rés. à Lyon; RIVOIRE M., M. m. à Lyon; ROBERT P., V. à Lyon; ROUSSILLON J., V. mat. à Lyon; SABOT J.-M., Ch. t. à Lyon; SARTRE D., M. r. à Vénissieux; SMCHITT H., S.-Ch. dép. à Lyon; SERPOLET Ch., D. à Lyon; STENGER A., Contr. adj. à Oullins; SUDON J., S.-Ch. br. ouv. à Lyon; VASSOILLE F., Ch. t. à Givors; VATRE A., Ch. g. 6<sup>e</sup> cl. à Neuville-sur-Saône; VERMARE A., Br. manut. à Villeurbanne; VIDAL E., M. r. à Vénissieux; VINAY C., Ch. g. 6<sup>e</sup> cl. à Poule; CHIGNON S., Ex-M. r. à Vénissieux; DEMONT J., Ex-M. r. à Grigny; FRANÇOIS C., Ex-M. m. à Grigny; GRAILLON J., Ex-M. r. à Grigny; PETIT F., Ex-M. r. à Grigny; DEVAUX J., Ex-S.-Br. g. bur. à Oullins; HOFFERT A., Ex-M. r. à Rochetaillée; CHAMPANDAR L., Ex-S.-Ch. br. manoeuv.

**SAÛNE-ET-LOIRE.** — AUCOIN L., Ch. t. à Paray-le-Monial; BADAUX J., Ch. t. à Chalon; BARACCO J., S.-Ch. manut. à St-Jean-des-Vignes; BON D., Ch. c. pr. à Mâcon; BOUILLON M., Ch. aig. à Chalon; CARRÉ P., S.-Ch. br. manoeuv. à Paray-le-Monial; CHARASSE C., M. r. à Chalon-sur-Saône; CHATENET Ch., Ch. t. à Autun; CLERC C., S.-Ch. g. 3<sup>e</sup> cl. à Chalon; COLNET P., M. r. à Chalon; DEBARNOT J., Ch. t. à Montceau-les-Mines; DELAYE L., Cis. pr. à Mâcon; DENUIT E., Ouv. Ex-M. à Paray-le-Monial; FURET A., Ch. g. 1<sup>re</sup> cl. à Chalon; GARNIER P., M. r. à Chagny; GUÉRIN L., M. r. à Chalon; LANQUETIN M., Ch. g. 5<sup>e</sup> cl. à Cormatin; LAPRAY J., Ch. c. à St-Laurent-d'Andenay; LETOURNEUR J., Ch. t. à Autun; MOREAU Z., Ch. t. à Autun; NAUDIN C., Ch. c. à St-Jean-des-Vignes; NICOT J.-B., Cant. pr. à Chenôves; PERRIN J., Ch. t. à Chalon; MME PERROT J., G. bar. à Bissey-sur-Cruceaud; PILLON A., H. é. à Autun; PONCET E., Ch. c. à Frontenaud; SAUVAEON A., Ch. bur. g. 1<sup>re</sup> cl. à Chalon-sur-Saône; SAVOT J., Cant. pr. à Loisy; THÉVENOUX J., Ch. t. à Paray-le-Monial; TOURNIER A., Cant. à Branges; VASSAL J., Ch. t. à Mâcon; VIELFAURE H., M. r. à Cluny; VOISENET C., Ch. t. à Autun.

**SAVOIE.** — BOIZOT A., Ch. g. à Chambéry; BOUYERON M., Ch. g. 6<sup>e</sup> cl. à Grésy-sur-Aix; BOUVIER M., M. à Chambéry; CHARVOZ A., S.-Ch. manut. à Modane; CHIRON A., S.-Ch. bur. 2<sup>e</sup> cl. à Chambéry; CLERC P., M. m. à Chambéry; COMPARE M., Ch. r. à St-Jean-de-Maurienne; CORNAND J., G.-m. à Chambéry; DARDEL L., S.-Ch. m. à Chambéry; FAIZANDAZ J., Cond. à Modane; FÉJOZ A., Ch. g. 5<sup>e</sup> cl. à



**La Construction Générale Française**  
VOREAUF COUSIN  
Fournisseurs du FILM  
41, Boule'd Henri IV, Paris 4<sup>e</sup>  
TEL. ARCHIVES 34-35

15 ANNÉES DE RÉFÉRENCES  
CATALOGUE FRANCO SUR DEMANDE  
CONTRE 0.50

**CRÉDIT IMMÉDIAT 530305**

# CAOUTCHOUC - INDUSTRIEL PNEUS HUTCHINSON VÉLO MOTO

Epiette; FONTAINE E., Cis. pr. à Modane; GALLAY L., Ch. d. pr. à Chambéry; GUILLERME F., Cond. à Albertville; MARTIN J., Ch. t. à Chambéry; MASSON S., Ch. t. à Chambéry; MERCIER J., S.-Ch. manut. à Aix-les-Bains; MÉTROZ Ch., Ch. bur. 1<sup>re</sup> cl. à Chambéry; PONCET F., Ch. vis. à Modane; PONNELLE P., Ch. g. 3<sup>e</sup> cl. à Moutiers-Salins; PORTAL J., Ing. tr. à Chambéry; RAVISSAC F., Ch. g. 4<sup>e</sup> cl. à Ugine; ROCHE C., Ch. t. à Modane; ROCHE F., M. r. à Chambéry; ROFFET A., Ing. Ch. arr. à Chambéry; THOMASSON J., R. pr. à Bissy; CARRILLAT J., Ex-M. à Chambéry.

**SEINE.** — AUBRÉE Ch., Ch. bur. à Paris; BARGES J., S.-Ch. manut. à Paris; BENOIT A., S.-Ch. manut. à Paris; BOISSONADE A., Cis. 1<sup>re</sup> cl. à Maisons-Alfort; BONNEFONT C., Ch. bur. 1<sup>re</sup> cl. à Paris; BOUCHE L., S.-Ch. manut. à Paris; BOUHET J., Cis. 2<sup>e</sup> cl. à Paris; BOUTIÈRE E., D. pr. à Maisons-Alfort; CHARBONNIER J., C. 3<sup>e</sup> cl. à Maisons-Alfort; Mme CHAT M., Cis. 1<sup>re</sup> cl. à Paris; DÉCOURT M., Empl. à Paris; DILLESEGER CHAMPS J.-B., Ch. t. à Paris; Mme DIEY C., Empl. à Paris; ESPINAS J., P. Contr. pr. à Paris; DOIZE L., F. v. à Charenton; DUMOUTIER E., Cis. pr. à Saint-Mandé; DURAND R., Ch. bur. 1<sup>re</sup> cl. à Paris; ESPINAS J., Ch. gr. à Maisons-Alfort; FROMONOT E., Cis. 1<sup>re</sup> cl. à Charenton; GARCIN H., Surv. r. à Paris; GIACOBINI L., Empl. pr. à Paris; GILLET E., M. m. à Paris; GIRARD J., Ouv. 2<sup>e</sup> cl. à Paris; GOUX P., Ouv. 2<sup>e</sup> cl. à Paris; GRAYOT V., Br.-Ch. g. bur. à Paris; GUEZENEC G., Empl. pr. à Paris; GUILLEMEAU L., Insp. d. à Paris; JOUBERT E., Ch. bur. 1<sup>re</sup> cl. à Pantin; Mlle de JUNNEPANN M., Empl. à Paris; LANEVRIE L., S.-Ch. bur. 1<sup>re</sup> cl. à Paris; LAYOT P., Ch. br. m. à Paris; LEDUC J., H. é. à Paris; LOISY L., Empl. à Paris; MARCOMBE J., F. a. é. à Paris; MARSEILLE J., S.-Ch. manut. à Paris; MARTINET A., Ing. Ch. at. dir. à Paris; MAS J., S.-Ch. bur. 2<sup>e</sup> cl. à Charenton; MAUROY A., C. à Paris; MAZET L., G. bur. à Paris; MERLE F., Ai.-ouv. à Paris; MEUNIER S., Insp. 1<sup>re</sup> cl. à Vincennes; MÉZIERES A., Ch. c. à Saint-Maurice; MIGNOT P., H. é. à Paris; MONNIER J., Cis. pr. à Paris; NALIN Ch., Ch. manut. à Paris; NOLIN P., S.-Ch. br. manouv. à Paris; NUEL F., Br. manut. à Paris; PAULET L., Empl. à Paris; PELAGE E., S.-Insp. à Alfortville; PERRIAUX L., S.-Insp. à Paris; PERRIN A., S.-Ch. bur. 1<sup>re</sup> cl. à Alfortville; PETIT A., Cis. 2<sup>e</sup> cl. à Paris; POUILLoux L., Empl. pr. à Charenton; QUEUFFEU L., Ch. gr. à Paris; RICHARD F., Ouv. at. de Villeneuve-voitures à Paris; ROBERT R., Ouv. at. de Villeneuve-voitures à Alfortville; ROLLAND F., Empl. pr. à Créteil; SAUTREAU C., Cis. 1<sup>re</sup> cl. à Paris; SAVE J., Ouv. de la voie à Paris; Mlle SIMIAN I., Cis. 2<sup>e</sup> cl. à Paris; Mme SIMONNET S., Empl. pr. à Paris; SORCIUS Ch., Ing. 3<sup>e</sup> cl. à Paris; STOLLSTEINER A., Empl. pr. à Paris; THAUZAN M., Contr. r. adj. à Alfortville; TRIÉBAUT J., R. pr. à Paris; THONIER C., Ch. gr. à Paris; TOULOUSE C., Contr. adj. à Charenton; TOURNAYRE F., Ing. adj. à Maisons-Alfort; VERRIER R., R.-Ch. aux billets à Paris; MASSONI P., Empl. pr. à Paris; GUICHARD E., Ex-H. é. à Saint-Maur-des-Fossés; JACOB F., Ex-Ai.-Ouv. à Paris.

**SEINE-ET-MARNE.** — BACQUET J., Aig. 1<sup>re</sup> cl. à Combs-la-Ville; BANCE R., Ch. g. 4<sup>e</sup> cl. à Lieusaint-Moissy; BORBELLE J., Ch. g. 4<sup>e</sup> cl. à Combs-la-Ville; CALMUS E., Cond. à Varennes-sur-Seine; CHARTIER F., Ch. c. à la Grande-Paroisse; COUARD L., Ch. v. à Varennes-sur-Seine; DUMAS J., Ch. c. pr. à Savigny-le-Temple; GENTY M., Ai.-Ouv. à Nandy; LACKROUTE E., Ch. aig. pr. à Montereau; MÉRY J., G. à Varennes-sur-Seine; MICHON A., M. m. à Varennes-sur-Seine; PEUCH B., Ch. c. à St-Fargeau; RAGONNET L., Ch. r. Ex-m. à Veneux-les-Sablons; RENOUX C., S.-Ch. c. à Melun; RULLIER P., S.-Ch. bur. à Vulaines-sur-Seine; VALETTE Ch., S.-Ch. dép. à Montereau; BÉRIOU R., Ex-Cond.-Ch. à Veneux-les-Sablons.

**SEINE-ET-OISE.** — BACON J., Ch. manouv. pr. à Villeneuve-

St-Georges; BEAUFIMÉ M., M. m. à Crosne; BELIN A., S.-Ch. c. à Villeneuve-St-G.; BOUCAUD J.-B., Ch. bur. à Villeneuve-St-G.; BOUDEAU M., Ouv. à Villeneuve-St-G.; BROCHET L., Aig. 1<sup>re</sup> cl. à Villeneuve-St-G.; Cozot Ch., S.-Ch. c. à Ballancourt; CROS J., Br. manut. à Villeneuve-St-G.; CUGNET G., Ch. bur. g. 1<sup>re</sup> cl. à Sartrouville; DAZON A., Ai.-Ouv. à Ris-Orangis; DÉGÉ A., Surv. pr. de la voie à Villeneuve-St-G.; DELAY A., Empl. pr. à Crosne; DÉLÉRY A., S.-Ch. c. à Villeneuve-St-G.; DELTHELM M., Ouv. à Corbeil; DESVOUAS J., Ai.-Ouv. à Villeneuve-Tr.; DOROTTE L., Cis. 1<sup>re</sup> cl. à Villeneuve-St-G.; DUMOND E., Ch. c. à Villeneuve-St-G.-Tr.; FALCONETTI T., Ch. gr. à Brunoy; GAUDRÉ A., M. r. à Villeneuve-Tr.; GLEIZE E., Ch. m. à Villeneuve-St-G.; GODARD A., Empl. pr. à Quincy-s-Sénart; GUILLOT J., Ch. aig. à Villeneuve-St-G.; GUYON J., Ch. g. 4<sup>e</sup> cl. à Ris-Orangis; HUGOTTE G., S.-Ch. br. ouv. à Villeneuve-St-G.-Voit.; JOFFRIN J., Ch. c. à St-Colombe-sur-Seine; LEBARON M., F. a. é. à Montgenon; LORIOU J., Ouv. à Villeneuve-St-G.; LOUVEAU L., Surv. r. à Villeneuve-St-G.; MACÉ G., Ouv. à Villeneuve-St-G.; MAILLARD E., Ch. g. 4<sup>e</sup> cl. à Maise; MAIRE A., Insp. pr. à Villeneuve-St-G.; MANSAT J., Ch. d. à Montgenon; MARCOT A., Ch. manut. à Villeneuve-St-G.; MARIAUD R., Empl. à Villeneuve-St-G.; MASSÉ A., M. r. à Villeneuve-Tr.; MASSET E., Ouv. à Villeneuve-St-G.; MATHIEU G., S.-Ch. br. ouv. à Villeneuve-St-G.; PAGÈS L., Contr. à Villeneuve-St-G.; PARRAIN A., S.-Ch. manut. à Maise; PICARDAT G., Surv. v. à Vigneux-sur-Seine; PIERREGROSSE A., S.-Ch. manut. à Villeneuve-St-G.; POULAIN C., M. r. à Valenton; PRADELLES G., Aig. 2<sup>e</sup> cl. à Villeneuve-St-G.; PY G., Ch. bur. at. à Villeneuve-le-Roi; QUIVY R., Contr. s. c. à Montgenon; RÉGNIER F., Ouv. v. 1<sup>re</sup> cl. à Athis-Mons; ROMARIE F., M. r. à Villeneuve-St-G.; SAUVANT E., G.-m. à Villeneuve-St-G.; SIMONET A., Insp. à Villeneuve-le-Roi; THOMAS J., Cant.-g.-c. à Villeneuve-St-G.; WAMANT Ch., Contr. adj. à Yettes; AMANT M., Ex-M. à Villeneuve-St-G.

**VAR.** — GIRAUD A., Ch. t. à Toulon; HONORAT L., Ch. t. à Toulon; ISNARD M., Ch. c. pr. à la Seyne; MANENT A., M. r. à Toulon; MARTEL J.-B., Ch. g. 4<sup>e</sup> cl. à Draguignan; ROUMIEUX H., M. à Carnoules.

**VAUCLUSE.** — AVENAS Ch., M. r. à Avignon; CHAPPELIN P., Ch. t. à Avignon; CHOUVEY A., Ch. t. à Avignon; DAVIN A., Ch. g. 5<sup>e</sup> cl. à Mondragon; DEPEYRE L., M. r. à Pertuis; DOMERGUE J., M. r. à Avignon; FABRÈGE C., Cant. à Jonquières; FAURE V., Aig. 2<sup>e</sup> cl. à Cavailon; GARCIN P., Ch. t. à Avignon; GENSOLLEN A., Ch. g. 3<sup>e</sup> cl. à Pertuis; GUEFFIER Ch., Cis. 2<sup>e</sup> cl. à Avignon; JOYEUX M., Cond. à Avignon; LACROIX F., M. r. à Avignon; MARTEAU J., Br. manut. à Avignon; MORALIS J., Cant. pr. à Ptolenc; NOGIER E., M. r. à Avignon; PASCAL Ch., Ch. g. 3<sup>e</sup> cl. à Moiras; PERROT L., Ch. t. à Avignon; RIBAGNAT J., Cond. à Avignon; ROCH L., S.-Ch. g. 4<sup>e</sup> cl. à Orange; ROURE M., M. r. à Avignon; VERNET H., Aig. 1<sup>re</sup> cl. à Avignon.

**YONNE.** — BEAULIEU G., M. r. à Migennes; BERTRAND A., Surv. v. à Nuits-sur-Armançon; BŒUF L., Cant. pr. à Perrigny-sur-Armançon; BRÉON L., Ch. c. à Flogny; COLSON Ch., S.-Ch. manut. à Migennes; DREVET C., Ai.-Ouv. à Laroche-St-Cydrone; DUPREUX L., Ouv. à Migennes; FOUASSIN L., Ch. t. à Migennes; GONET L., Ch. c. à Ligny-le-Châtel; LECRESTRE H., M. r. à Migennes; MARTIN R., Ch. manouv. à Migennes; MERCIER C., Ch. g. 6<sup>e</sup> cl. à l'Isle-Angély; MIGNOT A., Cant. à Egriselles-le-Bocage; MUZARD H., E. m. à Cheney; ROBINEAU P., M. à Cheney; ROY T., Ch. t. à Migennes; TOUZEAU H., Surv. t. à Cézay.

**ALGER.** — ADJUS P., Ch. r. à Alger; ALBERT, D. à Alger; ANGLADE M., Ai.-ouv. à Alger; ARÈNE L., Ouv. à Blida; ARNAUD I., Empl. à Alger; AYMÉ J., Ai.-ouv. à Affreville; BAGUR B., Contr. m. à Alger; BELHADI M., Cant. à Boufarik; BENTALEB T., Cant. à Oued Djer; BERNARD P.,

SI VOUS AVEZ DES ACCUS A CHARGER  
FAITES UNE SÉRIEUSE ÉCONOMIE EN ADOPTANT LE

Chargeur Oxymetal Westinghouse

qui ne demande absolument aucun entretien, ni surveillance et dont la durée est illimitée  
Compagnie des Freins Westinghouse, à Freinville-Sevran (S.-et-O.)  
aux Agents du P.L.M.

OXYMÉTAL

PLOMBERIE-ZINGUERIE  
CHAUFFAGE CENTRAL  
SANITAIRES

CAILHOX et DUPUIS

59-61, Rue Ney  
137, Rue Bugeaud  
LYON

Téléphone : L 32-31

PEINTURES

LE POULPE

ÉTABLISSEMENTS

FRANÇOIS BRUNNER

VILLEURBANNE (Rhône)



## Une réputation vieille de 30 ans

**Ses Bicyclettes :** Route standard  
Polymultipliées  
Course  
Spécial Course

**Ses VéloMOTEURS :** Mono ou 2 vitesses

**Ses Motocyclettes :** de la 125 cm<sup>3</sup> à la  
600 cm<sup>3</sup>.

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

Ch. r. à Alger; BOUKHARZA E., M. à Alger; CAMILLER A., Br. à Alger;  
CAMPS N., Ch. r. à Affreville; CANTONI D., G. bur. à Alger; CARVIN E.,  
F. enr. à Boghari; CAZELLE L., Ch. g. 6° cl. à Mouzaïa-les-Mines; CHA-  
BAUD A., G. bur. à Alger; COLLAVET H., M. à Alger; COLLIN G., F. a. é.  
à Agha; COUCHEZ C., Br. m. à Blida; DURA M., Br. à Agha; FEILLET C.,  
S.-Ch. 1. à Alger; FOUJ G., S.-Ch. g. 3° cl. à Alger; FRAUD E., Ch. r.  
à Blida; GAGET G., E. m. à Boghari; GARCIA G., Ch. t. à Alger; GARRIC A.,  
G. bur. à Alger; GAUCHARD J., Empl. à Alger; GUARDIA G., D. à Blida;  
GUEIROUARD J., W. à Alger; GUEYDAN A., F. enr. à Orléansville; GUEYDAN  
E., Ch. t. à Orléansville; GUILLEMAIN A., V. à Blida; HERNANDEZ M.,  
Ai.-ouv. à Blida; HESSE G., Ch. t. à Alger; HUMBERT E., Ouv. à Blida;  
KADDOUR G., Empl. pr. à Alger; KIENER F., Ch. g. à Alger; LACOMBE C.,  
M. sp. à Alger; LAGIER L., Int. 2° cl. à Affreville; LOFFRÉDO M., Ai.-ouv.  
à Alger; MALOUFI S., Cond. à Alger; MAROUËS C., Ai.-ouv. à Alger;  
MARTINEZ M., H. é. à Blida; MIGNOT A., Cond. à Blida; MONNIER F.,  
Br. à Agha; MOUCHET P., E. m. à Blida; OUCHEFOUN M., Empl. à Blida;  
PASQUAL J., M. à Alger; PÉREZ F., Ouv. à Blida; PÉREZ F., G. bur.;  
PERFETTINI A., Ch. g. 3° cl. à Affreville; Mme PETITBON E., Empl. pr.  
à Alger; PRACENTILE V., H. é. à Agha; PICHOR L., Ouv. 2° cl. à Hussein-  
Dey; PONT L., M. r. à Alger; PONT V., M. à Alger; PRÉTO M., Empl. pr.  
à Alger; ROYET M., M. r. à Affreville; SCALA H., Empl. à Alger; SÉJOUR-  
NANT A., V. à Blida; SELLAM M., F. enr. à Boufarik; TEDDÉ J., Ch. g.  
à Alger; TEUMA Ch., Ch. g. à Alger; THOMAS F., Ouv. à Alger; TOUMI M.,  
F. enr. à Duperré; VACHIN U., Ch. r. à Blida; VERGNES B., F. enr. à  
Miliana; VERGNOUX E., Ch. m. à Alger; ALAMO J., Chauff. m. à Alger;  
ALAMO J., M. à El-Affroun; ALBERT M., Empl. à Alger; ALBOUY J.,  
V. à Boghari; ALFOSÉA L., Ch. g. 6° cl. à Kherba; ALLÈS A., Ai.-ouv.  
à Alger; ALLMAN A., M. à Alger; ALVADO J., Ouv. à Blida; ALVADO M.,  
S.-Ch. br. ouv. à Blida; ANDRY A., M. r. à Alger; ANGLADE F., Ouv. à  
Kouba; AQUILINA J., Aig. 2° cl. à Maison-Carrée; ARLANDIS B., Cond.

**UNE COMPTABILITÉ  
EXACTE ET CLAIRE  
DES STATISTIQUES COMPLÈTES!  
RAPIDES ET SÛRES**

# SAMAS-POWERS

MACHINES A STATISTIQUES ET DE COMPTABILITÉ  
A FONCTIONNEMENT MÉCANIQUE

**Leurs avantages exclusifs :**

**SÉCURITÉ** due à leur  
fonctionnement mécanique.  
**CAPACITÉ** exceptionnelle  
d'impression et de totalisation.  
**SOUPLE** de construc-  
tion, de fonctionnement et  
d'interprétation.



Société Anonyme des MACHINES A STATISTIQUES

25, et 27, Rue d'ASTORG, PARIS (8<sup>e</sup>)  
Téléphone : ANJOU 50-70 (4 lignes)

mach.-out. à Alger; ARRÈSE J., Ch. t. à Blida; AUBIN L., S.-Ch. g. 3° cl.  
à Affreville; AUDIBERT R., Cis. 2° cl. à Blida; BACHÉ J., Empl. pr. à  
Alger; BADAROUX P., F.-Ch. à Hussein-Dey; BADO Ch., F. a. é. à El-  
Affroun; BAGUR C., S.-Ch. br. ouv. à El-Biar; BALDACHINO J., Cond.  
à Alger; BALEN R., S.-Ch. d. 1<sup>re</sup> cl. à Alger; BARCELO J., F. enr. à Maison-  
Carrée; BARCELO M., Ch. t. à Affreville; BEAUCEUF L., Empl. pr. à Alger;  
BÉNÉJEAN J., Ch. g. 6° cl. à Damiette; BENOIT J., Br. à Agha; BÉRAUD-  
DUFOUR M., E. m. à Alger; BERNARD J., Cis. 2° cl. à Blida; BERQUET E.,  
E. m. à Alger; BÉZIA P., A. à Alger; BIENVENU L., G. bur. à Alger;  
(A suivre)

## DISTINCTIONS HONORIFIQUES DIVERSES

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

**MÉDAILLE D'OR DE L'ÉDUCATION PHYSIQUE.** — M. CATEL Georges,  
Chef de bureau de gare (Agence de Londres).

**OFFICIER D'ACADÉMIE.** — M. JOURDAN Eugène, Contremaître-  
adjoind à Vintimille.

**SERVICES RENDUS AUX ŒUVRES PHILANTHROPIQUES.** — Ont reçu,  
à ce titre des récompenses diverses :

M. MOLINIER Fernand, Chef de Magasins à Oullins-Machines  
(Médaille d'Or).

MM. PERRER Gilbert, Chef de rayon et CROZAT Maurice, Distribu-  
teur à Oullins-Machines; ANDRÉ François, Employé Principal  
au Service de la Voie à Lyon.; LINARD Albert, S.-Chef de bri-  
gade d'ouvriers à Lyon-Mouche; JAMART René, Attaché au  
11<sup>e</sup> arr. de la Voie à Lyon (Médaille de bronze). M. BOURRIN  
Claude, Dessinateur au 11<sup>e</sup> arr. de la Voie à Lyon (Mention  
honorable).

## CHOCOLAT LANVIN

Le bon chocolat français

Ses images,  
ses cadeaux

Le réclamer dans les  
Coopératives 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.

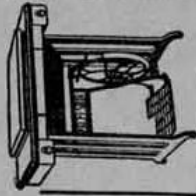
Le flacon 4 et 8 frs chez Pharm., Épïc., Drog.  
Demandez-le à votre Coopérative

Vêtements en Peau

Articles de Chasse  
Sacs en tous genres

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

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



**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.

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

Madame, Monsieur,  
 Votre appartement sera décoré avec le **MAXIMUM** de goût et le **MINIMUM** de dépenses si vous consultez l'Album des **PAPERS PEINTS EN GROS**.  
 AGENT GENERAL:  
**5, Rue Lafont, 5 - LYON**  
 Fournisseur autorisé de la C<sup>ie</sup> PLM

**DIRIGEANTS DES CLUBS DU P. L. M.**  
 Commandez tous vos articles de sports  
**CHEZ POLLET-SPORTS**  
 88, Rue Claude-Bernard, 88 = (près la Poste) = **PARIS (5<sup>e</sup>)**  
**FOURNISSEUR DU RESEAU P. L. M.**  
 et de l'U. S. V. P. L. M. de Paris  
**CONDITIONS ET ARTICLES SANS CONCURRENCE**

CLERMONT-FERRAND



ÉDITIONS-IMPRESSIONS  
**BLONDEL LA ROUGERY**  
 7, rue St-Lazare - PARIS-9<sup>e</sup>  
 --- TEL. LAM. 98-84 ---  
**--- SES CARTES ---**  
**SES TRAVAUX SOIGNÉS**

## AVANCEMENTS EN GRADE (1)

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

### SERVICE MEDICAL

**Service Social.** — Surintendante : à Marseille, Mlle Robert ; à Paris, Mlle Léonard.

Par décision du Conseil d'Administration en date du 24 juillet 1936, ont été nommés ou promus :

### DIRECTION

**Secrétariat de la Direction.** — S.-Chef de bureau de 1<sup>re</sup> cl. : Mme Landy G.  
 S.-Chef de bureau de 2<sup>e</sup> cl. : M. Bain M.  
 Employé Ppal : M. Nicolle F.

(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.

Attaché : M. Brayer P.  
 Employée : Mme Pitaud O.  
 Agent technique Ppal : M. Bourg M.  
 Brigadier-Chef des gâçons de bureau : M. Verduron F.

### EXPLOITATION

**Service Central.** — Chef de bureau de 1<sup>re</sup> cl. : à Paris, M. Haurine-Cousié L.  
 Inspecteur de 2<sup>e</sup> cl. : à Paris, M. Gonnat L.  
 S.-Inspecteur : à Paris, M. Dayre G.  
 Contrôleur technique Ppal : à Dijon, M. Le Dréau R.  
 Chef de groupe : à Paris, M. Rabreau M.  
 Employé Ppal : à Paris, MM. Benoit F., Pierre-Gustave C.

Employé : à Paris, M. Rabut J.  
 Employée : à Paris, Mme Chesne M.  
 Expéditionnaire : à Paris, MM. Gougeot H., Chapellier F. (Bercy).

Contrôleur de route adj. : à Paris, M. Jacquier M.  
**Services régionaux.** — Chef de bureau de 1<sup>re</sup> cl. : à Paris-Centre, M. Blondeau M. (Grenoble).  
 Chef de gare de 3<sup>e</sup> cl. : à Tamaris, M. Guittard A. (Grenoble).  
 Chef de groupe : à Valence-Centre, M. Gratol F.  
 S.-Chef de gare de 1<sup>re</sup> cl. : à Lyon-Per., M. Rassel C. ; à Montpellier, M. Bertaud J.-M. (Nîmes P.V.).  
 S.-Chef de gare de 2<sup>e</sup> cl. : à Avignon, M. Fontanteu A. ; à Nice, M. Lautier A. ; à Bellegarde (Ain), MM. Duchet E. (Clermont-Ferrand), Sapin L. ; à Chambéry, M. Jaccoud L. ; à Modane, MM. Decret L., Privat R.  
 S.-Chef de gare de 2<sup>e</sup> cl. (dispatcher) : à Lyon-Per., M. Bal A.  
 Employé Ppal : à Valence-Centre, M. Boujet J. (Grenoble).

### Les difficultés de l'heure présente

*diminuent le nombre de vos lectures.*

### La rapidité des communications

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

### ASSUREZ-VOUS

*le service régulier de la*

REVUE D'INFORMATIONS INTERNATIONALES

## LE MOIS

*Synthèse de l'activité mondiale*

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

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

### CONDITIONS SPÉCIALES

*aux lecteurs du Bulletin P.L.M*

Abonnement d'un an payable mensuellement à raison de

**12 fr. 50**

*en utilisant le chèque postal encarté dans chaque volume.*

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

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



*avec une...*

**VIVA GRAND SPORT**

LA 6 CYLINDRES IMBATTABLE EN CONFORT ET EN VITESSE

**RENAULT**  
 L'AUTOMOBILE DE FRANCE



# PETITES ANNONCES



Pour le numéro de novembre, les petites annonces devront parvenir directement au Bulletin P.L.M., 88, rue Saint-Lazare, Paris, accompagnées de leur montant (sous forme de mandat) au plus tard le 25 octobre. 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. Dans ce cas, il remboursera immédiatement le montant de l'annonce refusée.

Il décline en outre toute responsabilité quant aux conséquences pouvant surgir à la suite d'une inser-

tion, 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 son intermédiaire.

— A vendre, à Romans, 6 pièces, eau, électricité, jardin potager, parc, belle plantation vigne, arbres fruitiers. Ecrire à M. Riou, Châlet Provençal, quartier des 3 Croix, Romans (Drôme).

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

— Six km Montélimar,jol. maïs, camp., 5 p.,

cave, gren., gar., eau, él., ter. 3000 m. clos. Prix 40 000. — Vincent, retraité, St-Marcel-les-Sauzet (Drôme).

— Hière ménage facile à faire soi-même par méthode simplifiée, gratuits. Ec. Ets Akabrusseur, 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 gratuits.

— 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.

# BELLE JARDINIÈRE

RUE DU PONT-NEUF PARIS Succursale : 1, Place Clichy

## LA PLUS GRANDE SPÉCIALITÉ DE VÊTEMENTS

pour Hommes, Dames et Enfants

Les achats supérieurs à 50 francs sont expédiés franco de port et d'emballage dans toute la France.

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

Succursales sur le Réseau :  
**LYON ET MARSEILLE**

7-05

S.-Chef de bureau de gare : à Clermont-Ferrand, M. Compaing G. (St-Chamond).  
S.-Chef de gare de 3<sup>e</sup> cl. : à Nevers, M. Potcher C. (Grenoble-Centre) ; à Roanne, M. Chervet A. (St-Germain-des-Fossés) ; à Avignon, M. Souvelon A. (Lyon-Per.) ; à Arles, M. Bernard C. (St-Jean-de-Maur) ; à Nice, M. Fille L. (La Seyne) ; à Marseille-St-Ch., M. Polge P.  
S.-Chef de gare de 3<sup>e</sup> cl. (dispatchcher) : à Lyon-Per., M. Tailhardat A. (Lyon-St-Paul) ; à Chambéry, M. Schmalz J.  
Employée : à Valence-Centre, Mlle Badin L. (Grenoble).

Commis Ppal : à Paris, M. Thomas C. ; à Nevers, M. Richy P. (Montchanin) ; à Nîmes G.V., M. Basset R. (Nîmes P.V.).  
Facteur-Chef : à Dôle, M. Balson A. (Gilley) ; à Saint-Chamond, M. Varnier J. (Terre-

noire) ; à Cavaillon, M. Darasse R. (Pont-d'Avignon) ; à Saint-Jean-de-Maur., M. Froment L. (Chambéry).

Chef de gare de 5<sup>e</sup> cl. : à Chartrettes, M. Radigon V. (Chuelles).  
S.-Chef de gare de 4<sup>e</sup> cl. : à Besançon-Viotte, M. Dumont A. (Chasse-sur-Rhône) ; à Lyon-Per., M. Lambert M. (Lyon-St-Paul) ; à Paray-le-Monial, M. Pitavy M. (Ancy-le-Franc) ; à Givors, M. Rivet E. (Chalon).  
Contrôleur-adj. des trains : à Valence, M. Claret F. (Jarrie-Vizille).

Chef de gare de 6<sup>e</sup> cl. : à Chuelles, M. Venet A. (Vigneux) ; à La Chapelle-Laur., M. Billiet A. (Lezoux) ; à Pont-de-Lignon, M. Oubrier J. (La Ricamarie).  
Intérimaire de 2<sup>e</sup> cl. : à Clermont-Ferrand, MM. Chauchat G. (Noirétable), Chautard J. (Montaignet) ; Neuville J. ;

DE NOS ATELIERS  
A  
VOTRE DOMICILE

# FRANCK

Notre chemise bleu uni 19 fr.  
Notre chemisette foncée 15 fr.

20, Rue Meslay, PARIS (3<sup>e</sup>)  
Passage Guérin, Rue Nationale, NIMES

Parquet Hygienique  
SANS JOINT  
**Terrazzolith**  
SUPERIORITÉ GARANTIE  
Ne gonfle ni ne se fend jamais.  
Belles couleurs, imité rabies.  
DURÉE INIMITABLE  
DEMANDEZ PROSPECTUS  
TELEPHONE 1402-1403-1404  
COMPLÈTEMENT INDUSTRIEL

TERRAZZOLITH  
LE-TERRAZZOLITH. Système ANC. ET F. DOUCE & MOULIN.  
64, RUE PETIT-PAIRS

à Chambéry, M. Léger L. (Rossillon).  
Commis de 1<sup>re</sup> cl. : à Bercy, M. Rameau G. (Villeneuve-St-G.-Tr.) ; à Paris, M. Lambertaux P. (Moret) ; à l'Isle-Fontaine, M. Boutin E. ; à Toulon, M. Bernard E. ; à Montpellier, M. Ayme M. ; à Nîmes P.V., M. Clap C.

Attaché (Commis de 1<sup>re</sup> cl.) : à Digoin, M. Sawat P. (Vichy).  
Chef de manœuvres : à Lyon-Gui', M. Chazal A.

Chef-Aiguilleur : à Lyon-Per., M. Drioton B. Receveur de 2<sup>e</sup> cl. aux billets : à Paris, MM. Coumes C. (Bercy), Baraton E. (Villeneuve-s.-Yonne), Chambon R. (Corbeil).  
Commise de 2<sup>e</sup> cl. : à St-Rambert-d'Alb., Mme Waldmann M. (Le Teil).  
Commis de 2<sup>e</sup> cl. : à Moret, M. Simon G. ; à

(Suite page xcvi.)

ENTREPRISE  
**Paul GAGNARD**  
SAINT-JULIEN-DU-SAULT  
(Corme)

Entreprise JAYET  
BLAISY-BAS  
TRAVAUX PUBLICS  
GRANIT

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

ENTREPRISE  
**A. Dérouillon & Fils**  
TALANT (Côte-d'Or)  
TRAVAUX DE VOIES  
TERRASSEMENTS  
BETON ARME

quarts de leur développement. Une fois que chitorées frisées et scaroles sont liées, le cœur continue à croître, mais à croître blanc, et la plante s'emplît.

J'ajoute, car cela a une réelle importance, que le « liage » est à faire par temps sec, après disparition de la rosée, pour éviter la pourriture intérieure des plantes. Pour la même raison, surtout s'il s'agit de production en été, les arrachages sont à donner avec beaucoup de précaution et de préférence le soir.

Le procédé des pots à fleurs renversés. — Dans certaines contrées on emploie des pots à fleurs, percés ou non, pour le blanchiment des scaroles et des chicorées frisées. Placés d'abord sur les salades les plus avancées — cela va de soi — les pots devenus libres au fur et à mesure des arrachages sont posés sur les suivantes.

Par ce procédé le cœur des salades, en blanchissant, se développe et remplit le pot. Certes, l'étiollement est ainsi des plus accentués, trop accentué même s'il s'agissait de produits à conserver quelques jours après l'arrachage ; mais, chez l'amateur, cet inconvénient est moins à craindre.

A l'arrière-saison, on emploie généralement d'autres méthodes consistant soit à couvrir de paille ou de feuilles les salades, soit à les butter. C'est alors, à l'approche de l'hiver, travailler à l'étiollement en même temps qu'à la préservation contre les gelées ; encore faut-il, comme pour le « liage » ou « les pots à fleurs », opérer par temps sec pour éviter la pourriture.

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

(Suite des annonces en grade de la page xc)

Villeneuve-St-G.-Tr., M. Baudry E. (Ménecy) ; à Paris, MM. Riollot J., Eymere E. (Monaco) ; à Lyon-V., M. Gueneau J. (Bur. de V. de Lyon-Préf.) ; à Vichy, M. Faucher A. ; à L'Isle-Fontaine, M. Gay F. (Barbentane) ; à Montpellier, M. Folche R. ; à Nîmes P.V., M. Bressac R. (Nîmes G.V.)  
Facteur-enregistreur : à Ancy-le-Franc, M. Humbert C. (Brunoy) ; à Gilley, M. Claudet M. (Frasne) ; à Ecully, M. Tournier A. ; à Brignay, M. Bac M. (Chaufaillies) ; à Sathonay-Rillieux, M. Benoit A. (Charbonnières) ; à Noirétable, M. Perriaud C. (Langeac) ; à Monteignet, M. Vichy A. (St-Germain-des-F.) ; à Ris-Chateldon, M. Comte J. (Le Breuil) ; à Ambert, M. André F. (Chapeauroux) ; à Dompierre-Sept-Fons, M. Missonnier J. (Thiel) ; à La Ricamarie, M. Pichon J. (Firminy) ; à Terrenoire, M. Dufour A. ; à Aramon, M. Osé A. (St-Just-St-Marcel) ; à Villeneuve-Pujaut, M. Gille L. (L'Isle-Fontaine) ; à Cheval-Blanc M. Chapelle J. (Charmes) ; à Nîmes P.V., M. Gaillard M. ; à Ste-Cécile-d'And., M. Ranchin F. (Villefort) ; à Culoz, M. Vuillermet M. ; à Rossillon, M. Durand E. (Ambérieu).

Chef de train : à Paris, MM. Brenans P., Costecalde L. ; à Dôle, M. Pouthier P. ; à Besançon, M. Loriot M. ; à Dijon, M. Siméon A. ; à Mouchard, M. Blanchard G. ; à Lyon-Guil., MM. Marcoux A. (Lyon-Per.), Revol C. (Badan-Tr.), Allouin L. ; à Lyon-V., M. Maisonneuve P. (Lyon-Per.) ; à Badan-Tr., M. Farjas J. ; à Chalons, M. Perreault J. ; à Lyon-Per., M. Allembert C. ; à Mâcon, M. Thivrin V. (Badan-Tr.) ; à Clermont-Ferrand, MM. Michallet F., Robert A. ; à St-Germain-des-F., MM. Dagueneuf C., Vincent A. ; à St-Etienne-Ch., M. Chareyre P. ; à Avignon, M. Faure C. (Portes-Tr.) ; au Teil, M. Besset H. ; à Valence, M. Giffon G. ; à Marseille-Arenc, M. Sirio L. ; à Grenoble, MM. Delay L., Murillon F. ; à Alès, M. Gély C.

MATÉRIEL ET TRACTION

Service Central. — Employé : à Paris, MM. Delaye L., Lombard A., Bonnefoi C. ; à Villeneuve, M. Laurent C. ; à Lyon, M. Pourtois G. ; à Oullins, M. Rey L. ; à Nîmes, M. Lauze H.  
Expéditionnaire : à Paris, M. Vacherie P., à Vénissieux, M. Camus R.

MATÉRIEL

Service Central. — Employé : à Paris, MM. Chauffard J., Chabas P.  
Services régionaux. — Inspecteur D<sup>re</sup> de 2<sup>e</sup> cl. : à Conflans, M. Douet H.  
Contremaître-adj., à Paris, M. Girod C.  
Employé : à Villeneuve-St-Georges, M. Gautron E.  
Expéditionnaire : à Oullins, MM. Francoz G., Garde M. (St-Germain-au-Mt-d'Or).

TRACTION

Services régionaux. — S.-Chef de dépôt de 1<sup>re</sup> cat. : à Laroche, M. Barry J. ; à Lyon-M., M. Oizel G. ; à Nîmes, M. Ailloud L.  
Chef-mécanicien : à Paris, M. Jonilla L. (Nîmes) ; à Dijon-Per., M. Villard J. (Lyon-M.)  
Contremaître : à Clermont, M. Cubizolle T. (Langeac) ; à Nevers, M. Marchat J. (Clermont).  
S.-Chef de magasin : à Avignon, M. Pater L. (Le Teil).  
Garde-magasin : au Teil, M. Mourlam L. (Montargis).  
Mécanicien de route : à Villeneuve, M. Melot A. (Paris) ; à Laroche, MM. Pilly A., Delagneau U., Pichon J. (Paris), Degois A., Pascaud M., Dupary R. ; à Paris, MM. Cottin M., Vignaux C. ; à Lyon-Croix-Rousse, M. Balland J. (Lyon-Mouche) ; à Portes, M. Gouiteborge L. ; à Badan, MM. Poutenard J. (St-Rambert-d'Albon), Gail-

lard A., Lassara L. (Clunys), Junillon A. (Portes) ; à Vénissieux, MM. Poirel E., Piguet H., Fried F., Bageard J. ; à Montchanin, M. Dager R. ; à Cercy-la-Tour, M. Lacroix A. (Clermont) ; à Pierrelatte, M. Ajmè A. ; à Marseille, M. Micard A. ; à Avignon, M. Pangaud P. ; à Miramas, MM. Borg E., Fournier A. ; à Nice, M. Ribagnac E.

Elève-mécanicien : à Paris, MM. Adrien R., Cochu A., Etienne F., Schweitzer R., Vareland F. ; à Laroche, MM. Floc'hlay J. (Montereau), Gleize H. (Montargis), Descazes L., Soula A. ; à Clamecy, M. Breugnot L. ; à Villeneuve, M. Gounou G. ; à Lyon-Vaise, MM. Foyatier J., Martel C. (St-Etienne), Robert G., Cassier N. ; à Vénissieux, M. Jandard P. ; à St-Rambert-d'Albon, M. Bergognon M. (Portes) ; à Chalons, M. Labrosse A. ; à Mâcon, M. Cognat M. (Badan) ; à Portes, MM. Marche A. (St-Etienne), Moutaud R. (Badan), Mollens H. (Badan) ; à Pont-de-Dore, M. Bonnet J.-B. ; à Paray-le-Monial, M. Pigelet R. ; à Clermont, MM. Perrin C., Aurenbou J. ; à Nîmes, MM. Montredon L., Bresson L., Latournerie M., Delpuech L. ; à Alès, MM. Diet J., Gaillard M. ; au Teil, MM. Ramcurel L., Martin A. ; à Nice, MM. Tibaud H., Bruna C. ; à Avignon, MM. Moraud L., Fargier J., Béraud C., Roussin R., Napoléon L., Monnier L. ; à La Blanche, MM. Guidi J., Gaubert C. ; à Marseille, M. Hageletin L.

Mécanicien de manœuvres : à Bercy, MM. Legros G., Lignot F. (Laroche) ; à Clamecy, M. Tourret M. ; à Sens, M. Vivonet E. (Paris) ; à Arenc, MM. Petit C., Mourgues J. ; à Avignon, M. Roussel A.

VOIE

Service Central. — Chef de bureau Ppal d : 2<sup>e</sup> cl. : à Paris, M. Carca G.  
Chef de bureau de 1<sup>re</sup> cl. : à Paris, M. Deleau Ch.  
Chef de bureau de 2<sup>e</sup> cl. : à Paris, M. Touchemoutin J.  
S.-Chef de bureau de 2<sup>e</sup> cl. : à Paris, M. Lespiciet L.  
Contrôleur technique Ppal : à Paris, M. Hérier E.  
Chef de groupe : à Paris, M. Andry H.  
Contrôleur du Service Electrique : à Lyon, MM. Issenschmidt J. (Dijon), Domergue A. (Marseille) ; à Paris, MM. Guichard A., Blondet R. (Laroche).  
Employé Ppal : à Paris, M. Salvat J.  
Contrôleur adj. du Service Electrique : à Marseille, M. Genin A. (Nice).  
Agent technique : à Paris, M. Fournet E.  
Expéditionnaire : à Paris, M. Mézy G.

TRAVAUX PUBLICS  
BATIMENTS  
ENTREPRISE POULETTY  
DIJON  
PIERRE RECONSTITUÉE  
GUÉRITES A SIGNAUX

ASPHALTE — PAVAGE  
ENTREPRISE  
**Roger MARTIN**  
5, Rue Montmartre, 5  
DIJON

ENTREPRISE  
**BURDILLAT Aîné & C<sup>ie</sup>**  
Siège Social :  
MONTCEAU-LES-MINES (S.-et-L.)  
BUREAU à DIJON :  
5, Rue Legoux-Gerland

ENTREPRISE GÉNÉRALE  
TRAVAUX PUBLICS  
ET PARTICULIERS  
BÉTON ARME  
**François COURTAUD**  
28 et 30, Rue Villeroi, LYON  
Moncey 38-91

MANUFACTURE NATIONALE DE BOULOGNE-SUR-MER

**BAIGNOL & FARJON**

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



**PLUMES**

Porte-plumes



**CRAYONS**  
**GOMMES**  
**TROUSSES**

En Vente  
chez tous les Papetiers



565. OFFICIELLE

0150. SEBASTOPOL

638. BLANC-SEING

436. VELLEDA

202. FRANCE-MILITAIRE



**Services régionaux.** — Chef de section : à Thiers, M. Bourgeois J. (Villefranche-s-Saône). Attaché (Ech. 15) : à Chambéry, M. Beccat R. S.-Chef de bureau de 2<sup>e</sup> cl. : à Paris, M. Deche-naul F. ; à Lyon, M. Gou A. (Grenoble). Contrôleur Ppal du Service Electrique : à Dijon, M. Leta G. (Nevers). Contrôleur du Service Electrique : à Nevers, M. Lambert G. (Lyon). Dessinateur-Projeteur de 2<sup>e</sup> cl. : à Mâcon, M. Perraudin P. (St-Etienne). Contrôleur adj. du Service Electrique : à Laroche, M. Martin A. ; à Modane, M. Fouque F. (Cavaillon). Employé Ppal : à Dijon, M. Thibaut H. ; à Marseille, M. Sibaud R. (Thiers). Employé : à Lyon, M. Colin L. ; à Nevers, M. Queudret A. ; à Lyon, M. Michelon M. Surveillant technique Ppal : à Dijon, M. Guyon A. (Besançon).

Surveillant technique : à Paris, M. Loisy L. Surveillant Ppal du Service Electrique : à Laroche, MM. Parnalland B. (Paris), Bernard A. (Paris) ; à Marseille, M. Drac E. (Paris) ; à Paris, M. Desjardins G. (Nîmes) ; à Clermont-Ferrand, MM. Simonnot R. (Paris), Baudoin A. Surveillant Ppal de la Voie : à Dijon, M. Divers G. (Beaune) ; à Montereau, M. Bailly A. (Villeneuve-la-Guyard). Chef de canton Ppal : à Nice, M. Lautier G. (Vintimille). Surveillant du Service Electrique : à Paris, M. Collet P.

**RÉSEAU ALGÉRIEN**

**SERVICES GÉNÉRAUX**

**Direction.** — S.-Chef de bureau de 2<sup>e</sup> cl. : à Alger, M. Paumier L. Employé Ppal : à Alger, MM. Desportes E., Lepilus-Habeneck H. **Contentieux.** — Employé Ppal : à Alger, M. Audibert E.

**EXPLOITATION**  
**Services centraux.** — Employé Ppal : à Alger, M. Diehl J. **Services régionaux.** — Employé Ppal : à Oran, M. Sevilla M. Intermaire de 2<sup>e</sup> cl. : à Orléansville, M. Carillo P. ; à Affreville, M. Prose H. (Duperré). Chef de manutention Ppal : Agha, M. Bigot H. Facteur-enregistreur : à Orléansville, M. Léal J. (Hussein-Dey) ; à Relizane, M. Jorro J. (Ste-Barbe-du-Tlélat). Commis de 2<sup>e</sup> cl. : à Oran, M. Saint-Martin Ch. (Oran-Marine) ; à Mostaganem, M. Josseland R. (St-Denis-du-Sig). Chef de manutention : à Agha, M. Bonnardeau E. Chef de train : à Alger, M. Coat J. ; à Sidi-Bel-Abbes, M. Picon F.

**MATÉRIEL ET TRACTION**

**Services centraux.** — Employé Ppal : à Alger, MM. Lafaurie A., Brachet C. Contrôleur technique Ppal : à Alger, M. Janot L. **Services régionaux.** — Contrôleur technique adj. : à Alger, MM. Tranier J., Gouty A. ; à Oran, M. Boccanfuso J. Distributeur : à Alger, MM. Arène L. (Blida) ; Eymard F.

**VOIE**

**Services centraux.** — S.-Inspecteur : à Alger, M. Tremège L. Employée : à Alger, Mme Coepfert O.

Par décision du Conseil d'Administration en date du 28 août 1930, ont été nommés ou promus :

**SERVICES FINANCIERS**

Employé Ppal : MM. De Villers D., Louet A. Employé : MM. Dameron M., Mouton E. ; Perrin L.

**EXPLOITATION**

**Service Central.** — Inspecteur de 2<sup>e</sup> cl. : à Marseille, M. Germain C. S.-Inspecteur : à Paris, M. Bourbousson F. (Dijon). Contrôleur technique Ppal : à Paris, M. Diamont R. ; à Dijon, M. Rivier M. (Marseille). Chef de groupe : à Paris, Mlle Thomas M. Contrôleur technique : à Marseille, M. Colombat E. Employé Ppal : à Paris, MM. Tribout R., Fuzier L. (Chambéry-Centre). Employée Ppale : à Paris, Mlle Bérat A. M. Aide-Contrôleur technique : à Lyon, M. Blanchard P. (Saint-Louis-les-Ayg.). Employée : à Paris, Mme Vedel I.

**Services régionaux.** — Inspecteur de 1<sup>re</sup> cl. : à Chambéry, M. Arnal J. (Le Puy). Inspecteur de 2<sup>e</sup> cl. : au Puy, M. Dorsit H. (St-Etienne). S.-Inspecteur : à St-Etienne, M. Boyer L. (Feurs). Contrôleur de l'Exploitation : à Grenoble, M. Costier A.

Contrôleur technique Ppal : à Dijon-Centre, M. Clair R. Chef de gare de 3<sup>e</sup> cl. : à Feurs, M. Perret T. (Paris) ; à Tamaris, M. Brajon L. (Villefort). Chef de groupe : à Marseille-Centre, M. Flandin M. Chef de bureau de gare de 1<sup>re</sup> cl. : à Villeneuve-St-G.-Tr., M. Morin F. S.-Chef de gare de 2<sup>e</sup> cl. : à Bercy, M. Court L. (Montereau) ; à Saincaize, M. Dubreux F.

**ENTREPRISE**

**RHODANIENNE**

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

TERRASSEMENTS - PUITS  
SONDAGES

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

**ACIÉRIES DU NORD (S<sup>ie</sup> A<sup>me</sup>)** **MATÉRIEL DE TRANSPORT**  
Sous l'immatriculation : 9<sup>ie</sup> Européenne n° 1 le Transport des Combustibles Liquides et Carburants  
Société Anonyme, 223, Rue Saint-Honoré, Paris-1<sup>er</sup>  
sa filiale, la Société exploite un parc d'environ 850 Wagons-Réservoirs du dernier modèle, destinés à la location pour le transport d'ESSENCE, ALCOOL, SUIVON, MELASSE, ACIDE SULFURIQUE, etc.  
**Achat et vente — Exploitation de tout matériel roulant**

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

**Sté SABLES & GRAVIERS de Hte-Seine**  
**SABLES et DÉRIVÉS - MATÉRIEAUX DRAGUES**  
6, Rue Gué-Pucelle — MONTEREAU  
TÉLÉPHONE 108  
LIVRAISONS PAR BATEAUX  
ET EXPÉDITIONS PAR FER, GARE D'EAU MONTEREAU

**ENTREPRISE**  
**Henri LOULERGUE**  
5, Quai d'Allier  
**MOULINS**

**ENTREPRISE**  
**J.-B. VIALET**  
Chemin Sainte-Catherine  
**LE PUY-EN-VELAY**

(Montchanin); à Lyon-Per., M. Julien A. (Terrenoire).  
S.-Chef de gare de 4<sup>e</sup> cl. : à Héricourt, M. Py (Louthans); à Marcigny, M. Béal J.-B. (Clermont-Ferrand); à Villefort, M. Savoye E. (Bédarrides).  
Employé Ppal : à Marseille, M. Ferrrier M. (Nîmes).  
Contrôleur technique adj. : à Valence, M. Rey J. (Cannes).  
S.-Chef de bureau de gare : au B. V. de Paris-Ste-Anne, M. Rossignol L. (Bercy).  
S.-Chef de gare de 3<sup>e</sup> cl. : à Montereau, M. Létrillard L. (Dôle-V); à Montchanin, M. Perrot R. (Nuits-s-Ravières); à Dijon-V., M. Gros P. (Dijon-Pte-Neuve); à Perrigny, M. Gardey E.; à Terrenoire, M. Viboud A. (Chambéry).  
S.-Chef de gare de 3<sup>e</sup> cl. (Dispatcher) : à Marseille-St-Ch., M. Coulomb P. (Marseille-Blanc).  
Employé : à Paris, MM. Arnaud J. (Grenoble); Colignon L., Lapeyre A. (Melun); à Nevers, M. Vilhet L. (St-Marcellin-Isère); à Mar-seille, M. Moutren A. (Aubagne); à Nîmes MM. Calmes P. (St-Florentin-Verg.); Aimé C. (Prévenchères); à Chambéry, M. Tour-tillier C. (Culoz).  
Contrôleur de résidence : à Nevers, M. Pra-dithe P. (Alès).  
Commis Ppal : à Bercy, M. Klinger A.; au B. V. de Paris-Rambuteau, M. Moignard A.; à Toulon, M. Boyer A. (Menton).  
Facteur-chef : à Dijon-Pte-Neuve, M. Colliard L. (Collonges); à Louthans, M. Puth L. (Darcey); à Clermont-Ferrand, M. Morcau F. (Digoin).  
Chef de gare de 5<sup>e</sup> cl. : à Grandris-Allières, M. Arnal D. (Ste-Cécile-la-Valouze); à Couzon-au-Mt-d'Or, M. Giacomini S. (Ternand); à Giroux, M. Bailly J.-B. (Moulins); à Bédarrides, M. Neveux P.

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

**ENTREPRISE**  
**FRONDAT**  
à VILLEFORT  
(L O Z È R E)

CONSTRUCTIONS — REVÈTEMENTS  
ENTRETIEN DES CHAUSSEES ET DES TROTTOIRS  
**ALBERT CRECUT**  
**NIMES**

(Orange); à Manduel-Redessan PV, M. Bourdin F. (Grospierrres); à Machilly, M. Depierre D.  
S.-Chef de gare de 4<sup>e</sup> cl. : à Mouchard, M. Menouillard C. (Clolonges-Font.); à Nuits-s-Ravières, M. Mazauric L. (Lamure-s-Azergues); à Clermont-Ferrand, M. Thé-venet J. (Pont-de-Dore).  
Chef de gare de 6<sup>e</sup> cl. : à Heyrieux, M. Car-mier C. (Fleurieux-s-Saône); à Boisseron, M. Dumazert F. (Calvisson); à Bernis, M. Quairrel E. (Générac); à Prévenchères, M. Pascal E. (Vic-le-Fesq).  
Attaché (Intérimaire de 2<sup>e</sup> cl.) : à Besançon-Viotte, M. Pimet P. (Beaune).  
Intérimaire de 2<sup>e</sup> cl. : à Laroche Mig, M. Saurat J. (Fligny); à Montargis, M. Hillaire A. (Villeneuve-St-G.); à Paris, MM. Foutrier M. (Ris-Orangis); Saget G. (Ris-Orangis); Lioson G. (Montereau); à Nevers, M. Ramvier L. (Villiers-St-Benoit); à Dijon-V., M. Guillot C. (Montbéliard); à Besançon-M., M. Jannin G. (Delle); à Dijon-Pte-Neuve, M. Jeannin J. (Perrigny); à Dôle-V., M. Faivre L.; à Moulins, MM. Perret J. (Châpeauroux); Sicard J. (St-Georges-d'Aurac); à Pont-de-Dore, M. Roure C. (Paulhaguet); à St-Etienne-Chât., MM. Davenas R. (Saint-Etienne-la-Ter.); Dupuis J. (St-Marcellin-Loire); Clauzon J. (St-Etienne-Pt-de-l'Ane); à Valence, M. Achard G. (Loriol); à Marseille-St-Ch., MM. Paris H. (St-Marcel); Giauffret A. (Salon); à Carnoules, M. Bagarry L. (Les Arcs); à St-Auban, M. Patras F. (Pont-de-Quart-Chât.); à Alès, M. Crouzet L. (Connaux-Tresques); à Nîmes GV, M. Marioge J. (Frontignan); Lariovière E. (Marguerittes); à Montpellier, M. Valentin H.; à Culoz, M. Ballivet L. (Chamonix); à Grenoble, M. Pansu I. (Voiron); à La Roche-s-Foron, M. Arandel E.

**ENTREPRISE GÉNÉRALE**  
**DE TRAVAUX PUBLICS**  
**ET BÉTON ARMÉ**  
Exploitation de Carrières  
à ballast, pavés, sables, etc...  
**Pierre TERRADE**  
**CHALON-SUR-SAONE**

**TOUT L'ÉCLAIRAGE**  
**DES CHEMINS DE FER**  
**ÉPERVIER - GILLET & C<sup>IE</sup>**  
32, Boulevard Henri IV  
**PARIS**

Commis de 1<sup>re</sup> cl. : à Bercy, M. Morland A. (Moret); à Paris, M. Charlet G.; à Lyon-Per., MM. Giraud-Moine D., Panier F.; à Riom, M. Aubignat E.; au Teil, M. Hennebois A. (Carpentras); à Menton, M. Gautier H. (Juan-les-Pins).  
Chef de station (éch. 6) : à St-Germain-de-Joux, M. Fournet F. (Albens).  
Chef de station : à Fleurieux-s-Saône, M. Campo-Paysaa dit Hussard J. (Villieu-Loyes); à Lavalduc, M. Delaye A. (Bouc-Cabrès).  
Chef de manoeuvres : à Nevers, M. Signoret M. (Dôle-V).  
Chef-aiguilleur : aux Laumes-Alésia, M. Pin J. (Dôle-V).  
Receveur de 2<sup>e</sup> cl. aux billets : à Paris, MM. Julia A. (Laroche); Chambon M. (Charen-ton); Porchon A. (Melun); Frier R. (Villeneuve-St-G-Tr.); à Dijon-V., M. Bailleur A.; à Lyon-Per., M. Guers L.  
Commise de 2<sup>e</sup> cl. : à Menton, Mme Vve Funel J.  
Commis de 2<sup>e</sup> cl. : à Melun, M. Naudin M.; à Paris, M. Bontemps M.; à Monterevi, M. Blanchard R.; à Bercy, MM. Braillon E., Trovalet P.; à Clamecy, M. Bonnet L. (Autun); à Audincourt, M. Duric L. (Dijon-V.); à Lyon-Per., MM. Rigot M. (Lyon-Guil.); Brignon J. (Lyon-Guil.); Jacquot F. (Lyon-Br.); Sarret P.; à Riom, M. Bidet A.; à Vichy, M. Vitel A. (Gannat); à Clermont-Ferrand, M. Boutifaud J.; à St-Etienne-Chât., M. Bouvier C.; à Carpentras, M. David P. (Avignon); à Marseille-St-C., M. Hugon H.; à Miramas, M. Nitard L.; à Aubagne, M. Leyronnas, M.; à Seyssel-Corbonod, M. Claraz E. (Annecy).  
Facteur-enregistreur : à Beaumont-Boesses, M. Couson P. (Villeneuve-s-Yonne); à Fligny, M. Falconnier A. (Héricy); à Moret, M. Lebeau M.; à St-Florentin-Verg., M. Favand F. (Montargis); à Ris-Orangis,

**Entreprise MARTIN**  
**CHAGNY**  
Terrassements - Spécialité de  
travaux de voie et de ballastage

TRAVAUX PUBLICS  
ET PARTICULIERS

ENTREPRISE

**ETIENNE GRAVA**  
18, RUE RASPAIL, MARSEILLE  
Téléphone C. 33-92

SOCIÉTÉ

**Theg**

ANONYME

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

ÉTUDES ET ENTREPRISES GÉNÉRALES DE TOUS TRAVAUX  
DE GENIE CIVIL

TRAVAUX PUBLICS  
BETON ARME  
POSE DE VOIES  
**Louis GUIGUES**  
ENTREPRENEUR  
23, Rue Paul-Bert, 23  
MALAKOFF (Seine)  
R.C. Seine 43-229 Tél. ALésia 46-58

Travaux Publics et Particuliers

**L. GHELFI & C<sup>ie</sup>**  
DE Et. JALLUT & J. RICORD  
Soc. à Resp. Limitée, Capital 100.000 Fr.  
17, Rue Smolett - NICE

Téléph. 828-31 R. C. Nice 1.943

ENTREPRISE

**Pierre BERTONCINI**

Travaux Publics

**MODANE**

USINES DE FOURVOIRIE  
ET SAINT-LAURENT

Saint-Laurent-du-Pont (Isère)

**Etabl<sup>ts</sup> PATURLE**

Soc. Anonyme au Capital de 3.000.000 frs

LIMES ET RAPES

ACIERS LAMINÉS A FROID

MM. Page R. (Ballancourt); *Moutis P.* (Evy-Petit-Bourg); à Pont-sur-Yonne, M. Guérin P. (Vernou-s-Seine); à Villiers-St-Benoit, M. Delson A. (Bonny); à Pontigny, M. Gaunet L. (Autun); à Delle, M. Gadant M. (Dijon-V.); à St-Vit, M. Billot R. (Seurre); à Darcey (Côte-d'Or), M. Machin H. (Dijon-V.); à Perrigny, M. Chapuis A.; à Saint-Hippolyte (Doubs), M. Chapuis E. (Saulon); à Baulme-la-Roche, M. Péquinet L. (La Joux); à Besançon-V., M. Chatelain C. (Bliigny-s-Ouche); à Beuchail, M. Viotier L. (Pierre); à Dôle-V., M. Guignot E.; à Colonges-Fontaines, M. Charroin M. (St-Colombe-les-Vienne); à Lamure-s-Azergues, M. Guiffroy A. (Anse); à Cluny, M. Daudet A. (Pontcharra-St-Forgeux); à Colonges-Fontaines, M. Drevelon L. (Salaise); à La Tour-du-Pin, M. Debiesse E.; à Mâcon, M. Dauvergne J.; à St-Germain-au-Mt-d'Or, M. Brunet L. (Chavanay); à Chapeauroux, M. Prost J. (St-Agnan); à Digoin, M. Cognard R. (Dompièrre-Sept-Fons); à Paulhaguet, M. Dumas T. (Langeac); à Randan, M. Jobert A. (Monteignet-Escurelles); à St-Georges-d'Aurac, M. Génébrier C. (Arvant); à Moulins, M. Bonnet J.-B.; à Arfeuilles-le-Breuil, M. Gastel P. (St-Chamond); à Saint-Marcelin (Loire), M. Masson M. (St-Etienne-Pt-de-l'An); à Vendranges-St-Priest, M. Copin G. (Andrézieux); à Bas-Monistrol, M. Bruas J. (Fraise-Union); à Baix, M. Badois A. (Portes-Tr.); à Saint-Marcellin (Isère), M. Charrel A.; à Meringol, M. Faure P. (Saulce); à Valence, M. Bouzon R. (Portes-Tr.); à Salon, M. Marin A. (Estressen); à Saint-Marcel, M. Ganachon A.; à Marseille-St-Ch., M. Langier J. (Marseille-B.); à La Crau, M. Nicolas J. (Miramas); à Beaulieu-Berrias, M. Ressayre J.-B.; à Lédénon, M. Clapier A. (Manduel-Redessan PV); à

Connaux-Tresques, M. Bosc R. (Caveirac); à Génohac, M. Barrière P. (Castries); à La Bastide-St-Laurent-les-B., M. Déroix E. (Nîmes GV); à Générac, M. Méric E. (Anduze); à Marguerittes, M. André C. (Pont-des-Charrettes); à Vic-le-Fesq, M. Gréguat M. (Montpellier); à Saint-Laurent-d'Aigouze, M. Chaptal E. (Aigues-Mortes); à Chamonix, M. Jouffroy R. (Archamps); à Voiron, M. Barral R. (Jarrie-Vizille); à Laroche-sur-Foron, M. Roset M. (Bellegarde-Ain); à Albens, M. Roch L. (Saint-Cergues-les-voiron); à Montaliou-Verteu, M. Serain C. (La Praz); à St-Gervais, M. Chaudet J.; à Grenoble, M. Bernard Z. (Moirans); à Pressins, M. Casays G. (Chindrieux); à St-Georges-de-Commiers, M. Laurens P. (Châbons)  
Chef de train : à Paris, MM. Beaupré A., Guyot R., Maujean J., Niel L.; à Montargis, MM. Presse O., Trimoille R.; à Laroche-Mig., M. Verger G.; à Villeneuve-S-G-Tr., M. Peloux F.; à Cercy-la-Tour, M. Bouvenot C.; à Chagny, MM. Manon F., Porron J. (Montceau-les-Mines); à Autun, M. Larible A. (Avalon); à Auxerre-St-Gerv., M. Gauthier E.; à Montchamin, M. Seurre E.; à Nevers, MM. Charton A., Foret P.; à Champagnole, M. Relange L. (Besançon); à Mouchard, M. Olivier M.; à Montbéliard, MM. Debouche C. (Besançon); Blanchot G. (Chagny); Messer J.; à Besançon, M. Bonnet L., May F., Poiffaut A., Roussillon A., Valdenaire F.; à Dijon, MM. Bon C. (Besançon), Benoist L., Chitel G., Fleuret L., Gogouillot R., Grillot M., Oudot A., Poign G., Rebillard F., Renaud L., Requet A., Saget B., Satinet L., Thomas C., Tonnin A., Usclade F.; à Lons-le-Saunier, M. Gutchon M.; à Pontarlier, M. Cugnet L.; à Lyon-Guil., M. Boujot A.; à Lyon-Per., MM. Desmaris M. (Lyon-Br.); Durdilly

B. (Lyon-Guil.); *Meunier J., Gerle J., Jomcain J., Piégay P., Vigreux F., Lesne M.* (Lyon-Br.); à Lyon-V., MM. Pons E., Donque F.; à Chalons, M. Coulard C.; à Lozanne, M. Boireaud L.; à St-Germain-des-Fossés, M. Gilberton G.; à Moulins, MM. Duceau L., Brivet J.; à Clermont-Ferrand, M. Tuffery M.; à Roanne, MM. Dépaille F., Desporte B., Persigny L.; à Avignon, M. Guichard G.; au Teuil, M. Jallat C.; à Miramas, M. Bordala P.; à Marseille-St-Ch., M. Bianchi A.; Reinard L., Thome B., Troubat L.; à Ales, MM. Roule J. (Sète); *Reverger L., Ribière G.*; à Sète, M. Traysson A., Rouvière V. (Lunel); à Nîmes, MM. Benoit L., Laffarre C., Bres M.; à Ambérieu, MM. Chanel M., Bouvier G. (Bellegarde-Ain); *Latapie R., Thivollet G.*; à Grenoble, MM. Peyron A. (Veynes); *Amar J., Bouleille V., Regruto A.*, à Bellegarde (Ain), M. Ancrenaz F.; à Bourg, M. Carvat C.; à Chambéry, MM. Boquin J., Martin J.

**MATÉRIEL ET TRACTION**

**Service Central.** — S-Chef de bureau : à Paris, M. Buchaillet G.  
Chef de groupe : à Paris, M. Putheaud G.  
Employé Ppal : à Paris, M. Marioud R.  
Employé : à Paris, M. Allain E.; à Dijon-Per., MM. Perrot R., Bernard J.; à Nevers, M. Laurent L.; à St-Etienne, M. Pichon J.; à Ales, M. Bruc H.  
Expéditionnaire : à Paris, M. Audibert A.; à Oullins, M. Soboul U.; à Annemasse, M. Rigal C.

**Division des magasins et des combustibles.** — Contrôleur technique Principal : à Paris, M. Blein M. (Arles).

**MATÉRIEL**

**Service Central.** — Employé : à Paris, M. Arnaud F.

**Établissements LÉGLISE et C<sup>ie</sup>**  
22, Rue Vital-Carles, 22 — BORDEAUX

Traverses en bois  
pour Chemins de fer

**TRAVERSES POUR CHEMINS DE FER**

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

**POTEAUX** — Pièces spéciales pour ponts, platelages, etc... — Sabotage mécanique — Chantiers volants pour l'incision sur place et le réentailage des traverses usagées — Sociétés — Exploitations forestières

**ÉTABLISSEMENTS BEYNAT**

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

**ENTREPRISE**

**L. & A. LEFAURE**

Maison Fondée en 1817

34, Rue Michel-le-Comte, 34

**PARIS (3<sup>e</sup>)**

Tél. TURBIGO 86-64

TERRASSE  
MAÇONNERIE  
CANALISATION  
PAVAGE - CEMENTS

BÉTON ARMÉ  
TRAVAUX PUBLICS  
ET PARTICULIERS

# NOS HOTELS

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

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

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

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

CHAMONIX TEL. 31. **HOTEL des ÉTRANGERS**  
TOUT LE CONFORT - CUISINE SOIGNEE  
Ouvert toute l'année - SPORTS D'HIVER  
Prix spéciaux aux Agents P.L.M. et famille

**AIX-LES-BAINS** Guérit les rhumatismes  
**HOTEL de la RÉGENCE** (face la gare P.L.M.)  
Prix spéciaux et rendez-vous des Agents P.L.M.

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

**Services régionaux.** — Contremaître-adj. :  
à Villeneuve-St-G., M. Petitjean E.  
Dessinateur-projeteur de 1<sup>re</sup> cl. : à Courbesac, M. Sanchez J. (Arles).  
Employé : à Villeneuve-St-G., M. Gourdou M.

## TRACTION

**Services régionaux.** — S-Chef de bureau de  
2<sup>e</sup> cl. : à Lyon-M., M. Chazelle P.  
S-Chef de dépôt de 2<sup>e</sup> cat<sup>e</sup> : à Chalons, M.  
Carpentier C. (Dijon).

**Chef-Mécanicien** : à Langeac, M. Logé M.  
(Laroche).  
Chef de réserve : à Rive-de-Gier, M. Bornefond F. (Aubagne); à St-Germain-des-Fossés, M. Estable J.

Employé : à Dôle, M. Godard F.  
Mécénicien de route : à Dijon-Per., MM. Fagard L., Billot E.; à Lons-le-Saunier, M. Cazeaud A.; à Morez, M. Mortureux A.; à Vénissieux, M. Roset A.; à Badan, M. Garde E.; à Nevers, M. Charles P.; à Montchanin, M. Gillon A. (Nevers); à Avignon, M. Gleize P.

Elève-Mécanicien : à Perrigny, MM. Bardet L., Frerebeau C., Miget A., Daucheret S., Passemar H., Deroche A.; à Morez, M. Huot M. (Montbéliard); à Pontarlier, M. Jeanguyot C.; à Besançon, MM. Tissier M., Richard J., Abt E.; à Montbéliard, M. Richard C.; à St-Etienne, MM. Pons A., Schwaab F. (Fraise-Union); Gontier J.-B. (Badan); à Chagny, M. Treneau F.; à Chalons, M. Chanut J.; à St-Germain-des-Fossés, MM. Cantat A., Nioget R.; à Pont-de-Dore, M. Davayat M.; à Anne-

masse, M. Pellier-Cuit M. (Ambérieu) ; à Grenoble, M. Corbet L. (Anney) ; à Alès, MM. Dhombres M., Romieux G.; à Langeac, M. Faure L.; à Sète, M. Christol C.; au Teil, M. Degres M. (La Voulte); à Alès, MM. Bernard E., Canonge A.; à Avignon, M. Mourret M.; à Mar-

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

**LES HOUCHES** - Pension Saint-Antoine  
Ain<sup>e</sup> Hôtel de la Gare — Ouvert toute l'année — Arrêt des autocars régionaux — CUISINE BOURGEOISE — Chambres tr. confortables. Eau courante s'pallier. Prix modérés. Tél. 10

**LES HOUCHES Hôtel des Roches**  
(Haute-Savoie)  
Eau courante chaude et froide, Chauffage central. Saisons d'été et d'hiver. Prix modérés. Demandez conditions

**LE FAYET — HOTEL BON-NANT**  
(20 km. Chamonix) — Ouvert toute l'année  
Tout confort — Prix spéciaux aux Cheminots P.L.M.  
Sauf en Août, prix de pension 26 fr. Boisson comprise

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

**LOURDES — HOTEL DE NICE**  
3, rue de la Fontaine. — Eau courante  
chaude et froide — Table répétée  
Pension depuis 25 fr. - Réduction aux Cheminots

seille, M. Dubois V.; à La Blancarde, M. Jovane P.  
Mécénicien de manoeuvres : à Nevers, M. Montrais P.

## VOIE

**Service Central.** — Inspecteur D<sup>re</sup> de 1<sup>re</sup>  
cl. : à Paris, M. Honoré M.

Inspecteur de 1<sup>re</sup> cl. : à Paris, M. Detolle G. (Lyon).

Inspecteur de 2<sup>e</sup> cl. : au Creusot, M. Foin C. (Dijon).

S-Inspecteur : à Dijon, M. Guiral M. (Lyon).  
Contrôleur technique adj. : à St-Etienne, M. Veure J.

Employé Ppal : à Paris, MM. Prudhon P., Néant L.

Aide-Contrôleur technique : à Lyon, M. Nony P. (Paris).

Attaché (éch. 7) Surveillant du S.E. : à Paris, MM. Schuazis M., Thibault R.

Attaché (éch. 7) : à Paris, M. Lefèvre J.  
Employé : à Paris, M. Vulliet P.

Surveillant du S.E. : à Paris, MM. Armand P., Chaix A., Ponson J., Robin A.

**Services régionaux.** — Chef de district de  
1<sup>re</sup> cl. : à St-Claude, M. Galichet M. (Rougemont).

S-Chef de bureau de 2<sup>e</sup> cl. : à Corbeil, M. Burillier J. (Paray-le-Monial).

Chef de district de 2<sup>e</sup> cl. : à Rougemont, M. Chedal M. (Tonnerre).

Contrôleur technique : à St-Jean-de-Maurienne, M. Fabre E.

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

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

**NICE - Hôtel Mimosas - 26, Rue de la Buffa**  
Plein centre - Tout confort  
Chambre depuis 10 fr. - Pens. depuis 22 fr. suivant saison  
Prix spéciaux pour Employés P. L. M.

**NICE — PENSION GILBERT**  
14, Rue Perissac, 5 minutes gare - Tout confort  
Rendez-vous des Cheminots  
Pension complète 35 à 30 fr. suiv. sais. - Écrire

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

**MONTE-CARLO — Hôtel NATIONAL**  
G. BETTIO. Directeur. Vue sur la mer. Tél. 4-76  
Complét. transf. en 1934. Appart. privés av. salle de bains en  
plein midi. Pension prix mod. Prix spéciaux aux Agents P.L.M.

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

**Chef de groupe** : à Paray-le-Monial, M. Poilleux M. (Nice).

**Contrôleur-adj.** du S.E. : à Lyon, M. Bourgeois J. (Chambéry).

**Employé Ppal** : à Paris, M. Auberger R.

**Dessinateur-calqueur** : à Blaisy-Bas, M. Cham-pin D.

**Employé** : à Paris, M. Bourdoiseau L.; à Lyon, M. Bonnidat F.

**Expéditionnaire** : à St-Jean-de-Maurienne, M. Praveret Ch.; à Nevers, M. Coquillat M.

**Surveillant Ppal de travaux** : à Modane, M. Blazin L.

**Chef de canton Ppal** : à Charenton, M. Leclair M. (Melun); à Beaune, M. Bonjour J. (Boujeailles); à Livry-sur-Seine, M. Besse H.; à Montgeron, M. Saint-André J. (Bois-le-Roi); à Livron, M. Blachère E.

## RÉSEAU ALGÉRIEN

### SERVICES GÉNÉRAUX

**Comptabilité générale.** — Employé Ppal :  
à Alger, M. Brochard C.

### EXPLOITATION

**Services centraux.** — Employé Ppal : à  
Alger, M. Vergoin J.

Employé : à Alger, M. Suas E. (Agha).

**Services régionaux.** — S-Chef de gare de  
2<sup>e</sup> cl. : à Souk-Ahras, M. Charvet E. (Oran).

Contrôleur adj. des trains : à Souk-Ahras, M. Valat J.-B.

Facteur-enregistreur : à Oued-Fodda, M. Sere G. (Djidiouia St-Aime).  
Commis de 2<sup>e</sup> cl. : à Agha, M. Court E.

### MATÉRIEL ET TRACTION

**Services centraux.** — Chef de  
bureau Ppal de 1<sup>re</sup> cl. : à Alger,  
M. Rodrigues L.

**Services régionaux.** — Méca-

nicien de route : à Sidi-Bel-Ab-

bès, M. Martinez M. (Orléans-

ville).

**A. FARÇAT**  
TRANSPORTS  
Correspondant de la C<sup>ie</sup> P.L.M.  
13, Rue E.-Gueymard  
G R E N O B L E

**BUFFET D'AVIGNON**  
Sa Cuisine — Sa Cave  
**M. Aimé SILVESTRE**  
Ex-chef de Cuisine au Château d'Ardenne  
Nouveau Concessionnaire  
Le meilleur accueil est réservé  
aux Agents et à leur famille