

N° 48 — NOVEMBRE 1936

MARSEILLE  
(Cl. Garot)



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. — Belles carrières. — Marseille, son port et ses gares, par M. Golléty, Inspecteur principal de l'Exploitation. — La Bresse Loughannaise et ses volailles, par M. Vincenot, Attaché à la gare de Louhans.

Nos autorails, par M. Abry, Ingénieur adjoint au Service du Matériel.

REVUE DOCUMENTAIRE : Trafic du Réseau. — En faveur des sports d'hiver P.L.M. — Quand le client se déclare satisfait. — Nos nouvelles grues automobiles. — Quelques mots du quadruplement Les Laumes-Blaisy. — Le ferry-boat Dunkerque-Douvres est en service. — Pour que les techniciens des Réseaux soient toujours mieux documentés. — Il y a cinquante ans. — Je voudrais bien savoir...

L'Hygiène, par le Docteur Jules Renault. — Lectures. — La gloire de la Bourgogne, par Georges Lecomte, de l'Académie française.

Gouvernement d'un jardin, par Georges Duhamel, de l'Académie française.

VOS LOISIRS : Sports. — Communiqués de nos groupements d'Agents. — Excursions. — Jardinage. — Pêche. — T.S.F.

POUR VOUS, LECTRICES : Ce que femme pense... — Vos bébés. — Le Ménage. — Billet gastronomique. — La Mode.

Avis aux abonnés. — Médailles d'honneur. — Distinctions honorifiques diverses. — Avancements en grade. — Récrétions. — A nos propagandistes. — Petites annonces. — Nouveau concours « Bouff et Tampon ».

Répertoire analytique des matières publiées en 1936.

# DISTINCTIONS HONORIFIQUES

## Légion d'honneur

Par décrets des 15 janvier 1935, 29 mai et 4 août 1936, ont été nommés dans l'Ordre National de la Légion d'Honneur :  
Chevalliers : MM. Avesque E., Surveillant à Paris ; Fanguiaire C., Aiguilleur à Salon ; Jacquet M., Homme d'équipe à Marseille-St-Charles ; Suavet F., Chef de district principal à Paris.

## Citations à l'Ordre du Réseau

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

**M. Marcel Maire, Homme d'équipe à la gare de Dijon-Ville.** Le 10 août 1936, a fait preuve de beaucoup de courage et de sang-froid en maîtrisant, après une lutte corps à corps, un individu pris en fraude et qui essayait de s'enfuir. (Déjà cité à l'Ordre du Réseau dans le Bulletin P.L.M. de juillet dernier.)



M. Elie Maheux,  
Brigadier-Chef à Clamecy.



M. Maurice Fabre,  
Chef-lampiste à Montpellier.



M. Joseph Congos,  
Surveillant des trains à Oran.



M. Jean Pareyre,  
Cantonnier principal à Frontignan.

Le 3 juin 1936, par son intervention décisive, a sauvé la vie à un conducteur qui venait de tomber en montant dans un convoi en marche.



M. Francois Robert, Chef de train  
à St-Etienne-Châteaureux.



M. Henry Logellon,  
Sous-Chef de gare à Bourg.



M. Pierre Doriéans,  
Facteur-mixte à St-Léger-sur-Dheune.

Le 12 juillet 1936, s'est porté tout habillé au secours d'une fillette qui se noyait et qu'il réussit à ramener sur la rive.



M. Marcel Rixens,  
Journallier à Montmélan.

Par son courage et son esprit d'initiative a réussi, le 1<sup>er</sup> juillet 1936, à appréhender, dans des conditions périlleuses, un dangereux malfaiteur.



De gauche à droite :  
MM. Francillard,  
Minne,



## Mentions pour actes méritoires

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

MM. Gatinet B., Homme d'équipe, et Roche G., Sous-Chef-visiteur à Lyon-Perrache (cet agent a été cité dans le Bulletin P.L.M. de novembre 1935).

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

Exploitation : MM. Balouzat C., Facteur-mixte à St-Rémy-en-Rollat ; Baudry E., Commis à Villeneuve-St-Georges-Tr.; Beaunée A., Brigadier de manœuvres

à Dôle-Ville ; Bernet E., Facteur-enreg. à Tracy-Sancerre ; Bertrand E., Receveur à Grenoble ; Bincaz M., Facteur-mixte à Chignin-les-Marches ;

Bourdalin L., Facteur-mixte à Aubenas ; Brunier P., Receveur à Valence ; Chabanne J., Garde-sigaux (à retraite).

M. Francillard, Chef de la 1<sup>re</sup> Division de l'Exploitation, est parti en retraite le 1<sup>er</sup> avril 1936, après 38 ans et 4 mois de service.

Entré au Réseau le 1<sup>er</sup> décembre 1895, à peine âgé de 19 ans, en qualité de préposé stagiaire à la Statistique, il put, dès sa libération du service militaire, franchir rapidement, grâce à ses aptitudes et à son activité, les premières étapes de sa carrière. Après avoir subi brillamment l'examen d'aptitude aux emplois supérieurs l'année même de l'institution de cette épreuve, il parvint, en juillet 1912, au grade de Contrôleur de l'Exploitation. Successivement Chef de Gare à Chambéry, Inspecteur à Meun et à Arles, puis à la 1<sup>re</sup> Division du Service Central de l'Exploitation, M. Francillard fut nommé Sous-Chef de Division, puis Chef de Division adjoint en 1925, enfin Chef de la 1<sup>re</sup> Division le 1<sup>er</sup> avril 1935.

Dans tous ces postes, il n'a cessé de faire montre des plus belles qualités professionnelles. Spécialement chargé pendant 16 années des questions délicates de Personnel, il a su, grâce à un labeur incessant, à un jugement très sûr et à un profond esprit de justice, se montrer toujours digne, de la confiance de ses chefs et de l'estime de ses subordonnés.

M. Minne, Sous-Chef des ateliers de wagons de Dijon-Perrigny, est parti en retraite le 1<sup>er</sup> octobre dernier, après 32 ans 6 mois de service.

Entré au Réseau en 1900 comme Ebéniste stagiaire aux ateliers de voitures d'Oullins et réadmis en 1905 comme Ebéniste aux mêmes ateliers, après son service militaire, il fut nommé successivement Visiteur en 1910, Chef d'équipe aux ateliers de Clermont, en 1911, Contremaitre aux ateliers de Lyon-Mouche en 1913, puis à ceux de Lyon-Perraché-2.

En 1914, Promu sur place Chef divisionnaire d'atelier en 1919, il passa en la même qualité aux ateliers de wagons de Dijon-Perrigny en 1921, puis au Petit-Entretien de Dijon en 1933. Il fut enfin nommé Sous-Chef des ateliers de Dijon-Perrigny en 1935.

M. Minne, qui s'était formé lui-même, a toujours montré dans ses différents emplois une activité et une conscience professionnelle dignes d'éloges.

M. Louis Fromonot, Chef de gare principal de 1<sup>re</sup> classe à St-Etienne-Châteaureux, a été admis à la retraite le 1<sup>er</sup> octobre 1936, après 40 années de service.

Entré à l'âge de 15 ans au Réseau, il se fit vite remarquer par son travail soutenu et ses réelles qualités professionnelles. Particulièrement apte à la direction des grands faisceaux de manœuvres, il fut désigné en 1923 comme Sous-Chef de gare principal à St-Etienne-Châteaureux, où il fit preuve des plus belles qualités et d'un grand dévouement. Il fut nommé sur place Chef de gare adjoint, puis Chef de gare à Bourg, enfin en 1932, Chef de gare principal à St-Etienne-Châteaureux. En quittant ce poste, où il a mis en œuvre tout son acquis professionnel, il emporte l'estime de ses chefs et de ses subordonnés, avec les regrets du Commerce local dont il avait su gagner les sympathies par sa grande aménité.

M. Auguste Briant, Inspecteur divisionnaire de 2<sup>e</sup> classe (trains) à Dijon, parti en retraite lui aussi le 1<sup>er</sup> octobre dernier après plus de 30 ans de service, a passé la plus grande partie de sa carrière dans le service des trains.

Il y a montré des qualités d'ordre, de commandement et de tact particulièrement précieuses. Etant passé par tous les échelons de ce service, il en connaissait toutes les difficultés ; il avait ainsi une appréciation sûre pour la mise sur pied de l'organisation, à laquelle il collaborait avec dévouement.

M. Devèze, Inspecteur divisionnaire de 1<sup>re</sup> classe chargé des gares de Marseille-Joliette-Arenc, vient de prendre sa retraite après une carrière de 45 années.

Fils d'agent et aîné de 8 enfants, il était, entre à la Compagnie à 16 ans comme facteur de 2<sup>e</sup> classe stagiaire. Dans les premiers échelons de la hiérarchie il put acquérir une solide instruction professionnelle et développer d'exceptionnelles qualités qui lui valurent d'être promu Sous-Chef de gare, puis Sous-Chef de gare principal et Chef de gare adjoint, à Lyon-Perrache.

En février 1914, il prenait la direction de la gare de Vichy, l'année suivante, celle d'Avignon ; en octobre 1917, il était promu Chef de gare principal à Roanne qu'il quittait en mai 1921 pour la direction des gares de Marseille-Joliette-Arenc.

Il sut assumer avec un plein succès et une autorité incontestée la charge de la plus grande gare maritime de France. Et le titre d'Inspecteur Principal adjoint qui lui a été décerné avant son départ en retraite est la légitime récompense d'une brillante carrière accomplie sous le double signe d'un dévouement absolu aux grands intérêts du Réseau et d'une compréhension des besoins de notre clientèle qui ne lui ménagea jamais ses éloges.

# MARSEILLE son port ses gares

**L**ES Phéniciens, qui pendant deux millénaires régnerent sur la Méditerranée, maîtres de toutes les relations maritimes entre les riverains, avaient fondé des comptoirs aux endroits pouvant constituer de bons abris pour les navires; un de ces comptoirs était établi à une cinquantaine de kilomètres à l'est du delta du Rhône, dans la calanque la plus vaste et la mieux abritée.

Au même endroit, les Grecs de Phocée fondaient, 500 ans av. J.-C., une ville nouvelle : Massalia, qui s'éleva sur la hauteur protégeant le Lacydon des vents du nord. On sait comment cette colonie phocéenne prospéra : elle essaima à son tour et créa des établissements sur la côte, du rocher de Monaco jusqu'aux rives de l'Espagne. Et malgré des vicissitudes diverses : guerres avec Carthage et Rome ou contre les Ligures, conquête romaine, la ville se développa, les Massaliotes se montrant bons commerçants et hardis navigateurs (1).

Par la suite, le rôle de Massalia ne cessa de croître dans le bassin occidental de la Méditerranée où l'ancienne colonie grecque effectuait par mer un important négoce avec l'Italie, la Sicile, la Sardaigne, la Corse et l'Espagne. Telles sont, résumées en quelques mots, les origines du port de Marseille, la plus grande ville de France après la capitale.

Pendant plus de 2 000 ans, le Lacydon des anciens — notre Vieux Port actuel — a pu suffire avec ses 25 hectares d'eau aux opérations maritimes. Les plus anciens ouvrages

par M. GOLLÉTY

Inspecteur Principal de l'Exploitation

connus consistaient en deux tours de part et d'autre du goulet, entre lesquelles on tendait une chaîne. Les premiers quais n'apparurent qu'en 1511, au bas de la colline où naquit la cité. Un arsenal et un chantier de construction de galères occupaient la partie est du port : leur disparition, en 1784, a permis l'achèvement des quais.

L'aménagement du canal de la Douane, autrefois bordé d'entrepôts et comblé récemment, ainsi que le creusement du bassin de carénage en 1830, furent, avec la reconstruction et l'élargissement des quais, les seuls travaux importants réalisés jusqu'en 1840.

Mais le trafic maritime progressait avec une rapidité inconnue jusqu'alors : en 10 ans le mouvement de la navigation doublait : il passait de 1 325 588 tonneaux en 1837, à 2 932 005 tonneaux en 1847.

Même essor rapide dans la seconde moitié du dix-neuvième siècle. Il s'explique par trois causes principales : la navigation à vapeur, l'apparition des chemins de fer, le percement de l'isthme de Suez.

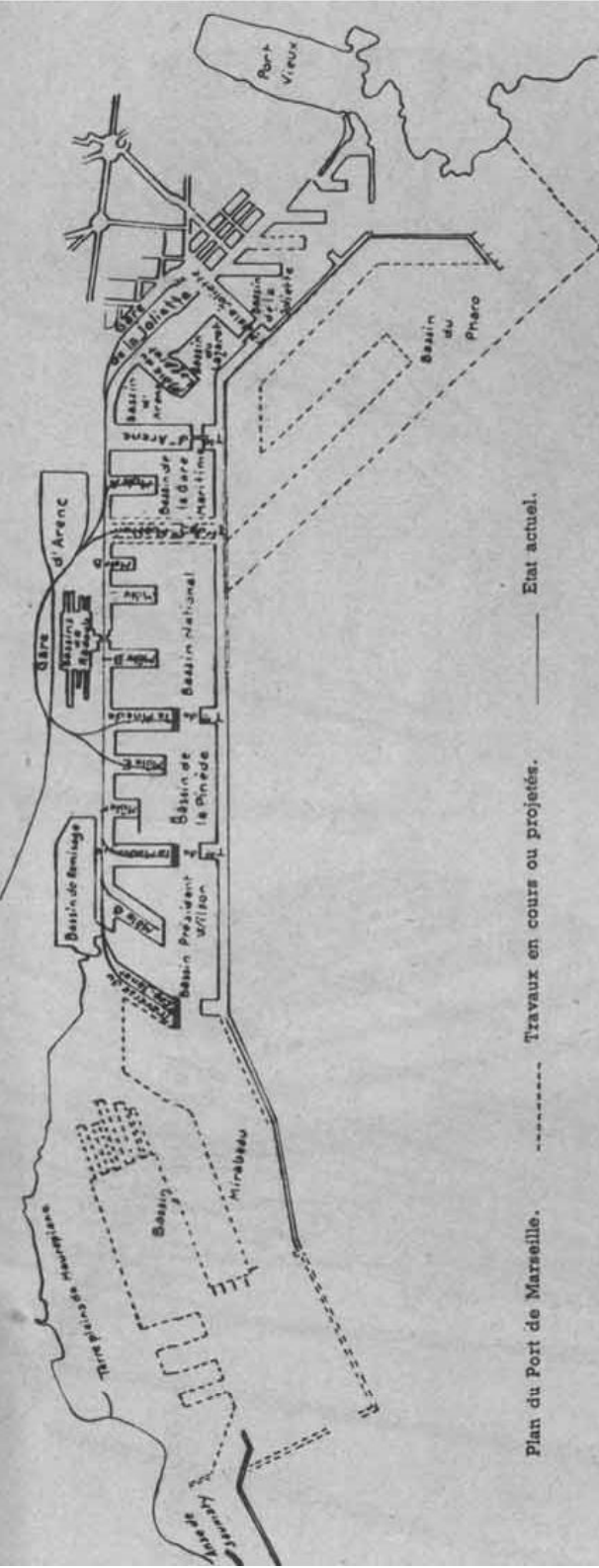
C'est en 1818, il est vrai, que le premier navire à vapeur, le « Ferdinand-Jer », du port de Naples était entré à Marseille, mais on peut dire que l'emploi de la vapeur ne se développa, dans la marine de commerce, qu'à partir de 1840/1850.

Quant aux chemins de fer, ce n'est pas ici qu'il convient d'en retracer l'histoire et tous les lecteurs du **Bulletin** savent quelle activité nouvelle ils donnèrent, dès leurs premiers pas, à la vie économique de l'Europe.

Rappelons enfin que le creusement du canal de Suez s'est effectué de 1859 à 1869, sous le règne du Khédivé

(Reportage photographique Garol.)

(1) Voir dans le n° 30 du Bulletin P.L.M. l'article de Paul Chack : Deux Navigateurs Marseillais oubliés.



Pian du Port de Marseille.

----- Travaux en cours ou projetés.

\_\_\_\_\_ Etat actuel.

Israël et que cette nouvelle voie devait faire de Marseille, grâce à son heureuse situation géographique, la tête de ligne ou l'escale obligée des services desservant la côte orientale d'Afrique, l'Australie, l'Inde, l'Insulinde, la Chine et le Japon.

Pour répondre aux exigences nouvelles, il devenait nécessaire d'envisager la construction d'une série de bassins entièrement conçus sur la mer, à l'abri d'une jetée parallèle à la côte. L'énumération des lois autorisant les agrandissements successifs montre la continuité de l'effort lié à la prospérité et au développement de notre grand port :

Bassin de la Joliette . . . . .	Loi du 5 août 1844,
Bassin du Lazaret et d'Arenc . . . . .	Loi de 1854,
Bassin de la Gare Maritime . . . . .	Loi de 1874,
Bassin National . . . . .	Loi de 1874,
Bassin de la Pinède . . . . .	Loi de 1893,
Bassin du Président-Wilson . . . . .	Loi de 1909,
Bassin Mirabeau . . . . .	Loi de 1919,
Bassin du Pharo . . . . .	Loi de 1932.

Tous ces agrandissements ont été impérieusement demandés par le trafic : en effet, en 80 ans, si la longueur des quais passait de 2 000 m à 17 500 m, le mouvement de la navigation décuplait sensiblement : il atteignait 30 127 704 tonneaux en 1930.

Dans leur consistance actuelle, les installations portuaires de Marseille comprennent sept bassins achevés, dont un — la Joliette — est en cours d'aménagement ainsi que nous le verrons plus loin ; et n'oublions pas l'immense bassin Mirabeau en construction. Ces bassins, séparés les

uns des autres par des « traverses », qui relient la rive à la jetée du large, comportent suivant leurs dimensions un ou plusieurs « môles ». Les navires accostent « bord à quai », soit au quai de rive, soit le long des traverses ou des môles. Les derniers môles construits dans le bassin du Président-Wilson et dans celui de la Joliette sont entracités obliquement sur le quai de rive, ce qui facilite la mise à quai des navires et la desserte par voie ferrée.

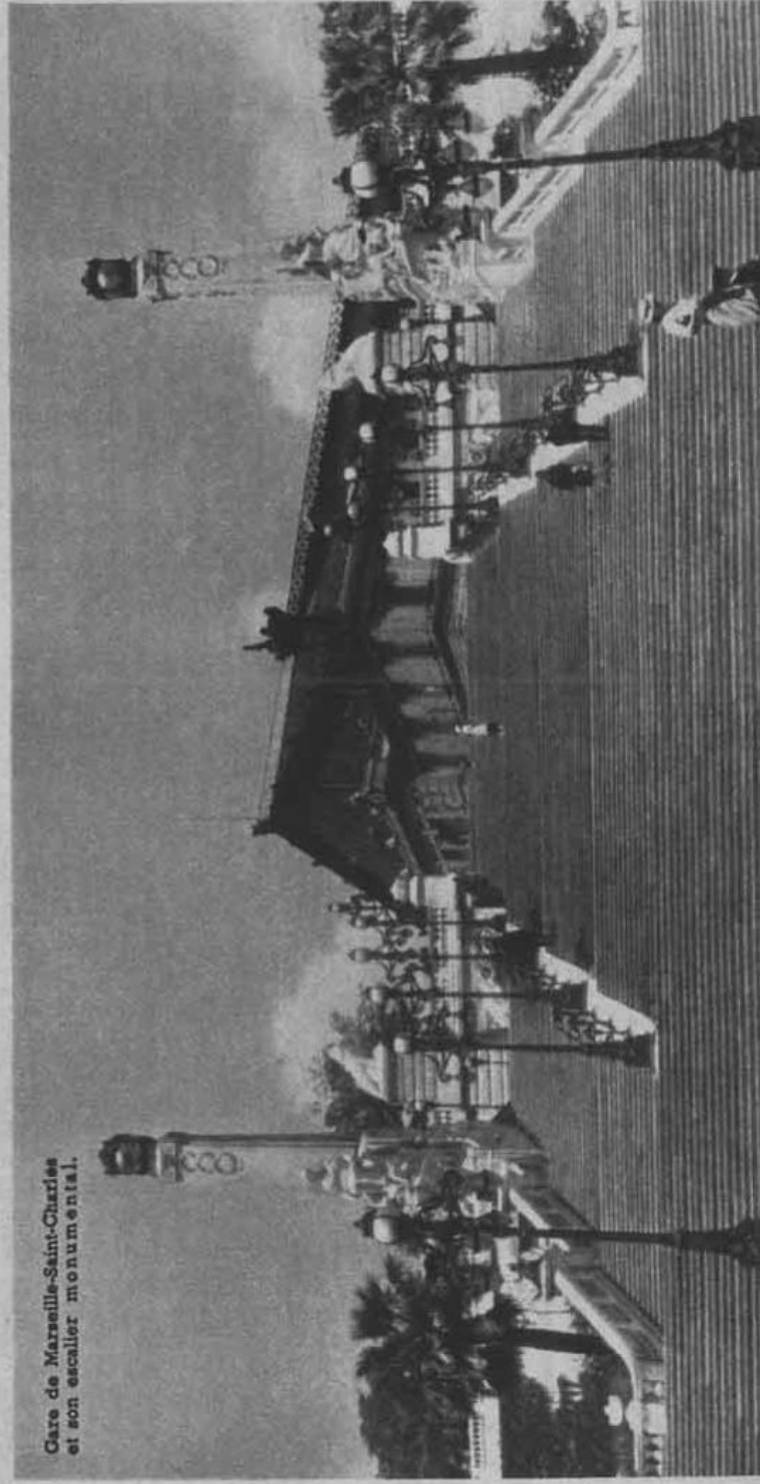
Dans un port de commerce, trois éléments sont à considérer : les surfaces d'eau pour l'évolution des navires, la longueur des quais pour l'accostage, les terre-pleins pour les dépôts. Quelques chiffres donneront, pour Marseille, leur ordre de grandeur : les surfaces d'eau ont une superficie totale de 2 125 004 m<sup>2</sup>, les quais se développent sur 23 452 m<sup>2</sup>, les terre-pleins offrent une surface totale de 1 080 896 m<sup>2</sup>.

Les travaux actuellement en cours intéressent :

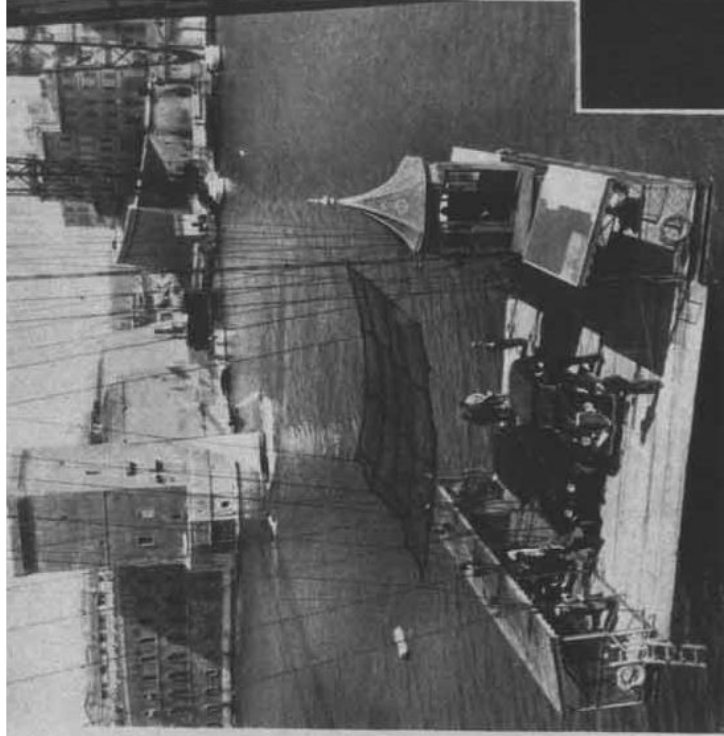
— au nord, le bassin Mirabeau qui, lorsqu'il sera achevé, offrira 6 000 m de quais et une superficie totale de 300 hectares (140 hectares de terre-pleins et 160 hectares de surface d'eau) ;

— au sud, l'aménagement du bassin de la Joliette comportant la construction de trois grands môles et d'un petit môle obliques. L'un d'eux, le môle J1 est terminé et en service ; les môles J3 et J4 sont très avancés ; le môle J2 sera attaqué cette année.

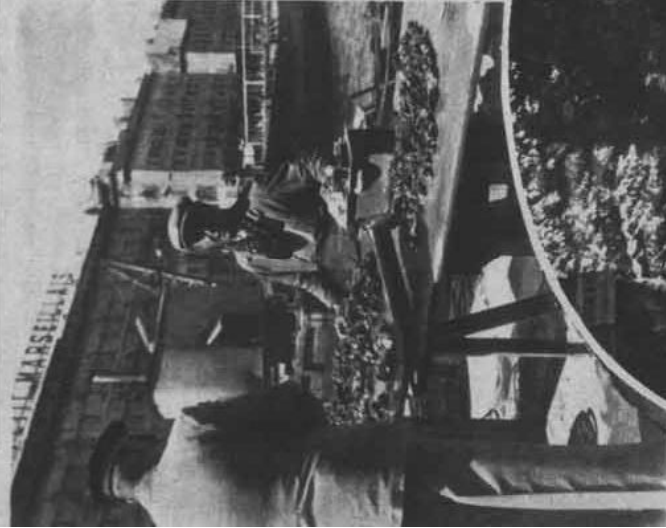
L'aménagement du bassin de la Joliette sera complété par une gare maritime, construite sur le quai de rive et qui recevra les trains de voyageurs assurant la liaison avec les paquebots d'Algérie et de Tunisie. On escompte son



Gare de Marseille-Saint-Charles et son escalier monumental.

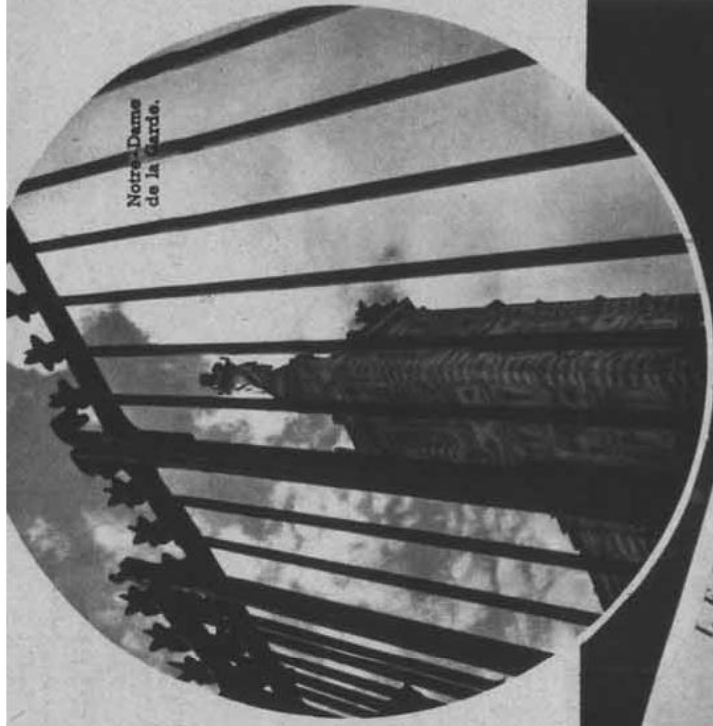


Le Pont  
Transbordeur :  
au fond,  
le Fort St-Jean.



Marchand  
de coquillages  
sur le  
Vieux-Port.

Un coin  
du  
Jardin public.



Notre-Dame  
de la Garde.



Une double page, en réduction,  
de la luxueuse maquette (30 x 37)  
éditée récemment par la Cham-  
bre de Commerce de Marseille,  
la plus ancienne de France



achèvement, au moins partiel, pour l'Exposition Internationale de Paris de 1937. Les passagers, qui utilisent déjà depuis 3 ans les installations ferroviaires provisoires du môle J1 (1) trouveront dans cette nouvelle gare maritime une installation moderne parfaitement adaptée à tous les besoins.

Ce rapide tableau du port de Marseille serait incomplet s'il ne mentionnait les annexes : Port-de-Bouc, Caronte (2), Martigues, l'étang de Berre. A la demande de la Chambre



Môle J1 de la Joliette.

de Commerce de Marseille, une loi du 24 octobre 1919 a réglé le programme d'aménagement progressif pour la grande navigation maritime, de Port-de-Bouc, des étangs de Caronte et de Berre, considérés comme annexes du port de Marseille et incorporés dans la zone d'application des péages.

(1) Le Bulletin P.L.M. n° 40, de juillet 1935, donne une description des installations actuelles.

(2) Voir dans le n° 2 du Bulletin P.L.M. la description de la gare maritime de Caronte.

La zone portuaire de l'étang de Berre est reliée à Marseille, depuis 1922, par le canal de Marseille au Rhône qui, partant des ports nord, longe le littoral, franchit, dans le tunnel du Rove, la chaîne de la Nerthe puis suit la rive sud de l'étang de Bolmon pour aboutir dans l'étang de Berre. Le souterrain du Rove est un ouvrage considérable de 7 120 m de longueur; sa largeur est de 22 m.

Marseille et ses annexes ne forment plus maintenant qu'un vaste établissement maritime aux possibilités d'extension presque illimitées.

Les rives des étangs de Berre et de Caronte ont vu naître une industrie nouvelle : trois raffineries de pétrole ont été construites récemment. Pour les navires pétroliers de haute mer, qui transportent les produits bruts à traiter, ces usines disposent de postes d'accostage et de vastes embranchements particuliers reliés aux gares voisines (Berre, Martigues-Caronte, Pas-des-Lanciers) où s'effectuent les expéditions de produits raffinés.

D'autres industries s'étaient auparavant installées dans cette région : produits chimiques, engrais, constructions navales, huileries, savonneries.

Nous n'esquisserons que les grands traits de l'organisation administrative, assez complexe, du port de Marseille ; il est exploité sous deux régimes différents :

— d'une part, la Compagnie des Docks et Entrepôts de Marseille a la concession, pour 99 ans, du dock-entrepôt. Elle entretient et exploite les bassins du Lazaret et d'Arenc, ainsi que les voies ferrées les desservant. Cette Compagnie a également l'exploitation des formes de radoub ; elle possède, par ailleurs, deux silos à céréales d'une capacité de 36 000 t et de vastes magasins ; une partie de ces derniers constitue « l'entrepôt réel » de douane ;

— d'autre part, l'outillage public des quais de tous les autres bassins est concédé à la Chambre de Commerce ; cette Compagnie possède 22 hangars offrant une surface couverte de près de 200 000 m<sup>2</sup> et un nombre considérable d'appareils de levage allant de la grue de 150 t aux innombrables grues électriques et hydrauliques réparties sur les môles.

Les voies ferrées des quais sont construites aux frais de la Chambre de Commerce ; elles sont exploitées par notre Réseau qui a installé pour les expéditions du port

un certain nombre de bureaux (Marseille-Voies-de-Quai, Marseille-Docks, Marseille-Joliette, Marseille-Arenc).

A défaut d'une voie fluviale d'une parfaite navigabilité, des voies ferrées à bon profil et à grand débit offrent au port de Marseille des relations rapides et sûres avec tout l'interland qu'il dessert.

Des trains-paquebots facilitent le transit des 650 000 passagers qui empruntent la voie de Marseille : les uns mettent Alger à 33 heures de Paris, d'autres correspondent aux paquebots de Bombay et des Indes Néerlandaises. Des rames spécialisées conduisent, jusqu'aux môles d'embarquement, les voyageurs s'embarquant pour le Maroc et sur les longs courriers de Chine et du Japon (1).

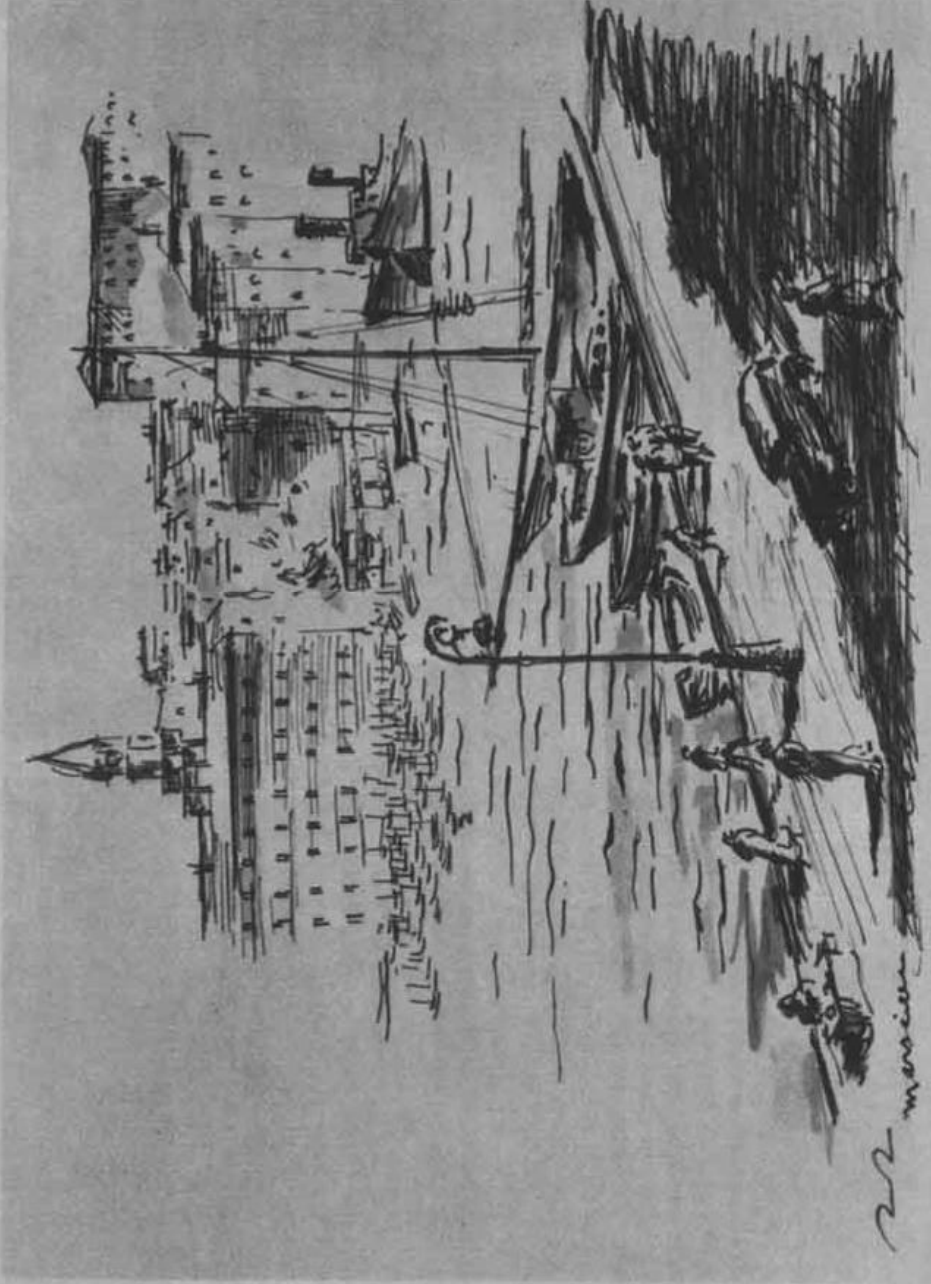
Le réseau ferré du port est relié aux gares de Marseille-Joliette et de Marseille-Arenc ; il comporte 80 km de voies et pousse des ramifications sur les môles ; il permet le transbordement direct, à proximité des postes d'accostage, de toutes les natures de marchandises transportées par wagon isolé, par rame ou par train complet.

Chaque année, dans les bassins, entrent ou sortent plus de 20 000 navires, tandis que 8 à 9 000 000 de tonnes de marchandises les plus diverses sont manipulées sur les quais, entreposées sur les terre-pleins, abritées dans les magasins, conservées dans les silos. Rappelons ici que la politique tarifaire du chemin de fer vise à favoriser l'exportation des produits fabriqués, le transit des marchandises par la France, la pénétration dans l'arrière-pays des matières premières importées.

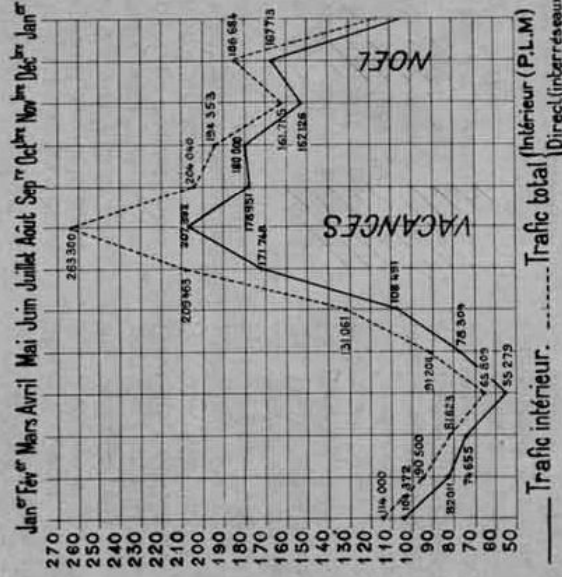
La position de notre grand port dans le bassin occidental de la Méditerranée, au débouché du grand sillon rhodanien-rhénan, l'heureuse disposition de ses accès et de ses bassins, son outillage en perfectionnement continu, les industries multiples (2) qui se sont créées pour traiter sur place les matières premières qui affluent de toutes les parties du monde, les voies de pénétration dont ce port dispose ont permis à l'antique Massalia de devenir la métropole de la Méditerranée, le centre d'échanges de la plus grande partie de notre empire colonial, dont le Marseille moderne est aujourd'hui le marché principal.

(1) Le Bulletin P.L.M. n° 33, de mai 1934, a donné une description de l'ensemble des gares P.L.M. desservant Marseille et son port.

(2) Minoteries, semouleries, huileries, savonneries, raffineries de sucre, de soufre, etc...



22 mersien



Fluctuations du trafic des volailles à la gare de Louhans.

# LA BRESSE LOUHANNAISE et ses volailles

**P**RÈS de deux millions de kilos de volailles expédiés annuellement, — de sept à huit cent mille francs de fret par an.

Quel est le profane que ces chiffres n'étonnent pas ? Et cependant, il est rigoureusement exact que la seule gare de Louhans exporte annuellement 2 000 tonnes de volailles, ce qui représente un fret moyen de 7 à 800 000 francs et une valeur de marchandises transportées s'élevant à 20,5 millions de francs.

Ainsi, sans que dans le pays de Bresse, aux calmes horizons, on ait vu une seule cheminée d'usine ou une cité ouvrière, on trouve une industrie prospère qui nourrit de nombreuses familles.

## L'ÉLEVAGE

Des marchés traditionnels et fort pittoresques sont les lieux d'achats habituels où les « volaillers » se procurent leur marchandise, mais il ne faut pas croire, en dépit de la bonhomie de ces transactions, que l'on se trouve ici en face d'un élevage ordinaire se réduisant à constater passivement la croissance ou l'amélioration d'une basse-cour : on a affaire, en Bresse, à de véritables spécialistes.

Après un premier élevage en liberté, dans un terrain clos, couvert d'herbe tendre, les volailles, poulardes et chapons (bien que l'émasculat se fasse de plus en plus rare en raison de la disparition des anciennes chirurgiennes préposées à cette opération délicate), les volailles donc sont gavées deux ou trois fois par jour, par la fermière, comme des enfants auxquels on dose les biberons ; et c'est un spectacle curieux que celui de ces bêtes, assoupies en une perpétuelle digestion, attendant sur les genoux de leur maîtresse les boulettes de maïs et de lait, qui forment la base de leur nourriture.

Leur repas terminé, les animaux sont enfermés dans des cages exigües en bois, appelées « épinettes », et

par M. VINCENOT

Attaché à la gare de Louhans

ceci trois mois avant la vente. Immobiles, les yeux clos, dans la pénombre d'un apprentis aménagé à cet effet, les volailles n'ont qu'à dormir et engraisser : elles le font d'autant plus volontiers que la fermière, habile, a soin de les emprisonner au début des froids d'automne. Ces sujets, particulièrement estimés, se trouvent donc être engrainés pendant l'hiver et leur chair est destinée à faire l'orgueil des réveillons ; ils donnent une viande savoureuse, blanche et tendre, mais demandent, de la part de l'éleveur, une habileté consommée.

Cet élevage est rendu possible par l'extrême morcellement de la propriété, ce qui exclut la pratique de vastes cultures et dirige l'activité locale vers une production intensive.

De plus, les géologues trouvent à la terre de Bresse des qualités extraordinairement favorables à cet élevage traditionnel, en ce sens que le terrain permet la culture du maïs, base de l'alimentation des animaux, et en outre convient, par sa composition chimique, au développement de la race, surtout en ce qui concerne la formation de l'œuf et du système osseux des sujets.

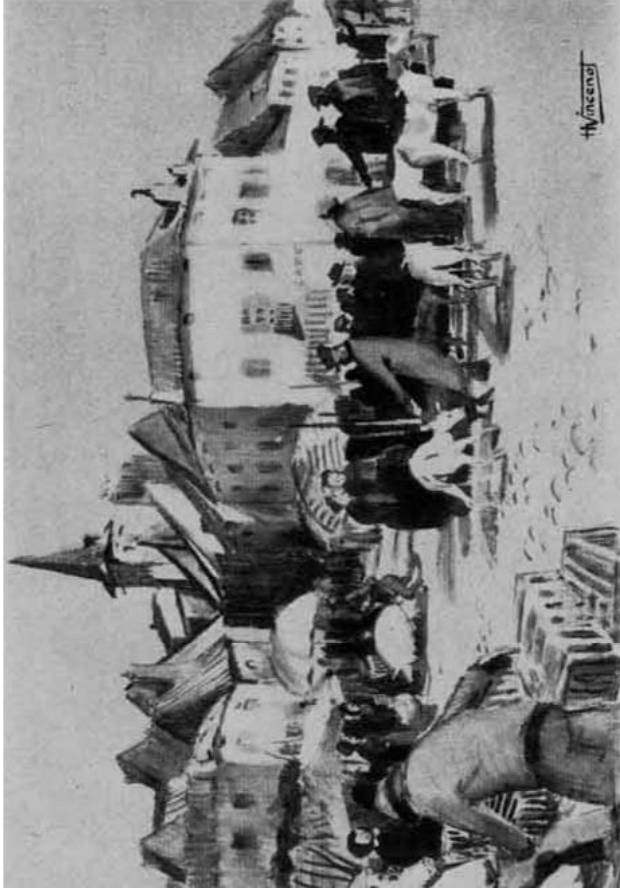
Depuis des siècles, d'ailleurs, on connaît la Poularde Bressane, dont la race fut quelque peu modifiée mais dont la réputation n'a cessé de croître.

Sans parler des illustres témoignages, je ne citerai qu'un ouvrage d'un auteur obscur, du dix-septième siècle, Puvis de la Salle, qui avoue en vrai gastronome « qu'on ne prend jamais autant de plaisir qu'à la dégustation d'une de ces volailles qui nous viennent de la région de Pierre, en Bourgogne » ; c'est de Pierre-en-Bresse que Puvis veut parler.

Les coutumes du métier se sont conservées depuis ce temps, aussi bien celles de l'élevage que celles de la vente et de l'immolation ; et il est très curieux d'observer les unes et les autres.







### L'IMMOLATION

L'expéditeur, appelé « volailler », achète les bêtes vivantes, et, au retour du marché quotidien, s'entourant d'un personnel nombreux, il tue, dévêt, pèse et pare les poulardes qu'il expédie le soir même.

En visitant ces volailleries, on reste étonné de l'habileté avec laquelle le tueur ou le « saigneur » arrache la bête, malgré ses clameurs, à la quiétude sereine de « l'épinette », l'immobilise, l'étourdit d'un savant coup de dent porté à la nuque, la saigne et, pendant que l'animal se débat, le débarrasse sans pudeur de son épais manteau de duvet blanc.

La bête gigote encore, les ergots écartés, que les « plumeurs » d'un revers de main la dénudent sans vergogne.

Les videurs, sans faire la moindre égratignure à la peau rose et veloutée de l'animal, expulsent comme magiquement les viscères et vident le jabot, gonflé encore de cette pâte faite de maïs, de farine, de sarrasin et de lait, qu'il n'y a pas seulement une heure le chapon déglutait béatement.

On vit un peu dans une atmosphère de crime : du sang coule, agglutinant le léger duvet blanc, les condamnés caquetent, piaillent, vocifèrent, alors que, silencieusement, les hommes les transforment en pièces appétissantes, prêtes pour l'étal d'un rôtisseur.

### LES EXPÉDITIONS

C'est alors que la marchandise commence à intéresser le transporteur.

En effet, à l'égal de la marée, la volaille est une marchandise délicate à transporter, elle ne souffre aucun retard, sous peine d'être complètement dépréciée ; de plus, la chaleur lui est grandement préjudiciable.

À la gare de Louhans, ainsi d'ailleurs que dans les autres gares spécialisées de Bresse, les expéditions se font dans des paniers spéciaux en osier ou des cageots en bois, à claire-voie pour éviter les fermentations, et, lorsque la température extérieure s'élève, on joint de la glace pilée mélangée à de la sciure de bois.

C'est d'ailleurs ce qui explique le tonnage très élevé des expéditions des mois de juin, juillet, août et septembre (voir graphique) : ces mois des vacances sont les plus actifs quant au poids et quant au kilométrage (par conséquent au fret) puisque les envois, au lieu de se faire pour Paris et les villes du centre, sont destinés aux stations

balnéaires, côtières, alpêtres et pyrénéennes, en général très éloignées de la Bresse.

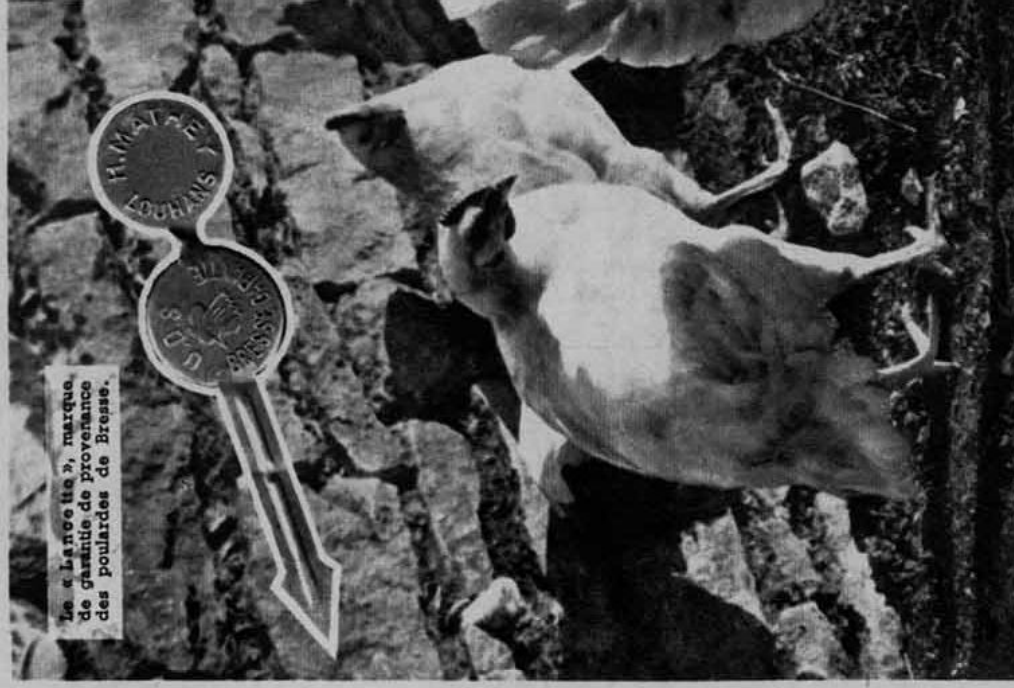
Une montée vigoureuse, mais fugace, du graphique constatée au mois de décembre, correspond aux fêtes de Noël et du Jour de l'An ; enfin dans la dernière semaine de l'année, on enregistre des chiffres records car c'est à ce moment qu'ont lieu des concours de volailles grasses à Louhans et à Paris.

### LES DÉBOUCHÉS

Les éleveurs et expéditeurs sont groupés en syndicats, dont le but est d'améliorer la race, de chercher des débouchés intéressants et enfin de protéger l'appellation « Poularde de Bresse ».

À ce dernier effet, les syndicats ont déposé une marque constituée par une médaille métallique certifiant l'origine du produit ; et pour prouver jusqu'où les organisateurs ont poussé la minutie et la clairvoyance, je n'ai qu'à dire que cette médaille, fixée à la patte du poulet, est faite d'un métal supportant l'action de la chaleur et pouvant, c'est le cas de le dire, « aller à toutes les sauces ».

Nous noterons parmi les principaux débouchés Paris et la Côte d'Azur ; jadis l'étranger se plaçait en troisième position, mais la Grande-Bretagne, cliente la plus importante, s'est éclipisée du marché, sous prétexte, paraît-il, qu'elle arrive à « faire aussi bon » chez elle (mais nous n'en croirons rien). La Suisse, moins grosse cliente que jadis, ne passe ses commandes que timidement (une seule maison aujourd'hui traite avec nos voisins helvètes).



Le « Lanette », marque de garantie de provenance des poulardes de Bresse.

## MARCHÉ A LA VOLAILLE A LOUHANS

Cependant, pour les fêtes de Noël 1935, les exportations vers la Suisse se sont ranimées (4 697 kilos dans la semaine du 18 au 25 décembre).

### CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

Lorsqu'on envisage la question sous l'angle économique, car il faut bien y venir après s'être laissé séduire par le côté pittoresque, on est amené à faire d'intéressantes constatations :

Tout d'abord, ainsi que le note le début de cet article, nous sommes là en présence d'une industrie sans usine, sans villes noires. La propriété, extrêmement morcelée, est cultivée par le propriétaire lui-même. Les fermes, disséminées dans la campagne, d'une propriété exemplaire malgré l'humidité du climat, permettent la vie de famille, concentrée autour de l'âtre, où se réunissent parents, enfants... et volailles, car les couvées d'automne et d'hiver craignent le froid.

Voilà donc le grand avantage de cet élevage qui, au point de vue social, présente à la fois l'importance d'une industrie (puisque la valeur de la marchandise représente celle de 100 000 tonnes de houille) en même temps que les aspects de la petite exploitation agricole.

Les avantages essentiels sont la conservation de l'esprit de famille, d'épargne et la sauvegarde d'une intelligente race de terriens robustes, opiniâtres et qui — bonheur inappréciable — ne connaissent pas le chômage. En effet, la consommation de volailles reste la même puisque les chiffres n'ont pas sensiblement changé depuis



Poulardes de Bresse  
(Cl. Jean Roubier.)



le début de la crise, les expéditeurs ayant été assez habiles pour chercher de nouveaux débouchés.

En outre, pour l'exercice de cette industrie, point n'est besoin de machines, ces machines qui, il faut bien l'avouer, provoquent toujours un certain chômage en libérant des spécialistes; seule, la main de l'homme peut gaver, élever, parer, empaqueter un poulet, et si, dans la plupart des volailleries il existe des machines à plumer fort ingénieuses, pouvant traiter mécaniquement plus de 300 poulets par jour, le nombre de plumeurs et de plumuses n'a pas diminué, ces travailleurs étant toujours indispensables pour le « finissage ».

Nulle part, en Bresse, on n'a été gêné par la crise, le commerce des volailles ne s'étant pas ressenti du fléchissement de l'économie nationale. La baisse de l'indice général de la production, l'accroissement du chômage, l'augmentation du nombre des faillites, tout cela n'a pas eu de répercussion sensible dans cette région où le fléau de la mévente est resté inconnu.

Voici donc une des rares industries n'arrachant pas l'homme à son village. En outre, comme les autres productions, elle crée un mouvement ferroviaire important et fournit au chemin de fer plus de fret que certaines industries primordiales ne procurant que des marchandises pondéreuses et peu rémunératrices. De plus, si les grains importés de différentes régions pour la nourriture des volailles sont, pour le transporteur, un fret secondaire, il faut faire entrer en compte aussi les expéditions de sous-produits : graisse de volaille provenant du dégraissage des viscères, plumes longues transformées en engrais, duvets et, enfin, mais sur une échelle moindre, les petits porcs engraisés avec les tripailles et qui sont vendus aux foires bi-mensuelles.

L'abondance de produits agricoles de haute qualité a été pour beaucoup dans la réputation et la fortune de notre pays. Et la Bresse, comme nous venons de le voir, contribue pour une part non négligeable à la production de cette richesse. Encourageons-la dans son activité laborieuse.

Avouons qu'il ne nous en coûtera aucun effort pénible, bien au contraire, puisqu'il nous suffit d'écouter seulement notre gourmandise et d'inscrire de temps en temps à notre menu la prestigieuse mention : « Poulet de Bresse ».

H. VINCENTOT,

Attaché à la gare de Louhans.

# NOS AUTORAILS

par M. ABRY, Ingénieur adjoint  
au Service Central du Matériel

**A**U 15 mai dernier, le parc P.L.M. d'autorails comportait 121 unités réparties en 11 centres différents et effectuant, en service régulier, un parcours journalier de plus de 23 000 km, soit près de 14 % du parcours total des trains de voyageurs.

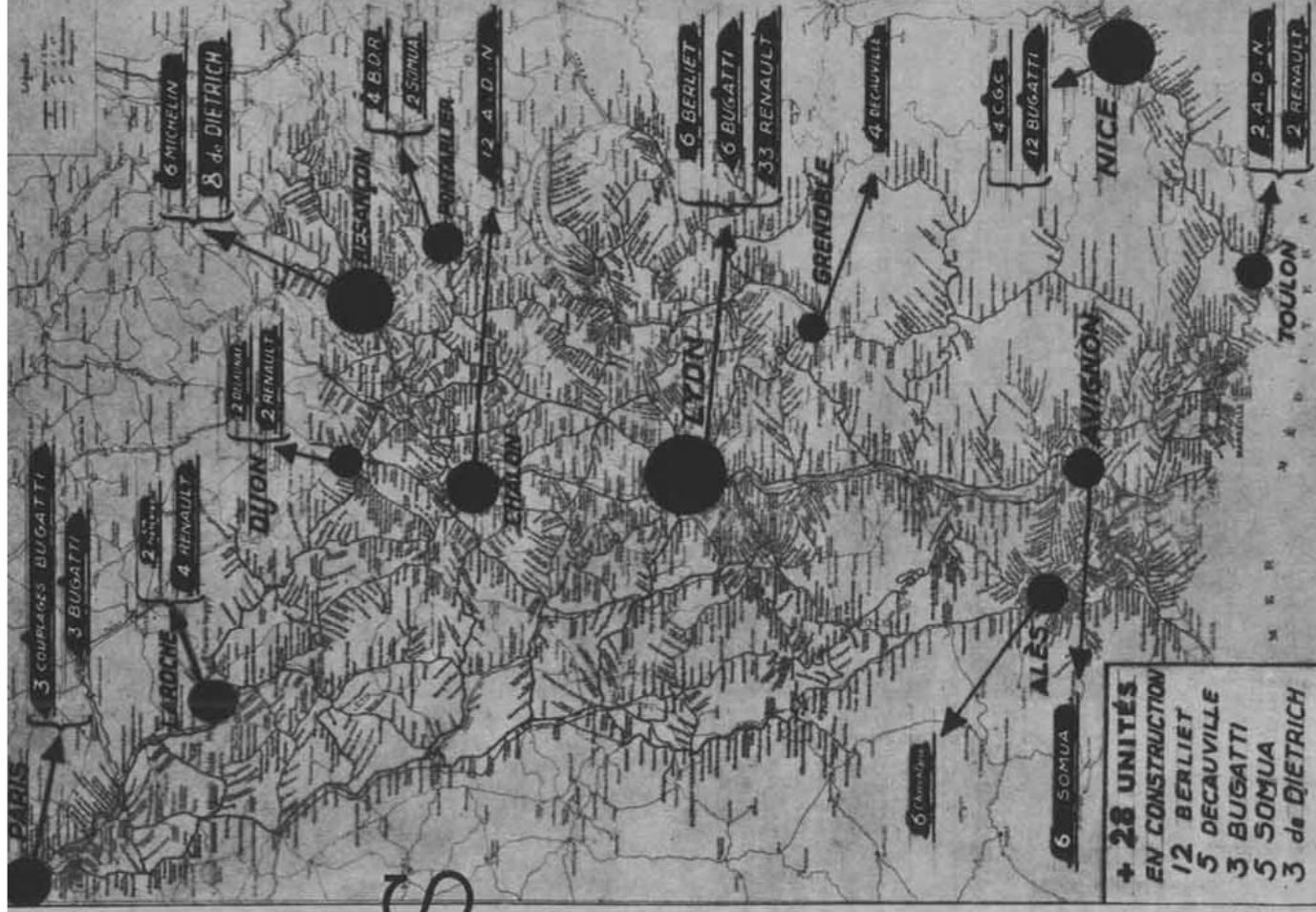
Ces quelques chiffres montrent toute l'importance prise par les autorails dans l'exploitation du Réseau depuis l'époque, pourtant peu éloignée (juin 1933), où les premières unités (S.O.M.U.A.) étaient mises en service entre Pontarlier et Gilley.

Le Bulletin P.L.M. a présenté les différents types d'autorails au fur et à mesure de leur mise en service. Nous continuerons cette présentation dans l'article d'aujourd'hui, mais nous croyons utile de commencer par faire le point de la situation actuelle de notre parc, en donnant l'affectation des différents appareils, et en rappelant rapidement leurs caractéristiques afin de mieux faire ressortir les progrès réalisés.

A la suite du concours ouvert en 1932 entre les principaux constructeurs (1), 24 autorails avaient été commandés, et reçus pour la plupart dans le courant de 1933. Le tableau ci-dessous rappelle quels étaient ces autorails et indique leur affectation actuelle :

Nombre	Constructeurs	Numéros	Centres
4	Baudet-Donon-Roussel	ZZA-1 à 4	Pontarlier
4	C <sup>e</sup> Générale de Construction	ZZB-1 à 4	Nice
2	Delamay-Belleville	ZZC-1 et 2	Ecole de Dijon
2	S.O.M.U.A.	ZZD-1 et 2	Pontarlier
6	Compagnie Française Entreprises Industrielles renaises	ZZE-1 à 4	Laroche
2	Renault	F-101 et 102	Alès
2	Acieries du Nord	ZZG-101-102	Lyon
		ZZH-1 et 2	Toulon

En dehors des autorails Renault et Acieries du Nord qui comportaient une caisse robuste et de grande capacité



Répartition du Parc d'autorails P.L.M. dans les différents « centres » au 1<sup>er</sup> septembre 1936.

ainsi qu'un moteur d'une puissance relativement élevée pour l'époque (respectivement 220 et 170 ch), tous les autres appareils étaient munis de moteurs de faible puissance et ne pouvaient, par suite, réaliser que des vitesses relativement faibles, surtout en rampe.

Ces autorails répondaient d'ailleurs bien, dans l'ensemble, aux conditions du concours : rechercher des engins susceptibles de remplacer des trains omnibus sur des lignes secondaires à faible trafic. Aussi, à l'exception des autorails ZZC, qui n'ont pu être mis convenablement au point, ils ont effectué jusqu'à présent un parcours kilométrique important dans de bonnes conditions.

Toutefois, il apparut vite que ces premières unités du fait même de la faveur que leur témoignait le public, avaient une capacité nettement insuffisante pour être utilisées ailleurs que sur des lignes secondaires à faible trafic. D'autre part, il était nécessaire de donner plus de confort aux voyageurs et d'augmenter les vitesses de marche, de manière à réaliser un gain de temps appréciable sur les trains à vapeur. Ces différentes améliorations ne pouvaient être réalisées qu'en établissant des autorails plus

(1) Voir Bulletin P.L.M. de mars 1932.

lourds, dotés de moteurs plus puissants, permettant d'obtenir des accélérations importantes aux démarrages et de réaliser des vitesses élevées non seulement en palier mais sur les fortes rampes.

Les différents constructeurs ont attaqué ce problème et les progrès rapides de la technique des moteurs Diesel leur ont permis de réaliser, très vite, des améliorations notables. Les Usines Renault, en particulier, construisent rapidement des autorails en progrès marqué sur les prototypes en service. C'est ainsi que ces usines nous livrèrent successivement :

- 14 autorails ZZG-201 à 214
- 19 autorails ZZG-401 à 419
- 5 autorails ZZG-301 à 305

affectés presque en totalité au centre de Lyon et que le Bulletin P.L.M. a décrits dans son dernier numéro.

En plus des Renault, le dépôt de Lyon-Vaise dispose de 6 autorails Berliet à transmission électrique, 2 à voyageurs dénommés ZZM-1 et 2, et 4 à messageries appelés ZZD-M-101 à 104, autorails que nous avons présentés en détail l'an dernier (1).

Pour répondre à un autre problème, celui des relations à très grande vitesse entre centres importants, la Compagnie P.L.M. a commandé aux Etablissements Bugatti, tout d'abord 3 couplages de 800 ch (ZZK-1 à 3) destinés au service Paris-Lyon (2), puis successivement 6 autorails de 400 ch seulement, à 2 bogies ZZK-101 à 106, enfin, plus récemment 18 autorails simples à caisse allongée ZZK-201 à 218.

(1) Voir Bulletin P.L.M. de septembre 1935.

(2) Voir l'article de M. Tourneur dans le Bulletin P.L.M. de juillet 1934.

Les Bugatti simples déjà livrés ont été affectés au Centre de Nice où ils assurent des services rapides ou omnibus sur la ligne du littoral, à l'exception toutefois de 3 d'entre eux qui sont affectés à la relation Paris-Vichy-Clermont pendant la période d'été. Quant aux unités encore en construction (210 à 218) et dont la livraison vient de commencer, elles seront affectées au Centre de Vénissieux dans le but d'assurer des relations rapides Lyon-Grenoble, Lyon-Genève et Dijon-Genève.

D'autres commandes ont été passées en 1934, en tenant compte des progrès réalisés par les constructeurs ainsi que des qualités particulières que l'expérience nous recommandait de rechercher pour réussir parfaitement sur des lignes à fort trafic ou à profil difficile. Ces commandes se rapportent aux autorails indiqués ci-dessous, tous en service à l'heure actuelle, à l'exception de quelques Decaerville et S.O.M.U.A. :

Nombre	Constructeurs	Numéros	Centres
8	De Dietrich . . . . .	ZZN-1 à 8	Besançon
6	Michelin . . . . .	ZZR-1 à 6	Besançon
11	S.O.M.U.A. . . . .	ZZD-101 à 111	Avignon
12	Acéries du Nord . . . . .	ZZH-101 à 112	Chalon
7	Decaerville . . . . .	ZZP-1 à 7	Grenoble

Enfin, étant donné les bons résultats obtenus avec les Berliet du Centre de Lyon, il vient d'être passé commande, à ce constructeur, de 12 autorails ZZM-201 à 212 de 300 ch à transmission électrique. En outre, pour compléter l'effectif insuffisant du dépôt de Grenoble, 2 autorails Decaerville supplémentaires (ZZP-8 et 9) ont été commandés ainsi que 2 autorails de Dietrich (ZZN-101 et 102) établis pour circuler accouplés, et un de Dietrich (ZZN-201) muni

## Autorails P.L.M. en service ou en construction au 1<sup>er</sup> septembre 1936

NOM DU CONSTRUCTEUR	Nombre d'autorails		DESIGNATION	TYPE DU MOTEUR D = Diesel E = Essence	Puissance nominale des moteurs (ch)	TRANSMISSION M Mécanique E Électrique	Poids à vide en ordre de marche (t)	NOMBRE DE PLACES (1)	Chargement du compartiment à bagages (kgs)	Poids total en charge (t)	Puissance disponible par tonne en charge (ch)	VITESSE MAXIMUM (km/h)
	en service	en construction										
Baudet-Donon - Roussel	4		ZZ-A-1 à 4	D. Peugeot-Junker	105	M	12,9	35/16	1000	17,9	5,9	90
C <sup>ie</sup> G <sup>ie</sup> de Construction	4		ZZ-B-1 à 4	D. M.A.N.	120	M	18,3	40/21	1000	24	5	90
Delaunay-Belleville	2		ZZ-C-1 et 2	D. Delaunay	65	M	11,7	40/9	1000	16,5	3,9	90
S.O.M.U.A.	2		ZZ-D-1 et 2	D. Peugeot-Junker	80	M	11,8	40/13	1000	16,9	4,7	90
	6	5	ZZ-D-101 à 111	D. M.A.N.	350	M	38,3	66/40	2000	47,9	7,3	105
C <sup>ie</sup> Française de Matériel de Chemins de fer	1		ZZ-E-1	D. Saurer	140	M	17,4	36/15	1000	22,5	6,2	90
	1		ZZ-E-2	D. Saurer	140	E	18,1	38/15	1000	23,2	5,7	95
Entreprises Industrielles Charentaises	4		ZZ-F-1 à 4	D. Peugeot-Junker	80	M	11,3	50/12	1350	17,5	4,6	90
	2		ZZ-F-101 et 102	D. Peugeot-Junker	80	M	11,3	60/12	750	17,6	4,5	90
	2		ZZ-G-1 et 2	E. Renault	110	M	28,1	57/20	1000	35,4	3,1	60
	2		ZZ-G-101 et 102	D. Renault	220	M	24,2	56/23	1000	31,3	7,1	105
Renault	13		ZZ-G-201 à 213	D. Renault	3 de 220 10 de 265	M	4 de 29,6 9 de 28,4	56/11	1200	4 de 36 9 de 34,7	6,1 et 7,6	105
	5		ZZ-G-301 à 305	D. Renault	2 x 265	M	58,5	106/22	2000	68,8	7,7	140
	19		ZZ-G-401 à 419	D. Renault	265	M	29	48/16	1700	35,7	7,4	105
Acéries du Nord	2		ZZ-H-1 et 2	D. M.A.N.	170	M	34,9	42/20	1000	42,4	4	100
	12		ZZ-H-101 à 112	D. M.A.N.	280	M	35	70/32	1800	44,6	6,3	125
Bugatti	3		ZZ-K-1 à 3	E. Bugatti	4 x 200	M	54,8	81/0	1035	63,1	12,7	140
	3		ZZ-K-101 à 103	E. Bugatti	2 x 200	M	24,6	44/24	1000	30,9	13	120
	3		ZZ-K-104 à 106	E. Bugatti	2 x 200	M	24,8	52/24	200	30,9	13	120
	15	3	ZZ-K-201 à 218	E. Bugatti	2 x 200	M	26,4	52/24	1000	33,3	12,3	120 et 140
Berliet	2		ZZ-M-1 et 2	D. Berliet	2 x 125	E	37,7	63/18	1000	44,9	5,3	120
	12		ZZ-M-201 à 212	D. Berliet	2 x 150	E	32,5	61/18	1600	40,2	7,1	110
	4		ZZ-DM-101a104	D. Berliet	2 x 125	E	35,2	(messag.)	10000	45,3	5,25	90
de Dietrich	8		ZZ-N-1 à 8	D. Saurer	2 x 150	M	34,3	65/25	1760	43	7	120
	2		ZZ-N-101 et 102	D. Saurer	2 x 160	M	33,4	65/25	1700	42	7,6	120
	1		ZZ-N-201	D. Peugeot-Junker	2 x 250	M	37,5	70/24	1600	46,3	10,8	135
Decaerville	4	5	ZZ-P-1 à 9	D. Saurer	2 x 300	E	41,3	62/25	1600	49,6	11,5	110
Michelin	6		ZZ-R-1 à 6	E. Hispano	240	M	9,9	48/20	840	16	15	105

(1) Le nombre de places est représenté sous forme d'une fraction qui indique le nombre de places assises au numérateur et le nombre de places debout au dénominateur.

Fig. 1.  
Autorail S.O.M.U.A.

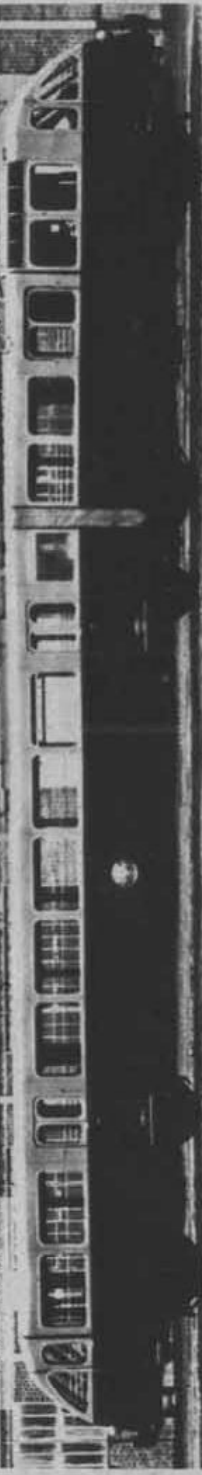


Fig. 2.  
Autorail ACIÉRIES DU NORD.

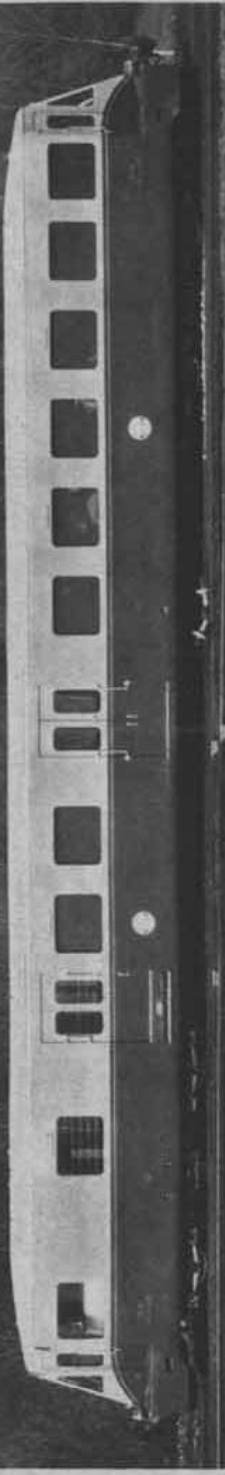


Fig. 3.  
Autorail DE DIETRICH.

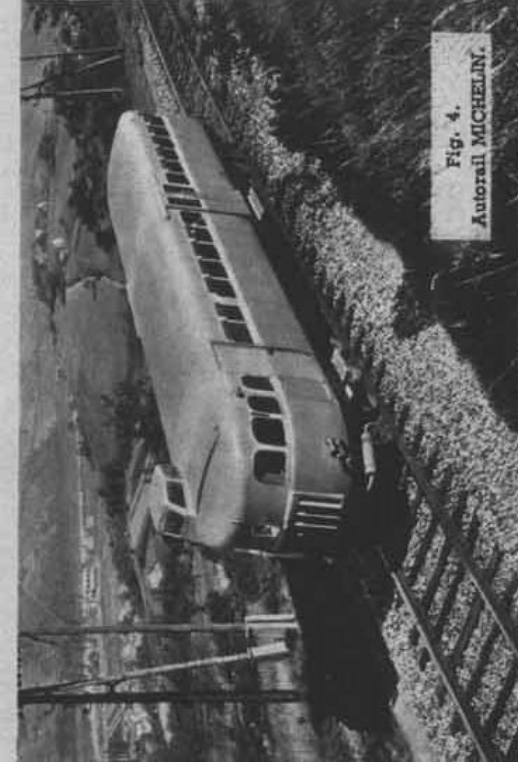
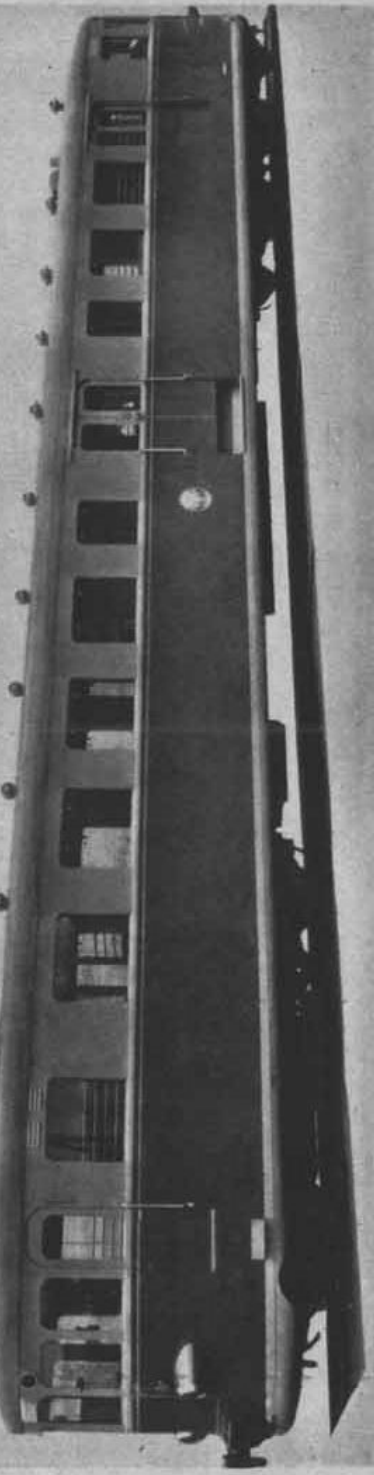


Fig. 4.  
Autorail MICHELIN.



Fig. 5.  
Autorail DECAUVILLE.

de 2 moteurs de 250 ch de la Compagnie Lilloise de Moteurs.

Voici terminée cette revue de notre parc d'autorails livrés ou en construction. Le tableau de la page précédente en donne les caractéristiques essentielles et notre carte du début a montré leur répartition dans les divers «centres» du Réseau.

Nous voudrions maintenant décrire les types qui n'ont pas encore été présentés dans le **Bulletin P.L.M.**

**AUTORAILS «BUGATTI»** (ZZK-101 à 106 - K-201 à 218).

Les autorails de ces deux séries ne diffèrent entre eux que par la longueur de la caisse qui a 2 m de plus sur les autorails 200 que sur ceux de la série 100. Leur construction est analogue à celle des couplages, la principale différence résidant seulement dans la transmission : alors que les couplages comportent, dans la voiture motrice, 4 moteurs de 200 ch disposés en travers sous la caisse, les autorails simples sont munis de 2 moteurs à essence de 200 ch, disposés en long d'un côté de l'autorail ; chacun attaque, par l'intermédiaire d'un embrayage hydraulique, un essieu des bogies par une seule boîte à engrenages, formant inverseur et située à l'extrémité de l'essieu en dehors de la roue. Ce mode de transmission, plus simple que sur les couplages, permet un démontage plus facile des moteurs et rend plus accessibles les différents organes.

Les bogies sont analogues à ceux des couplages ; la suspension est toutefois légèrement différente, le pivot central est établi, en effet, pour permettre un léger déplacement transversal et les ressorts de caisse ne s'appuient sur le bogie que par une glissière seulement de chaque côté.

Le mode de transmission de ces autorails ne permet pas d'envisager leur utilisation sur des lignes présentant des rampes un peu fortes, mais les vitesses très élevées (140 km/h) qu'ils peuvent soutenir couramment sur les

lignes à profil très facile les rendent particulièrement aptes aux relations très rapides entre centres importants.

Poste de conduite avec kiosque surélevé comme sur la motrice des couplages.

#### **AUTORAILS « S.O.M.U.A. » (ZZD-101 à 111).**

Les autorails S.O.M.U.A. (fig. 1) dont 6 unités sont depuis le 15 mai en service au Centre d'Avignon, sont constitués par 2 éléments : un élément à 2 essieux moteurs et un élément remorque reposant sur l'élément moteur à une extrémité et comportant un bissel et un bogie porteur.

Les 6 autorails livrés sont munis d'un moteur « MAN » de 280 ch (fig. 6), mais en raison du poids élevé de ces autorails, il a été décidé, pour permettre de meilleures performances, de porter la puissance du moteur à 350 ch en le « suralimentant » par l'adjonction d'une turbo-soufflante Rateau.

La transmission est mécanique. Outre les organes classiques, boîtes de vitesse, inverseur, etc..., elle comporte deux dispositifs intéressants, qui sont l'embrayage automatique Fieux et la roue libre.

L'embrayage Fieux est constitué par la combinaison de 2 organes : un joncteur, appareil à glissement qui réalise automatiquement l'accouplement du moteur avec la transmission lorsque le couple du moteur est suffisant, et un coupleur qui est en fait un embrayage à friction ordinaire. L'embrayage Fieux assure des démarrages très progressifs.

Quant à la roue libre, elle permet le passage facile des vitesses et ménage le moteur dans les déclivités.

La commande de l'inverseur, de la boîte de vitesse, de l'accélérateur, s'effectue pneumatiquement.

Les autorails sont munis d'un frein à tambour à commande pneumatique. L'un d'eux est en outre équipé, à titre d'essai, avec un frein électrodynamique constitué essentiellement par une roue en fer entraînée par l'essieu et tournant entre deux bobines parcourues par un courant électrique fourni par la batterie d'accumulateurs ou par une génératrice spéciale entraînée elle aussi par l'essieu ; la rotation de la roue dans le champ magnétique des bobines développe dans la roue des courants de Foucault dont la réaction donne lieu à un couple résistant de freinage. L'emploi de ce frein, notamment pour la descente des longues déclivités, permet de réduire l'utilisation du frein normal et doit procurer une économie appréciable (1).

Au point de vue aménagement, les S.O.M.U.A. comportent dans l'élément moteur : un poste de conduite, le compartiment du moteur et le compartiment à bagages ; dans l'élément remorque, les compartiments à voyageurs, un poste de conduite et les w.-c.

Le chauffage est assuré par circulation d'eau chaude fournie par une chaudière à charbon à feu continu système Pulsa, qui permet de maintenir en permanence une température convenable dans tout l'autorail.

#### **AUTORAILS « ACIÉRIES DU NORD » (ZZH-101 à 112).**

Analogues dans leurs lignes générales aux deux prototypes livrés en 1933, ces autorails (fig. 2) comportent une caisse dont le châssis repose sur 2 bogies : un bogie porteur et un bogie moteur sur lequel sont montés le moteur et la transmission.

Le moteur du type Diesel « MAN-Acenor », d'une puissance nominale de 280 ch. à 1400 tours par minute, attaque, par l'intermédiaire d'un accouplement élastique, une boîte de vitesse du type Winterthur à embrayages commandés par pression d'huile.

La transmission comprend, en outre, une roue libre et un inverseur de marche qui transmet le mouvement

aux deux essieux du bogie par l'intermédiaire d'arbres à cardans et de couples coniques.

La commande des changements de vitesse s'effectue de chaque cabine au moyen d'un contrôleur permettant la distribution du courant aux électrovalves de commande du distributeur d'huile des embrayages, disposition qui assure une conduite facile.

Les autorails sont munis d'un frein à sabots et d'un frein électromagnétique.

La caisse comporte une plate-forme d'accès, au centre, un compartiment de 1/2<sup>e</sup> classe, un compartiment de 3<sup>e</sup> classe, un compartiment à bagages et un w.-c. Chauffage assuré par les gaz d'échappement.

Ces autorails, de construction particulièrement robuste peuvent, malgré leur poids relativement élevé, réaliser des performances intéressantes, car ils ont un rendement de transmission particulièrement élevé et un bon coefficient aérodynamique.

#### **AUTORAILS « DE DIETRICH » (ZZN-1 à 8).**

Ces autorails (fig. 3) présentent la particularité de comporter 2 bogies moteurs, avec dispositifs de commande prévus pour permettre de faire travailler l'un ou l'autre des deux moteurs ou les deux simultanément. Il s'ensuit que l'autorail peut assurer son service à vitesse réduite ou rentrer au dépôt par ses propres moyens en cas d'accident à un organe moteur.

Les moteurs, fixés directement sur les bogies (fig. 7), sont du type Diesel-Saurer d'une puissance de 150 ch. à 1500 t/mn.

La transmission mécanique comporte une boîte de type Mylius à 4 vitesses synchronisées attaquant l'essieu moteur de chaque bogie par un arbre cardan.

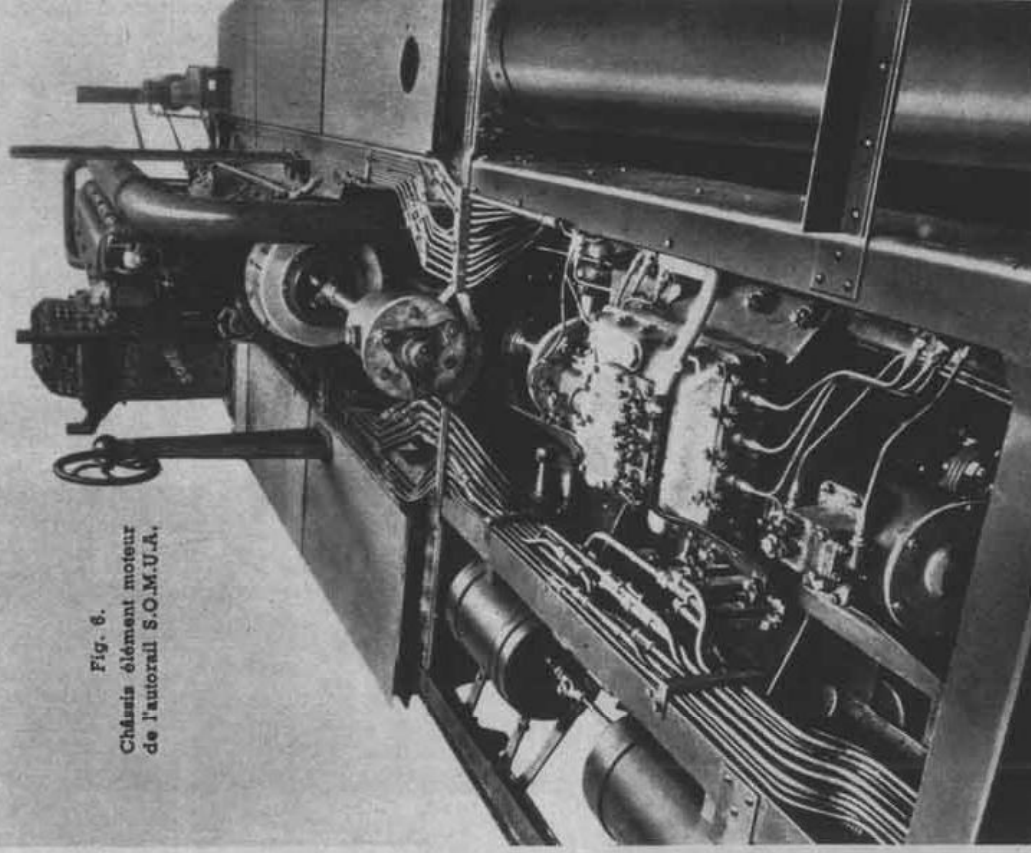


Fig. 6.  
Châssis élément moteur  
de l'autorail S.O.M.U.A.

(1) Au cours d'un essai exécuté sur le parcours de Grenoble à Marseille, l'autorail a pu, par le frein électrodynamique seul, être retenu en déclivité de 25 mm par mètre à la vitesse de 37 km/h.

Les autorails sont munis d'un frein à air comprimé agissant par sabots sur les bandages et d'un frein électromagnétique.

Aménagement de la caisse analogue à celui des autorails des Actéries du Nord; mode de chauffage identique.

Signalons que les deux unités ZZN-101 et 102 actuellement en construction, identiques aux autorails déjà en service, seront toutefois équipées pour pouvoir circuler en couplage conduit par un seul agent.

#### AUTORAILS « MICHELIN » (ZZR-1 à 6).

Ces autorails (fig. 4) présentent les caractéristiques générales de tous les autorails construits par la Société Michelin; grande légèreté, puissance spécifique élevée.

La caisse repose sur 2 bogies à 4 essieux munis de roues à bandages pneumatiques.

Le moteur est un moteur à essence Hispano-Suiza pouvant développer une puissance de 250 ch. à 3.000 t/mn. La transmission, du type automobile, comporte un embrayage fonctionnant à sec, une boîte de vitesse à 4 vitesses avant et une marche arrière, un arbre à cardan attaquant l'un des essieux du bogie. Le mouvement est transmis à deux autres essieux du bogie par des chaînes.

Le frein est du type à tambour à commande oléopneumatique.

La caisse comporte un grand compartiment à voyageurs, un compartiment à bagages et un w.-c.

Il n'existe qu'un seul poste de conduite placé au-dessus du poste du moteur, dans une cabine surélevée permettant de voir dans les deux sens.

Ces autorails d'une grande puissance permettent des accélérations très rapides; d'autre part, l'adhérence élevée des pneumatiques sur le rail procure des freinages très énergiques.

Ce type Michelin est très apprécié des voyageurs grâce au confort dû au roulement sur pneus.

#### AUTORAILS « DECAUVILLE » (ZZP-1 à 9).

Ces unités ont été spécialement étudiées pour l'exploitation de la ligne des Alpes qui comporte des rampes nombreuses et fortes, en particulier celle de Vif au Monestier où la voie gravit sur plus de 20 km une rampe de 25 mm. Il fallait donc des moteurs très puissants permettant des vitesses convenables sur des profils accidentés. A cet effet, les autorails ZZP-1 à 9 ont été équipés avec 2 moteurs Saurer de 300 ch. ce qui correspond à environ 12 ch. par tonne.

En outre, ces autorails comportent 2 bogies moteurs à adhérence totale avec une transmission électrique système Oerlikon, permettant d'utiliser la pleine puissance des moteurs à toutes les vitesses. Ils sont donc particulièrement aptes aux démarrages.

Chaque bogie porte d'une part un groupe électrogène constitué par le moteur Diesel entraînant une génératrice principale à un seul palier qui alimente 2 moteurs de traction à suspension par le nez et, d'autre part, une génératrice auxiliaire actionnée par courroie et destinée à la charge de la batterie d'accumulateurs.

En raison du profil difficile des lignes auxquelles ils sont affectés, ces autorails sont munis de 2 freins :

— un frein de service à tambours à commande pneumatique agissant soit comme frein direct, soit comme frein automatique de secours;

— un frein de ralentissement sur pentes, à sabots, agissant sur les bandages.

Ces freins permettent de commander ceux d'une voiture ordinaire, car ces autorails sont suffisamment puissants pour assurer cette remorque. A cet effet ils ont été munis d'un attelage du type courant mais allégé (fig. 5).

La caisse comporte une plate-forme centrale à portes coulissantes donnant accès d'un côté à un compartiment de 1<sup>re</sup> classe, de l'autre à un compartiment de 3<sup>e</sup> classe.

Les autorails comprennent, en outre, un compartiment à bagages et un w.-c.

Le chauffage de la caisse est assuré par les gaz d'échappement et le chauffage préalable est obtenu en faisant débiter une des génératrices principales dans des radiateurs électriques disposés sous les sièges.

Grâce à ces autorails, les relations entre Marseille d'une part, Briançon et Grenoble d'autre part, ont pu être notablement améliorées. En particulier, les trains automoteurs permettent entre Marseille et Grenoble un gain de temps de près de 1 h 1/2 sur les trains à vapeur les plus rapides — et ce gain sera sans doute encore augmenté.

Ainsi qu'on peut en juger par cet exposé d'ensemble forcément sommaire, la technique des autorails a fait des progrès extrêmement rapides en peu de temps et les constructeurs sont arrivés à mettre au point des engins à grande capacité, puissants et relativement légers.

Mais il reste encore beaucoup à faire; d'une part, les moteurs et les transmissions sont à améliorer pour réduire les dépenses; d'autre part, le confort doit être augmenté.

Les questions de chauffage, de ventilation, d'insonorisation et de suspension des autorails, méritent en effet d'être étudiées avec soin si l'on veut conserver à ces engins la faveur du public. Les constructeurs, poussés par les réseaux, ont bien compris la nécessité d'offrir aux voyageurs un confort plus grand et les unités qui nous seront livrées à l'avenir comporteront certainement, à ce point de vue, de nombreux perfectionnements sur lesquels nous aurons à revenir.



Fig. 7.

Bogie moteur de l'autorail DE DIETRICH.





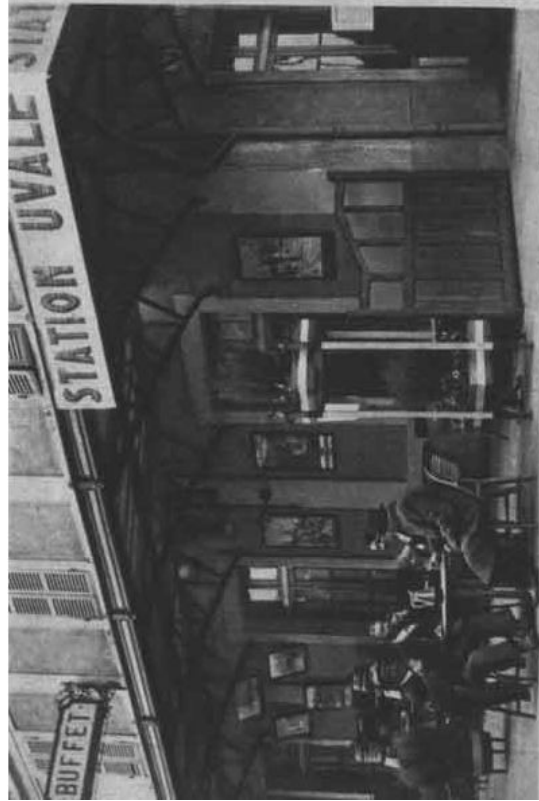


Fig. 5. — La Station uvale de la gare de Chagny

A Chagny, centre réputé du vignoble bourguignon, autre manifestation intéressante, née elle aussi d'une intelligente compréhension des désirs du commerce local et des voyageurs : la création, au début de l'automne, d'une station uvale à l'intérieur même de la gare (fig. 5), initiative à laquelle la Presse régionale n'a pas manqué d'applaudir.

Transportons-nous maintenant à Tassin (Rhône) et admirons, avec le Progrès de Lyon (n° du 13 août 1936), ce qu'a fait le Chef de gare pour rendre sa gare accueillante au possible (fig. 6) : « Une automotrice dans un parc, se demande le Rédacteur du Progrès ? Détrompons-nous, ce genre de véhicule n'est pas encore admis à circuler dans les allées du parc de la Tête-d'Or. L'automotrice ci-dessus quitte la gare de Tassin, un bijou de petite gare, où les voyageurs se seraient certainement très volontiers atardés. Près d'un puits rustique, qu'escalade le chèvrefeuille discipliné, des massifs de cannas pourpre sont posés comme de joyeux coussins sur le sable rose ; sur les pelouses naturelles, des primevères attendent le moment de reflleurir ; amarantes rouges comme des crêtes de coq, souples pétunias, glaiuels étirés sur leurs tiges peuplent alentour

banquettes et corbeilles. En majuscules d'iris nains, le nom de la gare est écrit sur le talus. Point n'a été besoin de faire appel à un architecte paysagiste pour ordonner tant de beauté. Le bon goût du Chef de gare et la bonne volonté de son personnel ont suffi... »

Veut-on un autre témoignage ? Prenons-le dans la lettre d'une aimable habitante de Baume-les-Dames : « Notre Chef de gare de Baume, nous dit-elle, est lui aussi un artiste qui cultive dans notre petite gare des corbeilles fleuries d'un si bel effet qu'elle en est toute transformée et que chacun l'admire. »

Mais ne croyons pas que nos chefs de gare se bornent à être de bons jardiniers. Ils savent tous que ce « sourire commercial » de leur Maison ne suffit pas. Lisons plutôt, dans l'Indépendant de la Côte-d'Or et du Jura, les éloges que décerne au Chef de gare de Louhans le Président de la principale association locale de producteurs : « Votre dévouement inlassable, votre liaison constante avec ma Société, m'a donné satisfaction à tous les points de vue... vous avez placé la gare de Louhans à un rang dont l'exemple doit être suivi par beaucoup d'autres et je souhaite, si vous veniez à nous quitter — ce qui serait



Fig. 6. — Jardin fleuri de la gare de Tassin.

d'ailleurs, regrettable — que la méthode de travail apportée par vous reste un modèle pour votre successeur. »

Blâmera-t-on le Bulletin P.L.M. d'agir ici comme son confrère des C.F.F. ? Encore une fois, s'il se permet de citer ces quelques exemples de bons rapports avec le public, ce n'est pas dans un but de vaine réclame, mais pour encourager les intéressés, ainsi que tous leurs collègues des autres gares : **Exemple trahunt !**

## NOS NOUVELLES GRUES AUTOMOBILES

On sait que le chemin de fer se livre depuis quelque temps à un gros effort pour développer le trafic par cadres (ou containers) qui permet, dans certains cas, de lutter avantageusement contre la concurrence automobile.

A cet effet, nos Réseaux ont aménagé le tarif PV 29/128, mais pour favoriser les transports par cadres, il fallait avant tout moderniser l'outillage des gares et faciliter notamment les opérations de manutention.

C'est dans ce but que notre Compagnie a commandé, cette année, 20 grues automobiles pétro-électriques qui permettront d'accélérer les chargements et déchargements des marchandises lourdes et, en particulier, des containers. Il ne sera plus ainsi nécessaire de faire des manœuvres, parfois longues et compliquées, pour amener les wagons à charger ou à décharger sous les grues fixes : il suffira d'avoir sur les voies de débords les wagons utiles, les grues automobiles se rendant par leurs propres moyens aux endroits convenables.

Elles pourront même, dans certains cas, être envoyées chez les clients pour décharger ou charger des cadres ou des marchandises lourdes.

Ces appareils, d'une puissance de 5/6 tonnes, seront mis à la disposition des principales gares P.L.M. Ils ne sauraient manquer de contribuer puissamment au développement d'un trafic appelé de plus en plus à connaître la faveur du public et auquel le Bulletin P.L.M. consacrera d'ailleurs une étude complète dans un prochain numéro.



Fig. 7. — Grue automobile pétro-électrique en action.

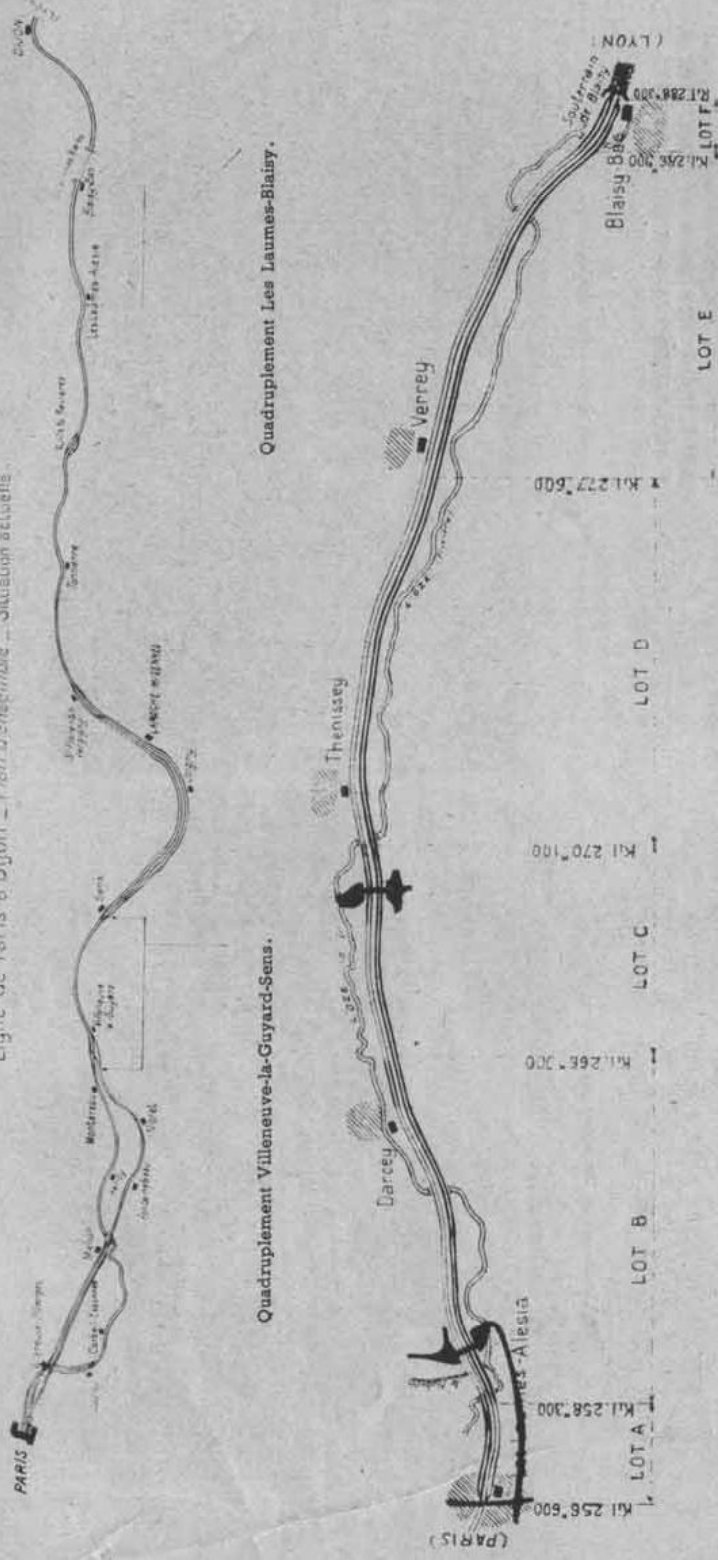


Fig. 8. — État actuel de la ligne Paris-Dijon. Au-dessous : Le plan de quadruplement des voies sur le tronçon Les Laumes-Blaisy.

**QUELQUES MOTS  
DU QUADRUPLEMENT  
DES LAUMES-BLAISY-BAS**

Le quadruplement de nos voies principales jusqu'à Dijon est déjà, comme le savent les lecteurs du *Bulletin*, réalisé sur les 89 km de Paris à Villeneuve-la-Guyard et sur les 60 km de Sens à Saint-Florentin (soit sur un total de 149 km). Il est actuellement en cours sur deux autres tronçons : le premier, de 23 km, entre Villeneuve-la-Guyard et Sens (1) ; le second, de 31 km, entre Les Laumes-Alesia et Blaisy-Bas. C'est de ce tronçon, lui aussi entrepris au titre des travaux contre le chômage, que nous voulons parler ici.

La topographie des lieux, la traversée des gares, l'augmentation des rayons des courbes ont imposé l'implantation des voies nouvelles tantôt à gauche, tantôt à droite, quelquefois de part et d'autre des voies actuelles.

D'ailleurs, l'augmentation de la vitesse des trains a conduit à rectifier le tracé de la ligne en certains points pour supprimer des successions de courbes de sens contraires dites « chapeaux de gendarme ».

En ces points, la plate-forme des quatre voies nouvelles est parfois complètement distincte de celle des deux voies actuelles ; c'est ainsi qu'à Gissey-sous-Flavigny, entre Darcey et Thénissey, les voies futures sont à 75 m des voies actuelles (fig. 9).

La ligne suit la vallée de l'Oze, rivière qu'il a fallu dériver en maints endroits. Trois ponts importants sur l'Oze sont allongés ; un nouveau pont à trois arches, de 5 m d'ouverture, est établi pour la déviation du tracé à Gissey.

Les chemins de grande communication nos 6 et 10, avec le câble téléphonique souterrain Paris-Marseille qui les emprunte, sont déviés à plusieurs reprises.

Trois passages à niveau, l'un à Grésigny-Sainte-Reine entre Les Laumes-Alesia et Darcey, les deux autres à Gissey-sous-Flavigny, sont supprimés et remplacés par des passages supérieurs situés aux km 259,695 et 268,125.

Le passage supérieur de la gare de Blaisy est reconstruit.

La gare des Laumes a été dotée d'un passage souterrain et d'un nouvel abri ; son faisceau impair a été remanié et allongé côté Lyon ; tous ses postes sont en cours de reconstruction ou de modification.

Quant aux voies nouvelles, elles sont armées en rails de 62 kg, le plus puissant d'Europe.

Ces travaux importants, qui occupent en permanence de 600 à 680 ouvriers, ont été divisés en six lots. Les lots des Laumes à Darcey (258,300 à 266 km) ont été commencés les premiers en octobre 1934. Les autres lots ont été mis en train depuis.

Le quadruplement à la traversée de la gare des Laumes sera terminé à la fin de cette année et l'achèvement du quadruplement des 31 km de ce tronçon des Laumes à Blaisy-Bas, avec mise en service du block automatique, est prévu pour le début de 1938.

**LE FERRY-BOAT  
DUNKERQUE-DOUVRES  
EST EN SERVICE**

C'est maintenant chose faite : la nouvelle ligne de ferry-boats dont le *Bulletin P.L.M.* de septembre dernier annonçait l'ouverture assurée, depuis le 15 octobre, la relation Dunkerque-Douvres, avec l'horaire suivant :

Voyageurs	Marchandises	Voyageurs	Marchandises
2h00	14h15	Dunkerque	17h00
6h15	18h20	Douvres	19h15

Un service supplémentaire sera prévu, pendant certaines périodes de l'année,

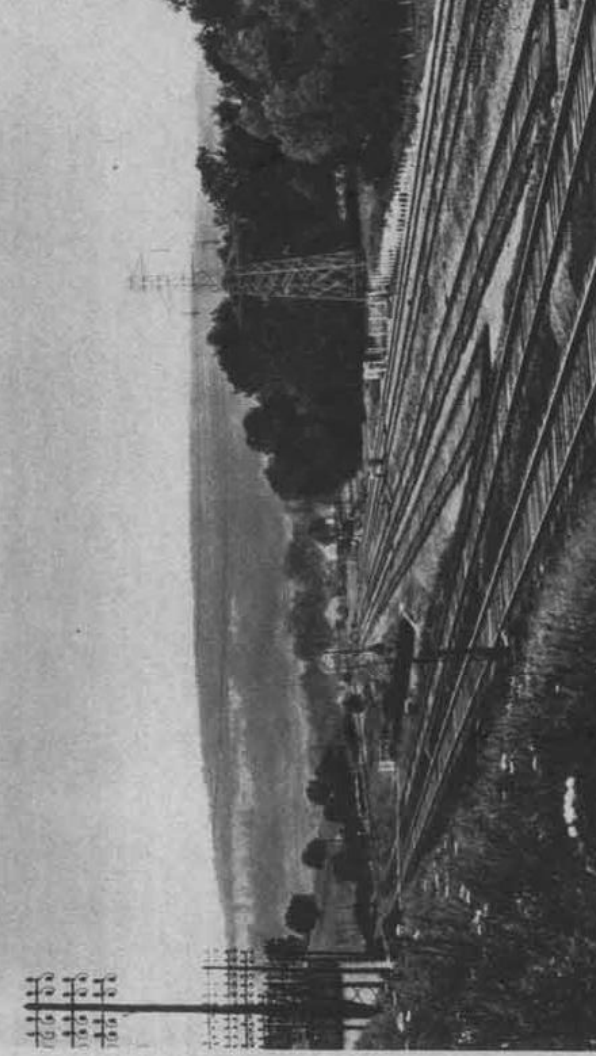


Fig. 9. — A Darcey, les travaux sont achevés. La nouvelle voie au tracé dévié est en service.

(1) Voir *Bulletin P.L.M.*, n° de janvier 1935.

pour divers trafics saisonniers (fruits, légumes, fleurs, etc...), avec départ de Dunkerque à 20 h 20 et arrivée à Douvres à 1 h 20.

Rappelons que nos grands Réseaux français disposent dès maintenant, pour ce trafic, d'un parc de 1 458 wagons adaptés au gabarit des lignes anglaises — sans compter 100 wagons réfrigérants appartenant à la S.T.E.F.

Dans ce parc, le P.L.M. intervient à lui seul pour 400 wagons couverts, 20 tombereaux et 20 plats.

Cette nouvelle organisation, qui va permettre des transports à la fois plus rapides et économiques, est appelée à rendre de grands services à nos expéditeurs. Précisons que ceux-ci pourront se documenter plus amplement sur la question en s'adressant à MM. les Chefs de gare.

### POUR QUE LES TECHNICIENS DES RÉSEAUX SOIENT TOUJOURS MIEUX DOCUMENTÉS

Depuis le 1<sup>er</sup> septembre, les Grands Réseaux font paraître en commun un recueil mensuel de bibliographie, condensant des résumés des plus intéressants articles techniques publiés dans les revues françaises et étrangères.

C'est une heureuse innovation, de nature à enrichir la documentation de maints spécialistes, tout en leur évitant désormais les pertes de temps inhérentes à la consultation obligatoire et fastidieuse de nombreux documents périodiques.

Mais il y a mieux : l'organisme chargé d'éditer cette bibliographie mensuelle se double d'un « Service centralisateur de traductions », qui aura essentiellement pour mission, d'une part d'empêcher qu'un même article étranger ne soit traduit plusieurs fois (comme cela arrivait forcément lorsque chacun travaillait pour soi) et, d'autre part de diffuser dans les services intéressés toutes les traductions d'articles.

Le pivot de cette organisation, fort simple, est dans chaque Réseau le « Correspondant-Réseau » (1), qui sert d'intermédiaire entre les demandeurs de traductions et le Service centralisateur inter-réseaux.

A ce « Correspondant-Réseau » doivent aboutir désormais :

1<sup>o</sup> toute demande de traduction d'un article étranger cité dans le Bulletin bibliographique ;

2<sup>o</sup> toutes les intentions de traduction (les intéressés s'offrant alors à effectuer le travail).

Le « Correspondant-Réseau » rend compte de tout au « Service centralisateur » précité. Celui-ci, en possession de la somme des demandes ou offres de traductions, établit le plan de travail, évite tout double emploi et répartit dans les différents Réseaux la besogne de traduction, en tenant compte des spécialisations qui s'imposent. Les traductions, une fois faites, sont adressées à tous ceux qui ont été demandeurs.

Ce nouveau service ne fait que débiter. Comme toute organisation qui naît, il connaîtra vraisemblablement une courte

(1) Au P.L.M., M. Grobon, Inspecteur divisionnaire au Service du Matériel et Traction.

période de tâtonnements, de mises au point. Mais une fois les premières expériences faites, lorsque le « Service centralisateur » aura pu apprécier exactement les besoins, ainsi que les ressources de chaque Service de Réseau en traducteurs qualifiés, la nouvelle organisation ne pourra manquer de rendre des services appréciables aux techniciens, en mettant à leur disposition des traductions impeccables et économiques à la fois.

### IL Y A CINQUANTE ANS...

*Suite de nos « Extraits des procès-verbaux des séances du Conseil d'Administration » (année 1886) :*

« Le 23, une voiture de 1<sup>re</sup> classe du train rapide n<sup>o</sup> 10 a déraillé près de la gare de Piolenc par suite de l'écartement d'un bandage de la roue du milieu ; le conducteur, prévenu par les voyageurs au moyen de la sonnerie de l'appareil électrique Pruchomme, a fait arrêter le train et il n'y a eu aucun accident de personnes. » (Séance du 29 octobre.)

« Le 5, une tentative d'assassinat suivie de vol a été commise dans un wagon de 2<sup>e</sup> classe du train 94 à son arrivée à Cannes ; on espère que la victime survivra à ses blessures. Le wagon était muni de petits carreaux de communication. »

(Séance du 12 novembre.)

« Le Directeur rend compte au Conseil de l'accident arrivé au train 429 entre Sisteron et Peipin, le 12 du courant. Entre ces stations la ligne, qui longe la Durance depuis Pertuis, est assise sur un terrain très solide et passe au pied du Mont-Cervis, parfaitement solide en lui-même, mais sur les flancs duquel des éboulements successifs ont formé une masse aujourd'hui recouverte d'arbres. Une partie de cette masse s'est détachée sous l'action des pluies et, après avoir traversé la route nationale, est venue recouvrir la voie sur une longueur de 100 m et à une hauteur moyenne de 8 m environ. Il résulte des dépositions recueillies par les divers services que rien ne pouvait faire prévoir cet accident et qu'il n'a pas été provoqué par le passage du train : le chauffeur en particulier déclare avoir vu l'éboulement se produire à 35 m devant sa machine. D'autre part, la voie n'a été obstruée qu'après le départ du train de la gare de Peipin, qui l'a annoncée régulièrement à celle de Sisteron, laquelle a entendu, très peu de temps après ce signal, une série de coups de cloches irréguliers provoqués par le désordre amené dans les communications télégraphiques.

« La machine, le fourgon de tête et une voiture de 3<sup>e</sup> classe ont été renversés. Le mécanicien Malabon et trois voyageurs ont été tués ; le chauffeur Lafond et le conducteur-chef Brun sont grièvement blessés, et leur état donne des inquiétudes sérieuses ; neuf voyageurs, plus ou moins gravement atteints, sont en bonne voie de guérison.

« L'enlèvement des déblais de l'éboulement, qui représentent environ 50 000 m<sup>3</sup> dont 20 000 amoncelés sur la voie, ne pourra être terminé avant un mois. »

(Séance du 26 novembre.)

### JE VOUDRAIS BIEN SAVOIR... (1) OU EN EST LA TRANSFORMATION DE LA SIGNALISATION AU P.L.M.

La transformation de la signalisation (2) sera terminée pour la fin de l'année. On sait que six étapes avaient été prévues pour réaliser, en l'espace de deux ans, l'exécution totale de cette transformation qui, sur le P.L.M., interesse 22 000 signaux fixes environ.

Actuellement, quatre étapes sont complètement terminées ; les cinquième et sixième seront finies respectivement les 1<sup>er</sup> et 10 décembre prochain.

La première étape intéressait 2 280 signaux de manœuvre ; les cibles rondes par des de ces signaux ont été remplacées par des cibles carrées violettes, la couleur jaune devant être utilisée ultérieurement pour les indications d'avertissement et de ralentissement. Progressivement, pendant le mois de mars 1935, les cibles carrées violettes firent leur apparition, tandis que le feu violet fut mis partout en service le 2 avril 1935.

La deuxième étape, consistant dans le remplacement du feu rouge dans les disques rouges par deux feux, l'un rouge, l'autre jaune, entraîna la modification de 4 657 disques rouges et fut terminée le 27 mars dernier.

La troisième étape (remplacement des feux rouge et vert des sémaphores par un feu rouge unique) a nécessité la modification de 4 248 ailes sémaphoriques. Elle s'est terminée le 16 juin 1936.

La quatrième étape (installation de verres légèrement bleuets sur les feux de voie libre des signaux) a été entièrement réalisée le 30 juin 1936, ainsi que la transformation de 235 disques verts en triangles jaunes, donnant provisoirement un feu vert.

La cinquième étape, dont la réalisation est prévue pour le 1<sup>er</sup> décembre prochain, verra la disparition complète du feu vert et son remplacement par deux feux jaunes sur les triangles jaunes, et par un feu jaune unique sur les annonceurs. À cette date, les annonceurs présenteront, le jour, un damier jaune et blanc.

En vue de cette cinquième étape, on procède actuellement à la transformation progressive de la signalisation des bifurcations, comportant notamment l'introduction du nouveau « signal de rappel » (triangle jaune, pointe en bas, donnant la nuit deux feux jaunes, l'un au-dessus de l'autre) et la transformation en « indicateurs de direction » des sémaphores de bifurcation qui n'auront pas été supprimés.

Dès le lendemain de cette étape, l'aspect de jour des annonceurs sera progressivement modifié pour présenter une cible carrée, peinte en jaune, placée sur la pointe. Cette modification sera achevée le 10 décembre 1936, date à laquelle le feu vert de voie libre remplacera le blanc sur tous les signaux des voies principales.

Cette sixième étape terminera la transformation générale de la signalisation.

(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 à ce sujet l'exposé de M. Tuja, Ingénieur en chef de l'Exploitation, dans le Bulletin P.L.M. de juillet 1935.





Equipe 1<sup>re</sup> du S.C.P.L.M. Nimois.

Dijon par 9 à 0 et l'équipe Junior de l'Association Sportive Municipale de Dijon par 12 à 1.

L'équipe 3 triomphe également par 12 à 0 contre l'équipe 1 de Longecourt.

En *Rugby* et en *Basket*, l'activité est également grande et l'entraînement se poursuit en vue des prochains matches de championnats.

Notons, en basket, une victoire de l'équipe 1 sur le C.A.S. Genevois par 38 à 32. Les équipes 2 et Féminines ont été battues par les Suisses. En championnat 2<sup>e</sup> série, l'équipe 1 bat l'U.S.T. Bragny par 80 à 13. Les Juniors triomphent également contre l'équipe correspondante de l'U.S.T. Bragny par 58 à 5.

L'équipe 2 bat l'équipe 1 du P. Saint-Paul par 43 à 38. Par contre, l'équipe 3 doit s'incliner devant l'équipe 2 du P. Saint-Paul.

**NIMES.** — *Association.* — Bons débuts, notamment pour les Juniors et Minimes qui se distinguent tout particulièrement, 5 victoires sur 5 matches joués à l'actif des Juniors contre les équipes correspondantes du S.C. de Nîmes, F.C. Sommières, Stade Beaucairetois, S.C.P.L.M. d'Arles, l'U.S. du Rouet.

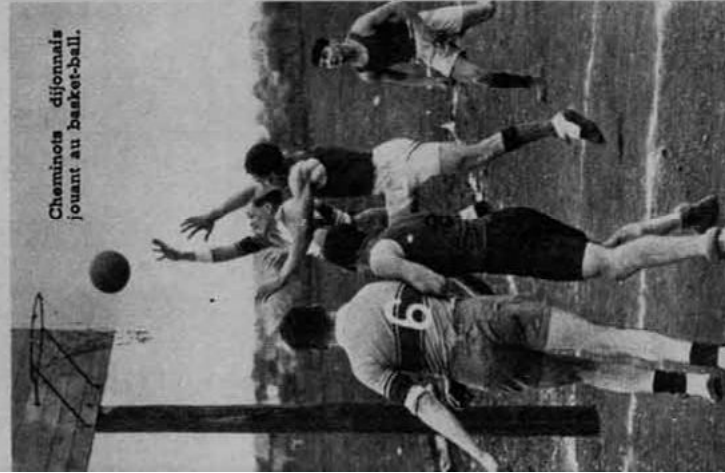
Les Minimes, de leur côté, battent l'équipe correspondante de l'A.C. Nimois par 9 à 4.

Bons résultats à enregistrer également en ce qui concerne l'équipe 1<sup>re</sup> qui prend le meilleur sur le Sladoeste Redstar Nimois par 3 à 1 et sur Beaucaire par 2 à 0. En championnat du Gard 1<sup>re</sup> série, elle triomphe contre Mousac par 2 buts à 1.

**BOURG.** — *Rugby.* — Les Cheminots Bressans, nouveaux promus en 3<sup>e</sup> série, représentent dignement le rugby local. Pour leur première rencontre, en championnat de leur catégorie, ils s'assurent le meilleur contre l'A.S. Mâcon par 6 à 3.

**MONTARGIS.** — *Association.* — L'équipe de l'A.S.P.L.M. de Montargis fait toujours preuve d'une grande activité. Avec une belle régularité elle enleva successivement, au cours de la saison d'été, 4 tournois de sixte.

**OULLINS.** — Les sections *Rugby* et *Basket* s'entraînent en vue des prochains matches de championnats et du Challenge de Réseau. Les résultats obtenus jusqu' alors, en matches amicaux, sont des plus encourageants.



Cheminots dijonnais jouant au basket-ball.



Equipe Réseau de rugby.

La *Section Montagne*, toujours très active, a effectué dernièrement les sorties ci-après : Croix de Belledonne (2913 m) ; Aiguille de Warens (2488 m) ; Aiguilles rouges (2600 m) ; Traversée de la Vanoise : face sud-est, Dent Parachée (3400 m) ; Aiguille Dorin (3049 m) ; Barre des Ecrins (4100 m).

**MARSEILLE.** — *Association.* — L'équipe 1<sup>re</sup> du S.O.P.L.M. bat en Coupe de France le Racing-Club de Nice par 4 à 3. En matches amicaux, après un match nul (5 à 5) contre l'U.S. Martignac, elle bat l'A.S. Gardanne par 5 à 2.

Les équipes 2 et 3 se distinguent également pour leur début de saison en battant l'U.G.A. par 6 à 0 et le Gallia par 4 à 2.

De leur côté les Juniors s'assurent le meilleur contre l'équipe correspondante de l'A.S. Saint-Louis par 2 à 1.

**Rugby.** — L'équipe 1<sup>re</sup>, après une victoire contre Carqueiranne (19 à 13) doit s'incliner devant Châteaurenard par 3 à 0.

**ARLES.** — *Association.* — Quelques revers sont à enregistrer en matches amicaux. Les Juniors du S.C.P.L.M. opposés à l'équipe 1 de l'Olympique de Fourques, sont battus par 6 à 1. Les Minimes doivent également s'incliner devant ceux du C.A. de Marseille par 1 à 0.

En *Basket*, une défaite est également à enregistrer par 35 à 30 contre le C.S. Nîmes.

Nous enregistrons avec satisfaction l'affiliation à l'A.S.C.P.L.M. de 3 nouvelles sociétés : la Boule P.L.M. de Paray-le-Monial, l'Amicale-Boule P.L.M. de Saint-Germain-au-Mont-d'Or, l'Amicale-Boule P.L.M. de Chalons-sur-Saône.

Des pourparlers sont également en cours pour la formation à Dole d'un groupement sportif.

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

## Communiqués de nos groupements d'agents

M. Dupuy, Mécanicien de route au dépôt de Laroche et Vice-président du Cercle Noblemaire, nous demande d'évoquer ici la belle figure du fondateur de son Cercle, son camarade Fourmillon, qui vient de mourir prématurément. C'est très volontiers que nous remplissons cette mission, en reprenant les termes mêmes de la lettre de notre correspondant :

*C'est une belle figure d'agent qui vient hélas de disparaître avec notre ami Fourmillon. Chef du groupement comptable des ateliers P.L.M. à Oullins, chevalier de la Légion d'honneur, titulaire de la Croix de guerre avec plusieurs citations.*

*Nous l'avions tous connu à Laroche-Migennes, où il a laissé le souvenir d'un homme au jugement sûr et droit qu'il exprimait en termes mesurés — quand on l'en priait.*

*Chez nous, il s'est dévoué à toutes les œuvres sociales, auxquelles il donnait sans compter la mesure, parle de ses instants de liberté. C'est ainsi qu'il fonda, au Centre d'Œuvres de la Cité, le Cercle dédié à la mémoire de Gustave Noblemaire. Il y créa une bibliothèque, dans laquelle*



Equipe « Pousins » de l'U.S.V.P.L.M.



Nos joueurs de boules de Saint-Germain-des-Fossés.



Equipe d'association de l'U.S.P.L.M. du Teil.



Equipe de rugby de l'U.S.P.L.M. de Dijon.

Section de natation de l'U.S.P.L.M. de Paris.

Les œuvres de nos contemporains tenaient une large place et dénotaient le fin lettré qu'était Fournillon; en dehors des relations de guerre, des Paul Chack, des Claude Faurère, de Frères Tharaud, des mémoires de Poincaré, de Foch, etc... il nous a dotés d'un rayon de romans où le maître psychologue de notre temps, Paul Bourget, étale sur un double rang le dos de ses in-8°.

Nulle manifestation théâtrale, réunion d'agents qu'il n'ait animées de sa présence, de sa parole. C'était un animateur, que tous nous regardions et qui, pendant les dix années qu'il passa à Larochette, a placé nos œuvres sociétales sous le signe de la prospérité.

Avec lui, nous perdons notre gaité et c'est pourquoi nous désirons que, par la voie de notre Bulletin P.L.M., qui est le trait d'union entre tous les agents, le nom de Fournillon passe à la postérité dans la grande famille des cheminots.

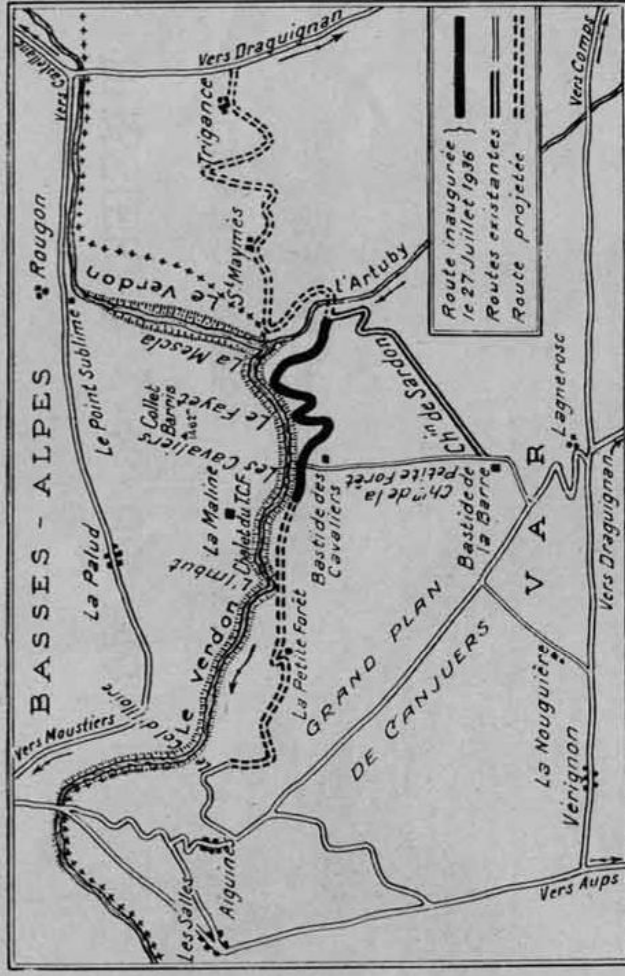
Votre désir est exaucé, amis de Fournillon, mais il nous faut ajouter que le Bulletin P.L.M. s'associe à vos regrets et s'incline, avec la même émotion que vous, devant la mémoire de celui qui part en emportant d'aussi précieuses témoignages d'affection.

## Du nouveau sur la rive varoise du Verdon

A la limite des départements des Basses-Alpes et du Var, le Verdon coule pendant 21 km au fond de gorges profondes d'une majestueuse beauté. On connaissait déjà ces gorges — découvertes en 1905 par l'éminent spéléologue E.-A. Martel — non seulement par la route de Moustiers-Sainte-Marie à Castellane par la Palud et Rougon, mais encore et surtout par le sentier qu'aménagea, en 1930, le Touring-Club de France pour permettre, par la Palud et Rougon, de suivre le cours d'eau; ce sentier est aujourd'hui doté du Chalet-Refuge édifié, à la Maline, à l'intention du touriste qui ne pourrait effectuer le trajet en une journée.

Mais l'accès de la rive gauche, rive varoise, était jusqu'alors assez difficile pour les piétons et impraticable aux automobilistes.

Aussi le Conseil général du Var et le Service des Ponts et Chaussées, émus par cet état de choses, avaient-ils établi un programme d'aménagement touristique de cette rive varoise. La phase initiale de ce plan vient de s'achever avec l'ouverture du premier tronçon de la route-



corniche, inauguré par le Ministre des Travaux publics le 27 juillet dernier.

Suivons le cortège officiel, au départ de la Bastide-de-la-Barre, sur les hauts plateaux du Plan de Canjuers tout imprégnés d'un parfum de lavande.

Le Ministre des Travaux publics a coupé le ruban tricolore qui barrait l'ancien chemin de Sardin, maintenant carrossable, et par les crêtes dominant les gorges grandioses et impressionnantes de l'Artuby, affluent du Verdon, la caravane de voitures et de cars s'avance jusqu'au point où bientôt sera édifié le pont, qui donnera passage à la nouvelle route conduisant de Trignac à Aiguines par la « Sublime Corniche du Verdon ».

Mais nous voici déjà sur cette route magnifique, accrochée aux parois des falaises comme si elle craignait de tomber au fond du gouffre qu'elle domine; longeant la rivière, elle accède bientôt à « la Mescla » au confluent du Verdon et de l'Artuby. Dédale de roches et de laves, mystère de profondeur! On se dirait transporté dans un décor cyclopéen. Un promontoire ro-

cheux s'avance en éperon sur l'abîme que dominent des falaises à pic. Du haut de ce belvédère connu sous le nom de « Balcon de la Mescla », la vue est incomparable. D'un côté, c'est une enfilade de plus de 7 kilomètres sur la brèche chaotique du Grand Cañon du Verdon, de l'autre, c'est l'étrait couloir de l'Artuby.

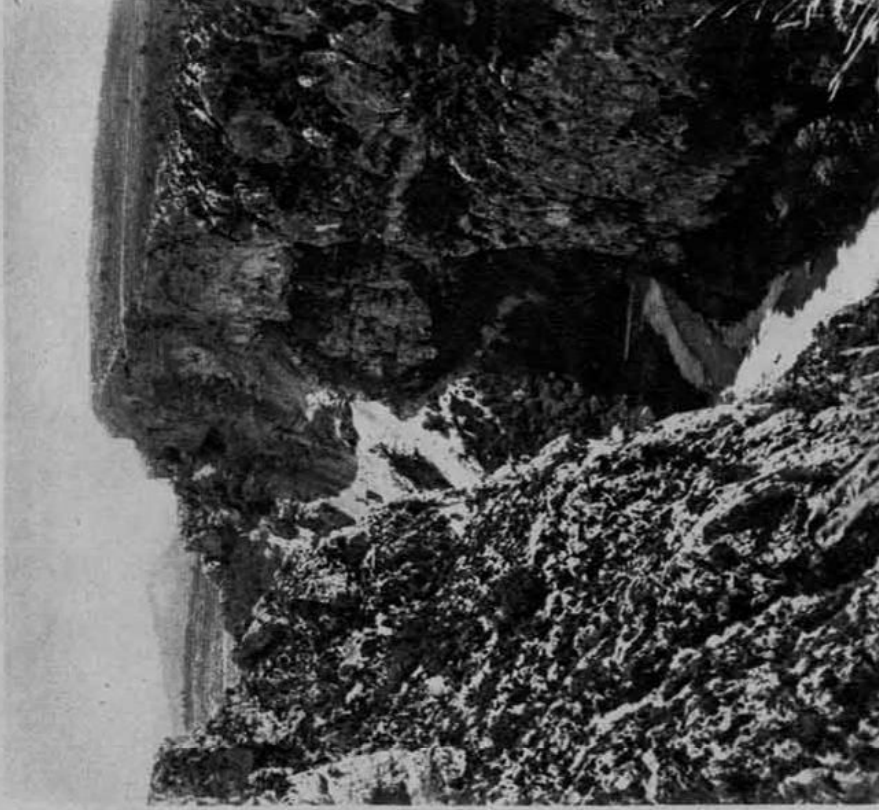
Mais il faut s'arracher à ce spectacle grandiose pour longer ensuite la route, surplombant, au virage suivant, les gorges de l'Avelan et, après un détour par une chaussée admirablement conçue et goudronnée, arriver au Pilon du Fayet. Là, tracée à une centaine de mètres du sommet, la route fonce droit sur le massif qu'elle traverse par un tunnel — véritable travail de Titan — ouvrant de larges baies sur le grand cañon, avec des à-pics d'une majesté impressionnante. Il a fallu, en effet, pour communiquer sur l'abîme avec la Plaine des Cavaliers, creuser la montagne sur une certaine profondeur. Et s'il est un point particulier de ces gorges qui puisse revendiquer pour lui seul le qualificatif de « sublime », c'est véritablement ici le lieu de l'appliquer.

De cet endroit, on domine le Verdon de plus de 400 mètres. Là, plus qu'ailleurs, le torrent se colore de cette teinte vert clair empruntée, dit-on, aux variétés de plantes qu'il a arrosées, et qui lui valent son nom. En face, se dresse la masse imposante et dénudée de Collet-Barris (1.462 m). En amont, la vue s'étend jusqu'à Rougon; en aval, elle embrasse tout le cours du Verdon, des Cavaliers à l'Imbut, et suit au loin le torrent jusqu'au moment où il débouche dans la plaine. Les amateurs de sites merveilleux s'attarderont volontiers sur ces hauteurs.

Après le Fayet, la route descend en lacets avec à chaque tournant des échappées sur les Gorges, et conduit ainsi jusqu'à la Falaise des Cavaliers. Là, les touristes trouveront un garage pour abriter leurs voitures, cependant qu'ils pourront faire halte à l'accueillant établissement situé au bord de l'abîme et s'empresser une dernière fois les yeux, du haut de la terrasse, de la vision du Verdon, resserré à plus de 300 mètres au-dessous d'eux, entre de colossales falaises qui donnent au site une allure de majesté.

A l'issue de cette belle journée de tourisme, un banquet offert par le Conseil général du Var réunissait, au Chalet-Restaurant qui surplombe l'abîme, les personnalités venues à cette inauguration. Rendons hommage aux initiateurs et aux auteurs de cette route audacieuse: M. Dittgen, président du Syndicat d'Initiative de Draguignan, auquel revient l'initiative de cette œuvre magistrale; MM. Giboin et Vidal, ingénieurs en chef des Ponts et Chaussées; MM. Fourment et Senès, ancien président et président du Conseil général du Var; le Conseil général; M. Gros, maire, et président du S.I. d'Aups.

Gaston BOUCHE,  
Facteur aux écritures à Draguignan.

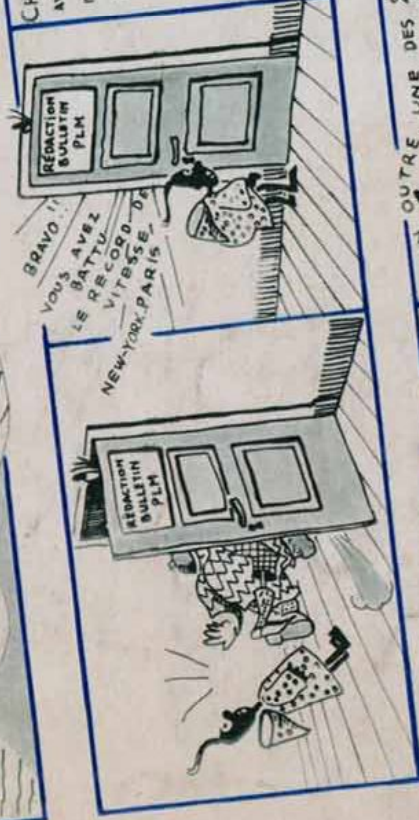
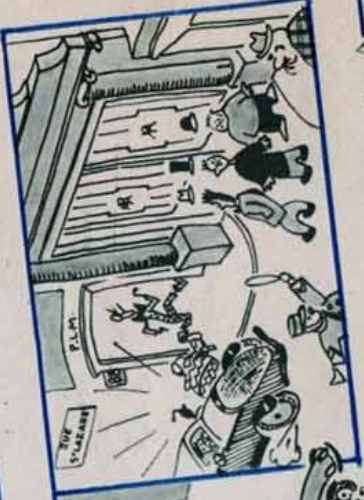


De cet endroit, on domine le Verdon de plus de 400 mètres...  
(Cl. Bouche.)



vous invite, chers petits lecteurs,  
à participer nombreux à son  
**NOUVEAU CONCOURS**, présente  
comme le dernier par vos amis, les célèbres Boggy et Tampon,  
et doté d'un superbe gros lot, offert par **PHOSCAO**

Résultats dans le Bulletin PLM de janvier 1937.



Imp. J. HERBERT, Levallois.

# 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 :

- "Horaire bleu" Sports d'hiver, saison 1936-1937.
- Catalogue P.L.M. "Sports d'hiver" (1).
- Catalogue P.L.M. "Côte d'Azur" (1).
- 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.
- Indicateur des autocars P.L.M. (hiver 1936-1937).
- Dépliant "La Fleur de la Côte d'Azur" (1).

(1) Documents devant paraître le 15 Novembre.

## Vous recevrez gratuitement ces documents

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

## MÉDAILLE D'HONNEUR DES CHEMINS DE FER

Arrêté du 14 Juillet 1936 (fin)

**ALGER.** — BIEULES L., M. r. à Blida; BISCAINO M., G. bur. à Alger; BLANCHON A., Ch. t. à Affreville; BLASCO E., L. ap. à Agha; BLASCO J., Ai.-ouv. à Alger; BOIX J., Ch. g. 6<sup>e</sup> cl. à Alger; BONNAPÉ L., Empl. à Alger; BORELL R., Br. à Agha; BORCHÈSE G., Ouv. à Alger; BORRÉDA J., Ch. br. ouv. à Alger; BOU J., Aig. 2<sup>e</sup> cl. à Agha; BOURDOUX A., Ouv. sp. à Alger; BRACHET C., Empl. à Alger; BRESSON M., M. r. à Blida; BRIESACH L., Ch. g. 6<sup>e</sup> cl. à Ben-Chicao; BRIESACH V., H. é. à Agha; BROCHARD Ch., Empl. à Alger; BROCHIER F., Empl. à Alger; BRUEL C., Empl. pr. à Alger; BRUHAY M., F. enr. à Charon; BRUNOD P., Ch. gr. à Alger; BUFFARD F., Empl. pr. à Alger; BUFORN J.-B., Cis. 1<sup>re</sup> cl. à Alger; BUSQUES M., M. à Alger; CABOT V., Ch. st. à Sidi-Madani; CALMONT J., C. à Alger; CAMBON H., Cis. 1<sup>re</sup> cl. à Agha; CANTEGREIL J., Ch. c. à Boghari; CANTO T., Ai.-ouv. à Alger; CARDENAS J., F. a. é. à Boufarik; CARLAC L., Br. à Blida; CARROUÉE G., F. a. é. à Alger; CASANOVA J., W. à Orléansville; CASSAR Ch., E. m. à Alger; CASTELLANI Ch., Int. 2<sup>e</sup> cl. à Agha; CASTELLO P., G. bur. à Alger; CAYOL E., H. é. à Alger; CERDA V., F. a. é. à Blida; CERVERA J., Br. à Agha; CHAILAN V., Ai.-ouv. à Alger; CHANABAS L., H. é. à Agha; CHARLEMAGNE Ch., S.-Ch. br. ouv. à Alger; CHARLES H., Int. 2<sup>e</sup> cl. à Blida; CHATIGNY F., Aig. 2<sup>e</sup> cl. à Agha; CHEKROUN H., Ouv. à Alger; CLAPIER A., Empl. pr. à Alger; CLÉMENT E., Chauff. r. à Alger; CLERGEAUD E., Cond. à Alger; COAT J., Cond. à Alger; COMBES F., Empl. à Alger; CONCEPTION E., S.-Ch. br. ouv. à Alger; COPPA R., Ouv. à Alger; COSTES A., M. sp. à Rouïna; COUSSEAU Ch., Ouv. à Alger; CRESCO B., Empl. pr. à Alger; CURRAL J., Ouv. à Alger; CURT D., H. é. à Blida; DALLIER M., Insp. 1<sup>re</sup> cl. à Alger; DAURNEY F., Ai.-ouv. à Alger; DEL-AGUILA J., Ch. t. à Orléansville; DESMONTS A., F. a. é. à Alger; DESROCHES L., F. enr. à Bou-Medfa; DIAZ A., Ouv. à Alger; DIEHL J., Empl. à Alger; DISDET A., Ch. g. à Alger; DOMINICONI E., Ch. t. à

Orléansville; DONIUS A., F. a. é. à Alger; DORMOY J., M. r. à Alger; DOUTRIAUX R., H. é. à Alger; DUBOS N., L. ap. à Agha; DUMAS E., Ouv. à Alger; DURAND L., Int. 2<sup>e</sup> cl. à Alger; DURET M., Empl. à Alger; ECK R., Des. proj. 2<sup>e</sup> cl. à Alger; ESCALÉS B., Br. à Agha; ESPOSITO N., Ai.-ouv. à Alger; ESTÈVE J., F. a. é. à Orléansville; ESTÈVE L., Br. à Agha; FABRE A., Cis. 2<sup>e</sup> cl. à Alger; FAGE A., Ouv. à Alger; FARNET A., Ouv. à Alger; FAUCON G., Empl. à Alger; FAURE D., H. é. à Blida; FÉMÉNIAS J., à Alger; FERNANDES V., Ai.-ouv. à Alger; FERRER G., M. m. à Alger; FÈVRE A., G. à Alger; FINK L., Aig. 1<sup>re</sup> cl. à Alger; FLORIT B., G. bur. à Alger; FLORIT D., Cis. 1<sup>re</sup> cl. à Agha; FONTEZ R., F. a. é. à Agha; FORAY M., Ai.-ouv. à Alger; FRANCISCO E., H. é. à Agha; FUMAT A., Cond. mach.-out. à Alger; GADEN J., Ai.-ouv. à Alger; GALÉA P., Surv. d. à Alger; GAMORA A., Ai.-ouv. à Alger; GANTÈS E., W. à Affreville; GAZEL R., Exp. à Alger; GÉLABERT F., Ouv. à Alger; GEORGES V., H. é. à Agha; GINER A., Ch. t. à Alger; GIRARDOT M., Ch. g. 4<sup>e</sup> cl. à Djelfa; GOMEZ A., Chauff. r. à Alger; GONALONS J., Cis. 2<sup>e</sup> cl. à Alger; GORNÉS L., S.-Ch. br. manœuv. à Hussein-Dey; GOTVALLES P., Ch. g. 3<sup>e</sup> cl. à Orléansville; GOVIGNON J., M. sp. à Affreville; GRANIER L., S.-Ch. manut. à Agha; GRIMALDI J., Ch. t. à Alger; CRISTI L., V. à Hussein-Dey; GROSJEAN J., Contr. à Blida; GUERRIER A., Ai.-ouv. à Alger; GUILBERT S., Aig. 1<sup>re</sup> cl. à Alger; HERNANDEZ A., Cond. à Boghari; HESSE F., Br. à Agha; HICK G., Cis. 2<sup>e</sup> cl. à Blida; HIRSPIELER J., Ai.-ouv. à Alger; HUGONNARD A., Br. à Boghari; HUSS L., Ch. g. à Alger; IOLÉSIAS A., Br. à Alger; IMBERT E., Empl. à Alger; JARY A., F.-Ch. à Médéa; JOULIA L., Ai.-ouv. à Alger; JULLIEN E., M. à Affreville; KENTZINGER E., M. r. à Orléansville; KIRCHNER J., S.-Ch. br. ouv. à Alger; LABARBE M., Br. à Agha; LAGRANGE L., S.-Ch. g. 3<sup>e</sup> cl. à Blida; LACUILHAC A., Cis. 1<sup>re</sup> cl. à Agha; LALANDE L., S.-Ch. g. 3<sup>e</sup> cl. à Agha; LAMOISE A., Empl. pr. à Alger; LANDRIC J., E. m. à Alger; LAROCHE L., Ouv. à Alger; LEROUX A., F. a. é. à Boufarik; LLOBEL J., M. sp. à Alger; LLOPIS J., Br. à Agha; LLORENS F., Contrôl. adj. t. à Alger; LLORENS M., F. a. é. à Alger; LLORET B., Ch. t. à Affreville; LLORET J., Cis. 1<sup>re</sup> cl. à Alger; LOMBARDO H., Empl. à Alger; LONG A., Ai.-ouv. à Alger; MAILLOL J.,

**MONTRÉS DE BESANÇON**

expédiées directement par le fabricant...

Choisissez celle de vos désirs parmi les 600 modèles pour Dames et Messieurs, présentés sur le nouvel Album MONTRÉS 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.

Echange et reprise de montres et bijoux anciens

**SARDA**

Conditions spéciales au personnel des Chemins de Fer



**EN RÉCLAME frs. 255**

Ménager 37 pièces

Modèle Moderne riche

Le tout argenté 12 couillers table  
112 gr. sur métal 12 couillers cuife  
extra blanc, 1 fourche  
comportant 3) 1 écrit LUCIUS

**GARANTIE de 20 ANS**

Envoi franco du Catalogue F

**FRANOR**

68, 70 RUE AHELOT, PARIS (11<sup>e</sup>)



CAOUTCHOUC - INDUSTRIEL  
**PNEUS HUTCHINSON** VÉLO  
MOTO



**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. Ferris. Fluviou. électriques...

**COURANTS PORTEURS sur CIRCUITS EXISTANTS**  
Téléphoniques à 1 et 3 voies, et Télégraphiques à 500 voix

**RÉPÉTEURS TÉLÉPHONIQUES**

**SIGNALISATION**

47, Rue de Bouzarua  
BOULOGNE-BILLANCOURT

**Le Matériel Téléphonique**

Capital autorisé : 200.000.000 francs

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



Ouv. à Kouba; MAISONDIEU-LAFORCE L., Ch. st. à Camp-des-Chênes; MALLARD A., Ch. br. ouv. à Blida; MARTINEZ A., S.-Ch. br. manoeuv. à Alger; MARTINEZ J., S.-Ch. bur. g. à Agha; MARTINOT A., Br. à Agha; MASSON A., Ch. t. à Boghari; MAUCUER M., E. mec. à Affreville; MEFFRE A., Empl. à Alger; MËLIA P., S.-Ch. br. manoeuv. à Alger; MIENNELLA S., Ai.-ouv. à Alger; MESTRE J., Ouv. à Alger; MICHEL P., Ch. c. à Vesoul; BÉNIN; MOLLA J.-B., Br. à Djelfa; MONLEAU T., H. é. à Blida; MONOS V., E. m. à Blida; MONTANER L., Br. à Agha; MORÈRA P., Cond. à Alger; MORIN F., S.-Ch. bur. 1<sup>re</sup> cl. à Alger; MOULLÉ G., H. é. à Blida; MOZZICONACCI A., Ch. g. 6<sup>e</sup> cl. à Oued-Djer; MUNOZ R., Ch. t. à Affreville; MURAURO J., F. enr. à Boufarik; NAVARRO C., S.-Ch. manoeuv. à Agha; NOMICISIO A., Ai.-ouv. à Alger; OFFROY J., H. é. à Agha; OLIVER B., Br. à Alger; OLIVIER A., Ag. 2<sup>e</sup> cl. à Agha; ORTS F., Ouv. à Alger; PAILLOUS G., Br. à Agha; PAOLETTI H., Empl. pr. à Alger; PASCAL L., M. r. à Alger; PASCUAL J., Ouv. à Alger; PASTOR P., H. é. à Affreville; PAUMIER L., Ch. g. à Alger; PÉRES F., E. m. à Blida; PÉREZ E., Ouv. à Blida; PÉREZ J., H. é. à Boufarik; PÉREZ J., M. à Alger; PÉREZ J., S.-Ch. manoeuv. à Blida; PÉREZ J., Ouv. à Alger; PÉREZ P., Ai.-ouv. à Alger; PÉREZ P., M. sp. à Blida; PÉRIAND V., Empl. à Alger; PÉRIS J.-B., Cis.

**ENTREPRISE**

**L. & A. LEFAURE**

Maison Fondée en 1817

34, Rue Michel-le-Comte, 34

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

TÉL. TURBIGO 86-64

**T E R R A S S E**  
**MAÇONNERIE**  
**CANALISATION**  
**PAVAGE - CIMENTS**

**B É T O N A R M É**  
**TRAVAUX PUBLICS**  
**ET PARTICULIERS**

1<sup>re</sup> cl. à Blida; PIERRE A., S.-Ch. manoeuv. à Agha; PINAULT A., Ouv. à Alger; PLANÈS A., Empl. à Alger; POMPILLIA J., Ouv. à Alger; PONS J., M. r. à Affreville; PORRA D., F. a. é. à Alger; PORTELLI J., H. é. à Alger; PORTELLI P., Empl. pr. à Alger; PORTÈS G., Ch. st. à Témounga; POUILLÈS F., Cond. mach.-out. à Alger; RAOUL N., Ch. t. à Alger; RAYNAUD H., Ch. g. 6<sup>e</sup> cl. à Tenès; RETTY E., F.-Ch. à Maison-Carrée; REVEL M., Empl. à Alger; RIBAIL R., Insp. 2<sup>e</sup> cl. serv. élect. à Alger; RONDA J., Ouv. à Blida; ROSS A., Cis. 2<sup>e</sup> cl. à Orléansville; ROSSE E., Ouv. à Alger; ROUCAIROL P., H. é. à Boufarik; ROUET J., Cis. 2<sup>e</sup> cl. à Alger; RUEDA J., M. r. à Orléansville; SAMARIA G., Ouv. à Alger; SANCHEZ F., M. à Alger; SANCHEZ J., F. m. int. à Orléansville; SANGHIZ M., Cond. mach.-out. à Alger; SANDRAL E., Br. à Alger; SANDRAS Ch., Chauff. r. à Alger; SANTACREU F., Empl. à Alger; SANTAMARINA C., Cis. pr. à Agha; SCHENK-BECHER P., Cond. t. à Alger; SCHULAFMUNTER M., Cis. 1<sup>re</sup> cl. à Agha; SCHWAB A., Ouv. à Alger; SCICLUNA A., Empl. à Alger; SCOTTO O., M. r. à Alger; SÈGUI P., Br. manoeuv. à Boufarik; SELLES H., Surv. d. à Alger; SIRANDÉ A., M. r. à Affreville; SOLER A., M. sp. à Orléansville; SOLER L., Br. manoeuv. à Médéa; SOLER M., Br. manoeuv. à Blida; SPADÉA P., Empl. à Alger; SPENGLER R., Ch. t. à Blida; STAFRAJ J.-B.,

# A NOS PROPAGANDISTES

## MERCI A VOUS,

M.M. Barailler Chef de gare d'Aubenais, Brugirard Chef de gare d'Époisses, Cathelin Chef de station à Fleurey-sur-Ouche, Fernoux Chef de gare de Gewrey-Chambertin, Fintels Chef de gare de Frontignan, Perrin Chef de gare principal d'Alès, Prestal Chef de gare de Sain-Bel, Sargent Intérimaire à Crest, Thierry Chef de gare de Lorcy, qui avez commencé, comme suite à notre avis de septembre, à recueillir des abonnements au Bulletin P. L. M.

Nous espérons que la fin de l'année verra se développer votre effort, et nous souhaitons aussi que les prochains numéros aient à remercier un nombre croissant d'amis. Nous rappelons que le Bulletin P.L.M. tiendra un compte exact de l'activité annuelle de chaque propagandiste, en vue des récompenses qu'il attribuera par la suite, selon les résultats obtenus. Les abonnements peuvent être souscrits sur des formulaires du modèle ci-contre, dont nous nous ferons un plaisir d'adresser des exemplaires à ceux qui en désiraient.

Il. — Trois considérations intéressantes  
qui vous aideront à recueillir  
des abonnements :

I. — Le prix du Bulletin P.L.M. n'a pas été relevé et reste des plus modiques;  
II. — Le présent numéro contient la liste des matières publiées en 1936 : vous pouvez la montrer aux souscripteurs possibles;  
III. — Vous avez aussi intérêt à montrer l'avis figurant toujours en tête des pages bulles et qui a trait à l'envoi gratuit des derniers documents de publicité parus.

Cette formule doit nous parvenir 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°.....

à..... par..... Dépt.....

**Ci-joint à cet effet un mandat-poste de douze francs (les mandats peuvent être groupés).**

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 : .....

Nom et emploi : .....  
du propagandiste : .....

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

**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 Communes, PARIS**

14 Usines — 27 Machines

20 Maisons de Vente et Agences

Ouv. à Alger; TAVERET L., Br. à Alger; TAURIAC M., Ouv. à Blida; TEISSEIRE B., Ouv. à Blida; TONDA B., Ouv. à Alger; TORRÉGROSA E., Cis. 2° cl. à Alger; TORRÈS F., M. à Blida; TOSI N., Cond. à Alger; TRAMHÈL A., Ch. br. ouv. à Alger; TRISTANI A., F. a. é. à Alger; TROSEL L., Ouv. à Alger; TUDURI L., Cond. à Alger; URIOS J., Cant. à Maison-Carrée; VENTON B., Ai.-ouv. à Alger; VERCOIN J., Empl. à Alger; VICENTE J., Contrôl. pr. t. à Alger; VIDAL A., Ch. t. à Alger; VIGNAL P., Empl. à Alger; VICNE J., Ouv. à Alger; VIBELLA J., Ch. t. à Affreville; VITIELLO F., S.-Ch. br. ouv. à Alger; VIVÈS R., Chauff. r. à Alger; VIX L., Empl. à Alger; VOIRIN E., Cond. à Blida; XIMÉNAS B., Br. manoeuv. à Agha; ZENTAR R., Empl. à Alger; ZIMMERMANN C., Cond. à Blida.

**CONSTANTINE.** — NEULAT A., Insp. 1° cl. à Bône; REGINA A., Ch. bur. g. 2° cl. à Constantine.

**ORAN.** — BEDJAOUI KADA, Cond. à Sidi-Bel-Abbes; BENITO J., Cond. à Oran; BÉRAUD P., M. r. à Oran; BERBAR DJILALI, S.-Ch. bur. 1° cl. à Oran; BLASCO F., H. é. à Oran; BOEHNLE F., Ouv. à Sidi-Bel-Abbes; CHAPIUS A., F. ent. à Saïda; CHARVET E., S.-Ch. g. 3° cl. à Oran; CLÉMENT A., M. sp. à Relizane; DELPECH A., Ai.-ouv. à Sidi-Bel-Abbes; DOUAH LAKDAR, H. é. à Oran; FARDEHEB BENALI, Cis. pr. à Tlemcen; FERNANDEZ J., Empl. à Oran; FRANCO J., Chauff. r. à Oran; GALIANA A., H. é. à Oran-Marine; HAZZAN M., Ai.-ouv. à Oran; LINARÈS J., Br. manoeuv. à Perrégaux; LOPEZ J., M. sp. à Sidi-Bel-Abbes; MARTINEZ F., Ai.-ouv. à Sidi-Bel-Abbes; MONJO A., H. é. à Oran; MORELL J., Ch. g. 3° cl. à Oran-Marine; NEHAR MOHAMED, Cant. à Hennaya; ORTEGA J., Br. à Oran; PAYSANT A., Ch. br. ouv. à Sidi-Bel-Abbes; QUILÈS J., Br. à Oran-Marine; RODRIGUEZ A., Cond. à Oran; RODRIGUEZ J., W. à Oran; RODRIGUEZ N., Chauff. r. à Oran; ROY F., Cond. à Sidi-Bel-Abbes; SANCHEZ FR., F. ent. à Sainte-Barbe-du-Tlélat; SANCHEZ M., M. r. à Oran; SERRANO L., F. m. à Oran; SÉVILLA M., Empl. à Oran; VIUDEZ A., Ai.-ouv. à Sidi-Bel-Abbes; VIVÈS R., Chauff. r. à Mostaganem; ABAT J., F. a. é. à Oran; ALBERT P., C. 3° cl. à Oran; ALCARAZ P., Cond. à Oran; ALIAS J., S.-Ch. manut. à Oran; ALMANZA R., Ch. c. à Habra; ALMENTERO R., Ch. t. à Oran; ALONSO M., M. sp. à Oran; ALTEF M., F. a. é. à Oran; AMBEL J., Br. à Oran; AMOROS R., Ch. t. à Oran; ANTONI J., Empl. à Oran; ARTÉRO J., Ch. t. à Oran; ASTIER E., F. ent. à Er-Rahel; AUBRY R., Br. Ch. à Relizane; BALLY F., Cis. 2° cl. à Oran; BARAQUET A., F. ent. à Tlemcen; BARON B., Ch. t. à Oran; BAUTISTA J., Cant. à Palissy; BÉRENGUER J., Ai.-ouv. à Sidi-Bel-Abbes; BERGÈS S., Cis. 2° cl. à Oran; BETBOY L., Ch. g. 6° cl. à Oued-Chouby; BLANQUER F., Ai.-ouv. à Sidi-Bel-Abbes; BONESTÈVE G., Ai.-ouv. à Sidi-Bel-Abbes; BONHOMME P., V. à Sidi-Bel-Abbes; BONNERY G., M. à Sidi-Bel-Abbes; BON-

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

NERY G., Cis. 1° cl. à Sidi-Bel-Abbes; BREUNER J.-B., M. sp. à Oran; BROTONS A., F. a. é. à Oran; BURGADA M., M. m. à Oran; CABOT G., Int. 2° cl. à Oran; CALVO J., Surv. pr. s. élect. à Oran; CANO J., Ai.-ouv. à Sidi-Bel-Abbes; CAPEL S., M. à Sidi-Bel-Abbes; CARBONELL F., Br. à Oran; CARUANA F., S.-Ch. g. 3° cl. à Sidi-Bel-Abbes; CASCALES A., M. à Oran; CASCALES M., S.-Ch. br. manoeuv. à Sidi-Bel-Abbes; CAZORLA A., Cond. à Sidi-Bel-Abbes; CELDRAN M., Br. à Ain-Témouchent; CHANTAL J., Ai.-ouv. à Oran; CHOSEROT M., Br. à Tlemcen; COMBET L., F. a. é. à Oran; CONGOS J., Surv. t. à Oran; COSCAT V., S.-Ch. 1. à Sidi-Bel-Abbes; CRÉMADES F., Empl. pr. à Oran; CRÉPÈT A., Ch. t. à Tlemcen; CUENCA E., Contrôl. adj. t. à Oran; DARCHE J., Br. à Oran-Marine; DENAX J., Cond. à Oran; DEPEYRE N., Empl. pr. à Oran; DESPRAT D., S.-Ch. br. ouv. à Sidi-Bel-Abbes; DIAZ L., Ouv. à Sidi-Bel-Abbes; DIMECH L., Br. manoeuv. à Oran; DURA J.-B., S.-Ch. manut. à Tlemcen; ESCLAPEZ V., Cond. à Oran; EVESQUE E., Cis. 2° cl. à Oran; FERNANDEZ U., Cis. 2° cl. à Sidi-Bel-Abbes; FIGUÉROA F., Ouv. à Sidi-Bel-Abbes; FABRE G., F. a. é. à Oran; GALIANA A., S.-Ch. manoeuv. à Sidi-Bel-Abbes; GALLIMARD M., Ouv. à Oran; GALVAN M., Cond. à Oran; GARCIA F., Cond. à Oran; GARCIA J., Aig. 1° cl. à Oran; GARCIA J., Ai.-ouv. à Sidi-Bel-Abbes; GARCIA L., Ouv. à Oran; GARCIA R., H. é. à Oran; GASSARINO N., Ch. t. à Tlemcen; GAUTHIER Ch., E. m. à Oran; GEORGES M., Ch. t. à Oran; GHIDUCI E., M. r. à Oran; GIL A., Cond. à Tlemcen; GIL J., Ch. t. à Oran; GIL J., V. à Sidi-Bel-Abbes; GIL M., V. à Oran; GONZAGA V., Ai.-ouv. à Sidi-Bel-Abbes; GONZALEZ J., Br. à Oran; GRAND J., V. à Oran; GRASEKOSKY M., Ch. t. à Oran; GUERRA J., Cant. à Mansouran; GUIRAUD J., Cant. aux Trembles; HARCAU H., Cis. 2° cl. à Oran; HENRY V., F. a. é. à Oran; HERNANDEZ A., Ouv. à Sidi-Bel-Abbes; HERNANDEZ R., Chauff. r. à Sidi-Bel-Abbes; HIERAMENTÉ V., Cant. à Lavayssière; HUC A., S.-Ch. g. 4° cl. à Relizane; HUGON F., Ch. bur. g. 1° cl. à Oran; HUILLLET J., M. sp. à Sidi-Bel-Abbes; IRLÈS A., Br. à Oran-Marine; JAUBERT L., F. a. é. à Oran; JEAN A., W. à Sidi-Bel-Abbes; JEAN E., Cond. à Tlemcen; JORDAN T., Int. 2° cl. à Oran; JURADO V., Ouv. à Sidi-Bel-Abbes; KNITTEL A., Ouv. à Sidi-Bel-Abbes; LAFFITTE G., S.-Ch. manoeuv. à Oran; LAPEYRIE E., Br. manoeuv. à Sidi-Bel-Abbes; LAUGA L., Ouv. à Oran; LAUZE F., Contr. adj. à Sidi-Bel-Abbes; LLOPÈS F., Aig. 2° cl. à Sénia; LLOPÈS R., Surv. t. à Oran; LORENZO M., H. é. à Bedeau; LOZANO S., V. à Oran; MACIA G., S.-Ch. manoeuv. à Oran; MACIA J., Ch. t. à Sidi-Bel-Abbes; MARCO E., Br. à Oran; MARIN M., H. é. à Oran; MARIUS J., Ai.-ouv. à Oran; MARTINEZ A., M. sp. à Sidi-Bel-Abbes; MARTINEZ A., Ch. t. à Sidi-Bel-Abbes; MARTINEZ J., M. sp. à Oran; MARTINEZ J.-B., Cond. mach. b. à Sidi-

Imprimerie Henri FRANÇOIS

HÉLIOGRAVURE  
TYPOGRAVURE

47, 49, 51, Avenue Philippe-Auguste  
PARIS-11<sup>e</sup>

TÉL. : VOLTAIRE 03-20 (3 lignes groupées)

MICHELIS 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



# AUTOMO

## Une réputation vieille de 30 ans

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

**Ses Vélocycleurs :** Mono ou 2 vitesses  
**Ses Motocycleuses :** 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 À NOS USINES  
61, AVENUE DE ROCHETAILLÉE, SAINT-ETIENNE

Bel-Abbès; MARTINEZ J., Br. à Relizane; MARTINEZ J., H. é. à Oran;  
MARTY F., Cant. à Oran; MASSOL M., V. à Oran; MAURET F., Cts.  
1<sup>re</sup> cl. à Tlemcen; MILLA J., Cant. à Lauriers-Roses; MIRAS J., M. r.  
à Sidi-Bel-Abbès; MONDÉJAR A., Ouv. à Oran; MONTAVA R., Ch. t. à  
Oran; MULLER G., E. m. à Oran; MUNOZ G., Cant. à Qued-Imbert;  
MUSSO E., V. à Oran; NARDI P., Ouv. v. 1<sup>re</sup> cl. à Sidi-Bel-Abbès;  
NAVARRO A., Ch. t. à Oran; NAVARRO M., M. r. à Sidi-Bel-Abbès;  
NOMDEDEU V., Ch. t. à Tlemcen; NUSSBAUM H., Ouv. à Sidi-Bel-Abbès;  
OLÉA E., V. à Sidi-Bel-Abbès; ORSONI H., Ch. t. à Oran; ORTS J., F.  
entr. à Lamorticière; PALOMO J., Ch. t. à Oran; PARRA D., Int. 2<sup>e</sup> cl. à  
Sidi-Bel-Abbès; PASCUAL V., Surv. t. à Oran; PASCUITO J., S.-Ch.  
manut. à Oran-Marine; PASSÉRIEUX L., Ch. d. 1<sup>re</sup> cl. à Tlemcen; PAYAN P.,  
Ouv. à Sidi-Bel-Abbès; PELLICER M., Br. à Ain-Témouchent; PÉREZ D.,  
Cant. à Bedeau; PÉREZ F., Chauff. r. à Tlemcen; PÉREZ J., Ai.-ouv. à  
Oran; PÉREZ J., F. a. é. à Oran; PÉREZ L., Br. manouv. à Relizane;  
PÉREZ M., Cond. mach.-out. à Oran; PÉREZ V., M. à Oran; PERRET P.,  
Ch. t. à Sidi-Bel-Abbès; PICO J., Ch. c. aux Silos; PIERROU R., Chauff.  
r. à Oran; PLA F., Ch. t. à Oran; PLAZA D., Ch. c. à Misserghin; POLGE C.,  
S.-Ch. g. 1<sup>re</sup> cl. à Oran; PONS J., Br. manouv. à Oran; PORTÉS Ch.,  
M. r. à Oran; PRIÉTO J., M. r. à Sidi-Bel-Abbès; PUJALTE M., Cond. à  
Sidi-Bel-Abbès; PY F., F. a. é. à Relizane; QUESSADA A., Ai.-ouv. à  
Sidi-Bel-Abbès; RAMON F., M. à Oran; RAMOS A., Surv. d. à Sidi-  
Bel-Abbès; RAMOS J., Ch. t. à Oran; RÉAL F., Cant. aux Trembles;  
REIS V., Contrôl. t. à Oran; REVERT L., H. é. à Sainte-Barbe-du-Tlélat;  
RODRIGUEZ E., Chauff. r. à Oran; ROSE G., Ch. g. 6<sup>e</sup> cl. à Oued-Malah;  
ROUGERIE J., Ch. t. à Oran; ROUQUIER A., Br. à Oran; ROUSSEUX P.,  
Br. à Oran-Marine; RUESCA J., Chauff. r. à Oran; RUIZ E., Br. à Oran;  
RUIZ M., M. r. à Sidi-Bel-Abbès; SAINT-MARTIN Ch., F. a. é. à Oran;  
SANCHIS J., Chauff. r. à Sidi-Bel-Abbès; SCOTTO d'ANIELLO M., Br.  
manouv. à Oran-Marine; SÉGURA L., F. entr. à Sidi-Bel-Abbès; SEMON F.,  
Cant. à Si-Slissen; SEMPASTOUS J., Ouv. à Oran; SEMPÉRÉ J., Br. à Oran;  
SERRANO J., G. bur. à Oran; SERRANO A., Ai.-ouv. à Oran; SERRANO J.,



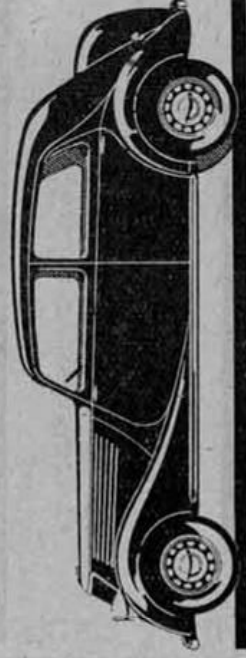
Homme . . . . . 160 fr.  
Enfant . . . . . 105 fr.

**MACHINE A COUDRE 625 fr.**  
Garantie 5 ans - Catalogue franco  
**Manu're des Cycles BALLIS** 12, rue du Onze-Novembre  
SAINT-ETIENNE  
SUCCURSALE A PARIS: 9 bis, boulevard des Filles-du-Calvaire

L A N O U V E L L E

# CELTAQUATRE

## 1 9 3 7



EST LA MOINS CHERE, LA PLUS CONFORTABLE,  
LA PLUS RAPIDE ET LA PLUS ECONOMIQUE A  
LA FOIS DES VOITURES 5 PLACES, 4 PORTES.  
● MOTEUR 1 CVL 1 LITRE 500 DE CYLINDRE SURPASSANT  
A RECHIME ECONOMIQUE ● NOUVELLE DIRECTION A VIS  
GLOBOUX ET -GALET DOUBLE ● FREINS ENERGIQUES A  
NOUVELLE COMMANDE MECANIQUE DIRECTE ● NOUVELLE  
CALANDRE A LIGNE MODERNE ● NOUVELLES ROUES A  
VOIE AJOURÉ ET DIMENSIONS DE PNEUMATIQUES STANDARD  
● REPARTITION RATIONNELLE DES POIDS ET SUSPENSION  
EN 3 POINTS ASSURANT UNE TENUE DE ROUTE PARFAITE  
● BAGAGES ARRÊTÉS SOIT DANS UN COFFRE A ACCÈS  
PAR L'INTERIEUR SOIT DANS UNE MALLE A ACCÈS PAR  
L'EXTERIEUR ET PAR L'EXTÉRIEUR

100 kms -heure - 9 litres aux 100  
TAUX D'ASSURANCE : 8 CV

EXPOSITION ET ESSAI A NOTRE MAGASIN DÉPOSITION: 31-33, AV. DES CHAMPS-ÉLYSÉES PARIS  
A NOS USINES ET CHEZ TOUTES NOS CONCESSIONNAIRES  
VENTE A CREDIT AVEC LE CONCOURS DE LA D. I. A. C., 47 BIE, AVENUE HOCHÉ, PARIS.

# RENAULT

Empl. à Sidi-Bel-Abbès; SOLER J., H. é. à Saint-Denis-du-Sig; SOURON L.,  
Ouv. à Oran; STORNI E., M. r. à Sidi-Bel-Abbès; SUSINI V., Ouv. à  
Sidi-Bel-Abbès; TAHAR E., Cond. à Oran; TERRAL P., Int. 2<sup>e</sup> cl. à Oran;  
TEULE H., Ch. d. 1<sup>re</sup> cl. à Chanzy; THOMAS A., Chauff. r. à Oran; THOU-  
VENIN J., Br. manouv. à Sidi-Bel-Abbès; TORRES A., Ch. t. à Oran;  
URIOS J., Cant. à Prudon; VAILLANT E., Ouv. à Sidi-Bel-Abbès; VALEN-  
CON F., Ouv. à Sidi-Bel-Abbès; VALÉRO V., E. m. à Tlemcen; VAUTRIN,  
J., H. é. à Relizane; VERA A., Cant. à Tlemcen; VERDU F., H. é. à Oran;  
VEYER L., Cts. 1<sup>re</sup> cl. à Relizane; VICENTE M., V. à Oran; ZARAGOZA F.,  
Cts. 2<sup>e</sup> cl. à Oran; ZÉLER A., Chauff. r. à Oran.

**MAROC.** — BOUTELLIER M., S.-Ch. manut. à Oujda; BRÉS R.,  
Ch. t. à Casablanca; CHOURAUI A., F. a. é. à Oujda; FORESTIER J.-B.,  
H. é. à Casablanca; HÉROUET V., Ch. t. à Casablanca; LE ROUX L.,  
Surv. serv. élect. à Casablanca; LOPEZ V., M. à Oujda; THOMAS C.,  
Cts. 2<sup>e</sup> cl. à Casablanca; VILLANOVA A., H. é. à Oujda.

**SUISSE.** — BOUVIER A., Cts. 1<sup>re</sup> cl. à Genève.

### DISTINCTIONS HONORIFIQUES DIVERSES

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

**OFFICIER D'ACADÉMIE.** — M. BALTHAZARD Georges, Chef de  
groupe au 1<sup>er</sup> ar. de la Voie à Paris.

**MÉDAILLE D'OR DE LA MUTUALITÉ.** — MM. DANTIN Georges,  
Chef de groupe et PONS Gabriel, Employé à la 5<sup>e</sup> Don de  
l'Exploitation.

**SOCIÉTÉ NATIONALE D'ENCOURAGEMENT AU BIEN.** — M. GRANIER  
Paul, Commis à Oran (Médaille d'honneur de bronze).

**SERVICES RENDUS AUX ŒUVRES SCOLAIRES ET POST-SCOLAIRES.** —  
M. GUIFFRAY A., Facteur-enregistreur à Lamure-s.-Azergues  
(Diplôme d'honneur).

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.)

Conditions spéciales **SOXYMETAL** aux Agents du P.L.M.

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

**LOU LORRY**  
 POUR PEINDRE TOUT SOI-MÊME  
 PEINTURE EMAIL RAPIDE

Par décision du Conseil d'Administration en date du 25 septembre 1936, ont été nommés ou promus :

**SECRETARIAT DE LA DIRECTION**

Expéditionnaire : M. *Barbin A.*

**SERVICES FINANCIERS**

Inspecteur de 1<sup>re</sup> cl. : M. *Barbot J.*  
 Chef de bureau de 1<sup>re</sup> cl. : M. *Boutlary H.*  
 Chef de bureau de 2<sup>e</sup> cl. : MM. *Eyard A., Gorut J.*

S.-Chef de bureau de 1<sup>re</sup> cl. : MM. *Mauraisin H., Pinget Ch.*  
 S.-Chef de bureau de 2<sup>e</sup> cl. : MM. *Lorieux M., Dufaux P.*

Chef de groupe : MM. *Gastine J., Mambon M., Debournoux A.*

Employée Ppale : Mme *Billat M.*  
 Employé Ppal : MM. *Thevenoux J., Barbier J.*  
 Employée : Mme *Vercostrae G.*  
 Employé : M. *Tresse E.*

**EXPLOITATION**

**Etat-Major.** — Ingénieur Ppal attaché au

(1) Personnel relevant directement du Conseil d'Administration. Le seul grade indiqué est le grade nouveau. L'ancien de résidence (entre parenthèses) n'est donné que dans le cas où elle diffère de la nouvelle.

**AVANCEMENTS EN GRADE (1)**

Service Central de l'Exploitation : M. *Bés F.* (Valence).

**Service Central.** — Chef de bureau de 2<sup>e</sup> cl. :

M. *Cochet L.*  
 S.-Chef de bureau de 1<sup>re</sup> cl. : M. *Mattlot L.*  
 Employé Ppal : M. *Jérôme G.*  
 Contrôleur technique adj. : à Lyon, M. *Per-rin M.*

S.-Chef de bureau de gare : à la Maison du Tourisme, M. *Doutez M.*

Employé : M. *Aimard P.*  
 Expéditionnaire : MM. *Chausy C.* (Lyon-Vaise), *Filhol P.* (Miramas), *Ruby H.* (Mâcon), *Demeuzois P.*

Agent technique : M. *Casimir C.*  
**SERVICES régionaux.** — Inspecteur Dre de 1<sup>re</sup> cl. : à Lyon, M. *Aubert J.*

Inspecteur Dre de 2<sup>e</sup> cl. : à Dijon, M. *Coppier J.* (Paris).

Chef de gare Ppal de 1<sup>re</sup> cl. : à St-Etienne-Ch., M. *Angot G.* (Alès).

Chef de gare Ppal de 2<sup>e</sup> cl. : à Nevers, M. *Portail J.* (Chambéry) ; à Alès, M. *Perrin P.* (Portes-Triage).

Chef de gare de 1<sup>re</sup> cl. : à Portes-Triage, M. *Berger P.* (Terrenoire) ; à Toulon, M. *Pustel G.* (Cavaillon) ; à Chambéry,

M. *Nicolet P.* (Veynes).  
 Chef de gare de 2<sup>e</sup> cl. : à Terrenoire, M. *Thi-erend A.* (Villeneuve-St-Georges) ; à Veynes, MM. *Grand J.* (Morez), *Girard J.* (Ambé-rieu), actuellement détaché à la Compagnie des Chemins de fer du Maroc ; à Aix, M. *Champalle J.* (Grenoble).

S.-Chef de gare Ppal : à Villeneuve-St-Georges-Tr., M. *Lamy A.* (Besançon-V.) ; à Miramas, M. *Riffont A.*

Chef de bureau de gare Ppal : à Bercy, M. *Guerré G.*

Chef de gare de 3<sup>e</sup> cl. : à Villeneuve-St-Georges, M. *Séron A.* (Paris) ; à Morez, M. *Chaussin F.* (Avignon) ; à Andelot, M. *Collet A.* (Lyon-Vaise).

Chef de bureau de gare de 1<sup>re</sup> cl. : à Bercy, M. *Villien E.*

S.-Chef de gare de 1<sup>re</sup> cl. : à Besançon-V., M. *Boudriot A.* ; à Miramas, M. *Filliat J.*

S.-Chef de gare de 1<sup>re</sup> cl. (chef dispatcher) : à Paris, M. *Carré P.*

Chef de bureau de gare de 2<sup>e</sup> cl. : à Paris, M. *Malnejean R.*

S.-Chef de gare de 2<sup>e</sup> cl. : à Besançon-V., M. *Mathiot P.* ; à Vichy, M. *Sicard H.* (Chambéry) ; à Avignon, M. *Pascal J.*

**Holophane** **PBI**

**TOUS APPAREILS**  
 pour  
**ÉCLAIRAGE DES GARES,  
 CHANTIERS, ATELIERS,  
 VOIES DE TRIAGE**

**S<sup>TE</sup> A HOLOPHANE**  
 CAPITAL 8.250.000 frs France  
 158, B<sup>is</sup> HAUSSMANN - PARIS 8<sup>e</sup> - Tél. CARNOT 11-70 à 11-74  
 OCEED

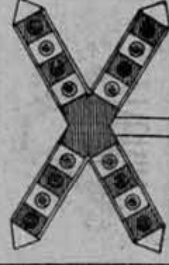
**CATAPHOTES & SOLÉCLAIR**

Société Anonyme Française au Capital de 2.000.000 de Francs  
 158, 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 occultantes avec 2 ou 3 plaques, et les roulan-tes 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 véhicules suivants lorsque une première est déjà arrêtée au Passage à Niveau.



**CROIX DE SAINT-ANDRÉ**  
 pour  
 voie unique



**PNEUS BERGOUNGAN**

**TUYAUX**  
 tous types

**COURROIES**

pour transporteurs et transmissions

**TAPIS**

Tous articles en caoutchouc pour l'industrie

## BLANCHISSERIES INDUSTRIELLES Jules LESAUVAJE

Spécialité de serviettes d'essuyage (avec ou sans inscription) pour le nettoyage des machines. Lavage des serviettes sales. Remplacement gratuit des serviettes sales hors d'usage à chaque lavage.  
110, Rue de la Haie-Cod, AUBERVILLIERS (Seine)  
Téléphone : NORD 89-98

Téléphone : NORD 89-98

TOUT L'ÉCLAIRAGE  
DES CHEMINS DE FER

ÉPERVIER - GILLET & C<sup>IE</sup>  
32, Boulevard Henri IV  
PARIS

(Nîmes P. V.) ; à Marseille-Prado, M. *Simian F.* (Toulon).  
S.-Chef de gare de 2<sup>o</sup> cl. (dispatcher) : à Paris, M. *Dameron M.* (Dijon-Ville).  
Employé Ppal : à Paris-Centre, M. *Mardelaine E.* (St-Etienne-Centre) ; à Valence-Centre, M. *Triarier E.*  
Caisnier de 3<sup>e</sup> cl. : à Toulon, M. *Allais E.* (Marseille-St-Ch.).  
S.-Chef de gare de 3<sup>o</sup> cl. : à St-Etienne-Pt-de-l'Ane, M. *Duplay P.* (Rive-de-Gier).  
S.-Chef de gare de 3<sup>o</sup> cl. (dispatcher) : à Marseille-St-Ch., M. *Witmar-Dufour A.*  
Employé : à Dijon-Centre, MM. *Coulet C., Claret M.* (Montfavet) ; à St-Etienne-Centre, M. *Grange P.* (Chomérac) ; à Marseille-Centre, MM. *Desfond R.* (Avignon) ; *Conté P.* (Villefort) ; à Chambéry-Centre, M. *Gaillot C.* (St-Georges-de-Commiers).  
Employée : à Paris-Centre, Mlle *Josse M.* (Melun), Mme *Vve Weppeler L.*  
Contrôleur de résidence : à Dijon-Ville, M. *Mouchonnier J.* (Clermont-Fd.).  
Commis Ppal : à Bellegarde (Ain), M. *Bisgard L.*

Facteur-Chef : à Sens, M. *Chavance R.* (Courtenay) ; à Delle, M. *Latthier F.* (Andelot) ; à St-Jean-de-Losne, M. *Dupagnier C.* ; à Lyon-Perrache, M. *Péchoux H.* (St-Geomain-au-Mont d'Or) ; à Marseille-St-Ch., M. *Arfaud A.*  
Chef de gare de 5<sup>e</sup> cl. : à Maligny, M. *Gaignand A.* (Les Laumes) ; à Montdauphin, M. *Lacour E.* (Alex-Grâne).  
S.-Chef de gare de 4<sup>e</sup> cl. : à Moret, M. *Ménard J.* (Pont-sur-Yonne) ; à Delle, M. *Salot R.* (Maisons-Alfort) ; au Teil, M. *Brun R.* (Diou).

Chef de gare de 6<sup>e</sup> cl. : à Ste-Cécile-la-Val, M. *Pernot J.* (St-Marcel-les-Chalon) ; à Ternand, M. *Marillier P.* (Régnv) ; à Alex, M. *Balsan S.* (St-Egrève-St-Robert) ; à Concelin, M. *Eymard-Dauphin A.* (Lancey) ; à Villereversure, M. *Quinson C.* (Les Neyrolles).

Intérimaire de 2<sup>e</sup> cl. : à Paris, M. *Renault H.* (La Chapelle-la-Reine) ; à Dijon-Ville, M. *Prieux G.* (Brazey-en-Plaine) ; aux Laumes, M. *Gauthier J.* (St-Jean-de-Losne) ;

à Chambéry, M. *Magnin G.* (La Cluse).  
Commis de 1<sup>er</sup> cl. : à Melun, M. *Lascoux F.* (Maise) ; à Bourgoin, M. *Ducoux J.* (Lyon-Per.) ; à Lyon-Per., M. *Aubery H.* ; à Clermont-Fd, M. *Vignaud C.* (St-Geomain-des-Fossés) ; à St-Etienne-Ch., M. *Pa-calet C.* ; à Marse ille-Jol., M. *Reybert A.* (Arles) ; à Modane, MM. *Palot E., Dérupt L.* (Bellegarde-Ain).

Chef de manœuvres : à Lyon-Vaise, M. *Du-pupet, C.* ; à Cannat, M. *Manciau G.*

Receveur de 2<sup>e</sup> cl. aux billets : à Lyon-Br., M. *Perdrit A.* ; à Lyon-Vaise, M. *Rébaul E.* (Lyon-Per.) ; à Ricin, M. *Dursapt P.* (Lan-gogne) ; à Nice-Ville, M. *Pascal M.* (Cannes).  
Commis de 2<sup>e</sup> cl. : à St-Fons (Rhône), M. *Dar-boussat A.* (Amplepuis) ; à St-Etienne-Ch., M. *Chazalel C.* (St-Etienne-le-Cl.) ; à Mar-seille-Jol., M. *Blanc A.* ; à Miramas, M. *Nitarid L.* ; à Marseille-St-Ch., MM. *Gueirard H., Loubat G., Mistral V.* ; à Nîmes P. V., M. *Philip M.* ; à Bellegarde (Ain), M. *Badollat A.* (Ambérieu).

Facteur-enregistreur : à Cesson, M. *Beau-grand W.* (Melun) ; à Courtenay, M. *Chau-chat G.* (Etigny) ; à Maisons-Alfort, M. *Loup A.* (Combs-la-Ville) ; à Meisse, M. *Nach-tergal C.* (Ballancourt) ; à La Chapelle-la-Reine, M. *Gaudry L.* (St-Mammès) ; à Pui-seaux, M. *Gaillot G.* (St-Florentin) ; à Mou-lins-Eng., M. *Roblin M.* (Montchanin) ; à Epinac, M. *Laplante M.* (Fourchambault) ; à Andelot, MM. *Lefol H.* (Maligny), *Bosset M.* (Valay) ; à St-Jean-de-Losne, MM. *Pe-lletier M.* (Pierre), *Grapin F.* ; à Irigny, M. *Sauterin A.* (La Clayette) ; à St-Marcel-les-Chalon, M. *Quény J.* (Cuusery) ; à Régnv, M. *Gouttenoire E.* ; à Limonest, M. *Larnac A.* (St-Priest) ; à Pont-de-Dore, M. *Durel A.* ; à Rougeac, M. *Quédox C.* (Montaignet) ; à St-Beauzire, M. *Chambon L.* (Frugères) ; à Pont-de-Quart, M. *Barginet R.* (St-Mar-cellin) ; à Portes-Triage, M. *Laugier J.* (Pont-d'Avignon) ; à Fontan, M. *Bellini J.* (Mar-seille-St-Ch.) ; à Rognac, M. *Valentin A.* (Cannes) ; à Marseille-St-Ch., M. *Goirand M.* ; à Salon, M. *Valat M.* (Cannes) ; à Nice-St-Roch, M. *Vigneau A.* (Nice-St-Augustin) ; à Miramas, M. *Bégou E.* (Raphèle) ; à La



MACHINES A COUDRE

"UNIC"

Garanties 10 ans

Les plus pratiques

Magasin d'exposition et vente

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

Catalogue franco - Expéditions Province

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

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

Aucun incendie ne cause plus de tracass 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 Vienne, MONTRouGE (Seine)

FOURNISSEURS DE LA COMPAGNIE

Penne, M. *Sauvage J.-B.* (Aubagne) ; à Montpeller, M. *Vaschalde R.* (Nîmes P. V.) ; à La Cluse, M. *Gaillot P.* (Aix-les-B.) ; à Cluses, M. *Buffard P.* (St-Jean-de-Maurienne) ; à St-Pierre-d'Albigny, M. *Siméon F.* (Simandre) ; à St-Egrève-St-Robert, M. *La-peyre A.* (Aspres) ; à La Vayrette, M. *Henry F.* (La Praz) ; à Lancey, M. *Bocca E.* (St-Georges-de-Commiers).

Chef de train : à Paris, M. *Vigne A.* ; à Avallon, M. *Chandelier A.* ; à Cercy, M. *Petitlot D.* (Clamecy) ; à Nevers, M. *Charrondière S.* ; à Dijon, MM. *Coffier L., Daux J.* ; à Cha-lon, M. *Boulet A.* ; à Lyon-Guil., M. *Ca-dot L.* ; à Lyon-Per., MM. *Colombet E., Galin C.* (Lyon-Guil.) *Lafitte C., Brailion J.* (Lyon-Guil.) *Gouttard J.* (Lyon-Guil.) ; à Lyon-Vaise, MM. *Montillot F.* (Lyon-Guil.) *Mathieu C.* (Lyon-Br.) ; à Maçon, MM. *Jus-seau P.* (Lyon-Guil.) *Prost R.* ; à St-Ge-main-des-Fossés, M. *Vergrand J.-B.* ; à Va-lence, M. *Devis M.* ; à La Seyne, MM. *Blanc M.* (Toulon), *Mourlan M.* (Toulon), *Huguet L.* (Miramas) ; à Marseille-St-Ch., MM. *Cabriac A., Magnin M., Miarre E., Ferrier C., Gilormini F., Lafont C., Mali-jaud A.* (Marseille-Prado), *Masclat A., Roche E., Tariol B.* ; à Toulon, M. *Gas-quet S.* ; à Nice-Ville, MM. *Giordan C., Barroja A., Train A.* ; à Ales, M. *Laupies V.* ; à Bellegarde (Ain), M. *Jourdan F.*

### MATÉRIEL ET TRACTION

Service Central. — Ingénieur : à Nevers, M. *Gaut E.* (Lyon).

Ingénieur adj. : à Dijon, M. *Derouilhé R.* (Ambérieu) ; à Oullins, M. *Etaix J.* (Ville-neuve) ; à Lyon, M. *Tardieu P.* (Avignon).

Chef de bureau Ppal : M. *Prévost A.*

Inspecteur : M. *Mouchot L.* (Oullins).

Chef de bureau : à Oullins, M. *Martinet H.*

S.-Chef de bureau : à Oullins, MM. *Pradier J., Imbert L.* (Chambéry) ; à Chambéry, M. *Comtat A.* (Paris)

Chef de groupe : M. *Coulon G.*

Employé Ppal : M. *Beurrier E.*

Employé : à Marseille, MM. *Machin G., Charrier L.* ; à St-Etienne, M. *Veran A.* ; à Paris, M. *Laborier L.* ; à Lyon, M. *Be-*

CLERMONT-FERRAND



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

exigent le **BOULET "BÉRARD"**

Société des Agglomérés de BÉRARD, SAINT-ÉTIENNE

PLOMBERIE-ZINGUERIE  
CHAUFFAGE CENTRAL  
SANTAIRE

CAILHOX et DUPUIS  
59-61, Rue Ney } LYON  
137, Rue Bugeaud }

Téléphone : L 32-31

# CRAYONS CONTÉ PARIS

**PAPERIES DE CLAIREFONTAINE**  
à **ÉTIVAL-CLAIREFONTAINE (Vosges)**  
PAPERS A ECRIRE PAPIERS  
D'EDITIONS, PAPIERS REGISTRE, ETC.  
ENVELOPPES DE LETTRES,  
PAPIERS FACONNES, REGISTRES,  
CAHIERS D'ECOLIER, ETC.  
Maison à Paris  
79-81, Faubourg  
Poissonnière

**TOUTE L'IMPRIMERIE**  
Naisances - Mariages - Visites  
Travaux pour le Commerce, l'Industrie  
et les Sociétés  
**J. FOUCHÉ**  
2, rue du Pont, SAINT-MAURICE  
Tél. : Entrepôt 20-63

COPIES DE LETTRES  
REGISTRES  
CLASSEURS  
**PAPETERIE GÉNÉRALE**  
ÉTABLISSEMENTS  
**DUPORT & CIE**  
RUBANS  
CARBONES  
PAPIERS POUR LA  
MACHINE A ECRIRE  
102, Boul. Beaumarchais  
**PARIS (XI<sup>e</sup>)**

ÉDITIONS-IMPRESSONS  
**BLONDEL LA ROUGERY**  
7, rue St-Lazare - PARIS-9<sup>e</sup>  
TEL. LAM. 96-84  
--- SES CARTES ---  
**SES TRAVAUX SOIGNÉS**

**rillon J.-B.** : à Courbessac, M. Pons L. ; à Langeac, MIM. Cochet H., Roche M. ; à Clermont, M. Brocheton P.  
Aide-Contrôleur technique : M. Bouchet P. (Oullins).

### MATERIEL

**Service Central.** — Inspecteur de 1<sup>re</sup> cl. : à Paris, M. Simonet A. (Villeneuve-St-Georg.).  
Contremaître 1<sup>re</sup> Cl<sup>e</sup> : à Marseille, M. Olivier C. (Arles).  
**Services régionaux.** — Inspecteur D<sup>re</sup> de 1<sup>re</sup> cl. : à Villeneuve-St-Georges, M. Walker L. (Clermont).  
Chef des ateliers Ppal : à Villeneuve-St-Georges, M. Souciet E. ; à Dijon-P., M. Lepoint G. (Paris).

Inspecteur de 1<sup>re</sup> cl. : à Dijon-P., M. Jammes L.  
S.-Chef des ateliers : à Villeneuve-St-Georges, M. Pagès G. (Nevers) ; à Dijon-P., M. Barrot L. ; à Clermont, M. Dauzat A. (Vénissieux).  
Chef d'entretien : à Nevers, M. Chevandier E. (Nîmes).

Contremaître Ppal : à Oullins, MIM. Recoudy C. (Lyon), Lagage L. ; à Marseille, M. Sauriner F. (Oullins) ; à Nîmes, M. Berthelot J. (Nice).  
Contremaître 1<sup>re</sup> Cl<sup>e</sup> : à Dijon, M. Morel B. (Clermont).  
Expéditionnaire : à Oullins, M. Paris C.

### TRACTION

**Service Central.** — Inspecteur D<sup>re</sup> de 2<sup>e</sup> cl. : à Paris, M. Trellet G. (Langeac).  
**Services régionaux.** — S.-Ingénieur : à Ambérieu, M. Marel A. (Nevers) ; à Avignon, M. Guyonnet D. (Nîmes).  
Inspecteur D<sup>re</sup> de 1<sup>re</sup> cl. : à Chambéry, M. Cornebeze G.  
Inspecteur D<sup>re</sup> de 2<sup>e</sup> cl. : à Marseille, M. Guin E. (Chalon).

Chef de dépôt Ppal : à Nevers, M. Bérolaud J. (Dijon) ; à Nîmes, M. Julien R. (Dôle).  
Chef de dépôt de 1<sup>re</sup> cl. : à Chalon, M. Gabiot P. (Annonay) ; à Lyon-Vaise, M. Garnier L.  
Inspecteur de 2<sup>e</sup> cl. des Services Actifs : à Dijon, M. Terrasse A. ; à Chambéry, M. Chaumont C. ; à Nîmes, M. Taxy H. (Veynes).  
Chef de dépôt de 2<sup>e</sup> cl. : à Annonay, M. Ripart R. (Marseille) ; à Langeac, M. Biard L. (Paris).

S.-Chef de dépôt de 2<sup>e</sup> Cl<sup>e</sup> : à Nîmes, M. Arribot U.  
Chef-Mécanicien : à Avignon, M. Javel P. (Dijon).  
Expéditionnaire : à Vénissieux, M. Bouteau A. ; à Paray-le-Mal, M. Villeneuve P.

Mécanicien de route : à Dijon-P., MIM. Galand P., Tripiet A. ; à Mouchard, M. Lescoffy E. ; à Lons-le-Saunier, M. Loisy C. ; aux Laumes, M. Courbé B. ; à St-Etienne, MIM. Allinol J., Vallon L. ; à Portes, M. Rey E. ; à Chalon, MIM. Vaillier J., Marciaux F. ; à Badan, M. Bringuier E. ; à Roanne, M. Buffere P. ; au Teil, M. Gat L. ; à Als., M. Portales H. ; à La Voultre, M. Jaume X.  
Conducteur Ppal d'autorails : à Lyon-Vaise, M. Lauzier A.

Élève-mécanicien : à Badan, MIM. Mayery J., Cezur P. ; à Clermont, M. Peyronnet J. ; à Pont-de-Dore, M. Raffy F. ; à Annemasse, M. Raclet M.  
Mécanicien de manœuvres : à Bercy, M. Vaillhé M. (Laroche).

### VOIE

**Service Central.** — Ingénieur adj. de 2<sup>e</sup> cl. : M. Boillot J.  
S.-Ingénieur de 2<sup>e</sup> cl. : M. Gery A.  
Inspecteur D<sup>re</sup> de 1<sup>re</sup> cl. : M. Annelot L.  
S.-Ingénieur-Inspecteur : au Puy, M. Mariaux G.  
Chef d'études de 1<sup>re</sup> cl. : M. Chomette A.  
S.-Inspecteur : à Dijon, M. Glaninet J.  
Contrôleur technique Ppal : à Miramas, M. Cartier B.

Chef de groupe : MIM. Marc P., Romaire G.  
Employé Ppal : MIM. Doreau A., Cornille E.  
Employé : MIM. Dixmier H., Berry A. ; à Saulon, M. Chaussade R.  
Attaché : M. Chalet J.  
Attaché, Surveillant du S. E. : M. Meignier L.  
**Services régionaux.** — Dessinateur-Projeteur de 1<sup>re</sup> cl. : à Roanne, M. Bessoniat J. (Lyon).

Chef de groupe : à Melun, M. Bérard F. ; à Clermont-Fd., M. Bereiziat H. ; à Lyon, M. Lascoux L. (Paris).  
Garde-magasin : à Melun, M. Bernard E. (Corbeil).  
Dessinateur-Projeteur de 2<sup>e</sup> cl. : à Avallon, M. Pasdeloup E. ; à Tonnerre, M. Gourbeyre A. (St-Etienne-le-Cl.).

Employé Ppal : à Corbeil, M. Vallan E. (Clamecy) ; à Clermont-Fd., M. Fischer A. (Nevers).  
Dessinateur-Calqueur : à Modane, M. Broise M. (Ambérieu).  
Surveillant technique Ppal : à Villeneuve-St-Georges, M. Lafond L.  
Surveillant Ppal de la voie : à Chambéry, M. Guillermin J. ; au Teil, M. Boutix M. (Orange).

### RESEAU ALGERIEN

**EXPLOITATION**  
**Services Centraux.** — Employé : à Alger, MIM. Assante di Cupillo A. (Agha), Casanova A. (Agha).  
**Services régionaux.** — Contrôleur de l'Exploitation : à Constantine, M. Belledent J.  
Attaché (Ech. 12) : à Hussein-Dey, M. Perrin A.  
Attaché (Ech. 11) : à Alger, M. Darne R.  
Chef de bureau de gare de 2<sup>e</sup> cl. : à Alger, M. Visier J. (Blida).  
Commis de 1<sup>re</sup> cl. : à Agha, MIM. Adenot H., Thomas G. (Maroc).  
Facteur-enregistreur : à Bougie, M. Bessabri M. (Alger) ; à la Sémia, M. Gonzalbes A. (Oran-Marine).  
Commis de 2<sup>e</sup> cl. : à Alger, M. Vidal L. ; à Agha, M. Mézin E.  
Chef de train : à Affreville, M. Aufrant E.

### MATÉRIEL ET TRACTION

**Services Centraux.** — Employé Ppal : à Alger, M. Staropolt L.  
**Services régionaux.** — S.-Chef de dépôt de 1<sup>re</sup> Cl<sup>e</sup> : à Mostaganem, M. Comes P. (Alger).  
**VOIE**  
**Services régionaux.** — Dessinateur-projeteur de 2<sup>e</sup> cl. : à Oran, M. Babiol H.

**Par décision du Conseil d'Administration en date du 23 octobre 1936, ont été nommés ou promus :**

**SERVICES FINANCIERS**  
Contrôleur Technique Ppal : M. Michel J.  
**EXPLOITATION**  
**Service Central.** — S.-Chef de bureau de 1<sup>re</sup> cl. : à Paris, M. Fiatte E.  
Employé Ppal : à Paris, M. Mussy R.  
Expéditionnaire : à Paris, M. Barbarat J. (Moullins).  
**Services régionaux.** — Chef de gare Ppal

**ENCRES D'IMPRIMERIE**  
**Ch. Lorilleux et C<sup>ie</sup>**  
16, Rue Suger, 16  
**PARIS (VI<sup>e</sup>)**

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

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

IMP RIMERIE  
**E. PIGELET**  
TYPOGRAPHIE  
HÉLIOGRAVURE  
189 - 191  
Bd VOLTAIRE  
PARIS (XI<sup>e</sup>)

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.

**AUX LAINES DE PARIS**  
PARIS — 38, RUE DU TEMPLE — PARIS  
LE PLUS GRAND CHOIX 5 % de réduction au Personnel P.L.M.  
LES PLUS BEAUX COLORES **0 CATALOGUE FRANCO**

**D. HULLIER**  
Correspondant de la C<sup>o</sup> P. L. M.  
SERVICE QUOTIDIEN :  
Grenoble à Villard-de-Lans  
Pont-en-Royans, Maudros et Autrans  
Téléphone 24  
Bureau à GRENOBLE, Café SECHIER  
Place de la Manufacture — Tél. 5-78

de 2<sup>e</sup> cl. : à Moulins, M. Cavard J.  
(Marseille-St-Ch.).  
Chef de gare de 1<sup>re</sup> cl. adj. : à Marseille-St-Ch., M. Rumaud C. (Valence).  
Chef de gare de 3<sup>e</sup> cl. : à Lozanne, M. Arnaud J. (Boillène-la-Croisière); à Montbrison, M. Pouchol E. (Terrenoire); à Beaucaire P.V., M. Madrigal B. (Clermont-Ferrand).  
S.-Chef de gare de 2<sup>e</sup> cl. : à Montargis, M. Thureau C.; à Laroche-M., M. Collier C. (Nîmes P.V.); à Terrenoire, M. Dellenne M. (Nîmes P.V.).  
Attaché (S.-Chef de gare de 2<sup>e</sup> cl.) : à Clermont-Ferrand, M. Francillard J. (Sens).  
Chef de gare de 4<sup>e</sup> cl. : à Gilley, M. Jacquier A. (Jarrie-Vizille); à Châtellugnon, M. Got J. (Vichy); à Dompierre-Sept-Fons, M. Besson C. (Vichy).  
Employé Ppal : à Paris, M. Denis C. (Dijon).  
S.-Chef de gare de 3<sup>e</sup> cl. : à Montargis, M. Sauvan P. (Le Teil); à Vichy, M. Desjours M. (Perrigny); à Arvant, M. Chaillet C. (Chasse).  
S.-Chef de gare de 3<sup>e</sup> cl. (dispatcher) : à Dijon-Ville, M. Gros A. (Chamaret-Gri-gnan); à Chambéry, M. Charvassieux P. (Virieu-le-Grand).  
Employé : à Paris, MM. Pallier G. (Moirans),

Cordonnery P.; à Dijon, M. Lagarde H. (Paris).  
Commis Ppal : à Marseille-St-Ch., M. Viaut P. (Aix-en-Provence); à Modane, M. Lamary M. (Aix-les-Bains).  
Facteur-Chef : à Auxerre-St-Gerv., M. Fichot P. (Surgy); à Besançon-V., M. Boucher A. (Chagny); à Vichy, M. Bard J.-M. (Parent-Coudes); à Montbrison, M. Davenas R. (St-Etienne-Chât.); à Jarrie-Vizille, M. Villaret I. (Grenoble); à Chambéry, MM. Falcoz R. (Aix-les-Bains), Cornaton A. (Ambérieu); à Montmélan, M. Allamand P. (Culoz).  
Chef de gare de 5<sup>e</sup> cl. : à Genlis, M. Claudet J. (Champdôtre-Pont); à St-Didier-la-Séauve, M. Blache E. (Chamalières); à Lalevade-d'Ardeche, M. Bressy S. (Velleron); à St-Jean-de-Valérisle, M. Michel C. (Marguerittes).  
S.-Chef de gare de 4<sup>e</sup> cl. : à Gien, M. Pérusse R. (St-Germain-des-F.); à Lons-le-Saunier, M. Guichard F. (Moullins); à Perrigny, M. Barbier F. (Deluz); à Chasse, M. Depalle P. (La Ferté-Hauterive); à Rive-de-Gier, M. Côté H. (St-Jean-de-Lozne); au Teil, M. Tardy P. (Villeneuve-St-G.-Tr.).  
Chef-Aiguilleur Ppal : à Perrigny, M. Guignot

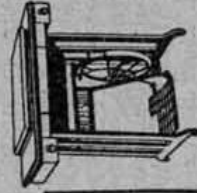
V.; à Lyon-Per., M. Lutraut F. (Lyon-Br.).  
Receveur de 1<sup>re</sup> cl. aux billets : à Dôle-Ville, M. Tourrier R. (Besançon-V.).  
Receveur de 1<sup>re</sup> cl. aux billets : à Fontainebleau, Mlle Leloup G. (Villeneuve-St-G.).  
Chef de gare de 6<sup>e</sup> cl. : à Champdôtre-Pont, M. Nicolas J. (Ecuellas); à Pont-d'Ouche, M. Cuché M. (St-Etienne-en-Bresse); à Chometrac, M. Imbert H. (Pont-d'Avignon); à Velleron, M. Cornuet F. (Sorgues-Châteauneuf); à Chamaret-Grignan, M. Teys-sère M. (Nyons); à Marguerittes, M. Alléger A. (Manduel-Redessan G.V.).  
Intérimaire de 2<sup>e</sup> cl. : à Montargis, M. Paulot M. (Fontaine-le-Port); à Melun, M. Mat-tre-henry H. (Fontainebleau); à Chagny, M. Landré F. (Beaune); aux Laumes-Alésia, M. Demoulin G. (Blaisy-Bas); à Dijon-V., M. Dutot C. (Gergy); à St-Germain-au-Mt-d'Or, M. Valençot L. (St-Priest); à Clermont-Ferrand, M. Arnoux L.; à Montbrison, M. Rolle P. (Andrézieux); à St-Etienne-Chât., M. Maurige F. (St-Etienne-Pt-de-l'Ane); à Grenoble, M. Mar-thieu E. (Serres).  
Commis de 1<sup>re</sup> cl. : à Morteau, M. Cattani V. (Delle); à Marseille-Jol., M. Simon L.; à Miramas, M. Babec V.

**LA MAISON D'OPTIQUE**  
RECOMMANDÉE PAR LE SYNDICAT DES OCULISTES  
**H. CERF** 8, Place Bellecour  
4, Passage Hôtel-Dieu  
**LYON**  
FOURNISSEUR DU PERSONNEL P.L.M.

CONSTRUISEZ  
vos  
**JOUETS**  
vous-même  
AVEC

**Impéria**  
CONSTRUCTIONS DE PRESSION  
CHATEAU D'AZAY-LE-RIDEAU  
MARTEAU

PELICAN BLANC, 12, rue Duphot, PARIS. Catalogue franco sur demande



**“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.

**MAMANS**  
permettez-nous  
de vous offrir

**LA PREMIERE BOUILLIE DE BEBE**  
BON POUR UNE  
**BOITE D'ESSAI**  
VÉGUMINE

aliment équilibré à base de légumes frais stabilisés, apportant à Bébé en une seule bouillie tous les éléments nécessaires à son développement.

Nom \_\_\_\_\_ N° \_\_\_\_\_  
Rue \_\_\_\_\_ Province \_\_\_\_\_  
Ville \_\_\_\_\_  
à retourner avec 0 fr 50 pour frais d'envoi aux  
Laboratoires Wandaer Champagney (Seine)



TOUT UN MENU. UNE SEULE BOUILLIE

**VÉGUMINE**  
ALIMENT EQUILIBRE  
A BASE DE LEGUMES FRAIS STABILISES

## PETITES



## ANNONCES

Pour le numéro de janvier, 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 décembre. 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 commerçant.

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 contestations pouvant surgir à la suite d'une insertion, du fait d'une erreur d'interprétation ou de toute autre cause.

En aucun cas, les réponses aux petites annonces ne doivent être adressées par son intermédiaire.

— Toutes les Revues 75 % moins cher par abt circulaire. Notice gratis. Apcoz, 22, rue de Fleurus, Paris (6<sup>e</sup>).

— Cherche mais, camp, 4, 5 p. av. Jard. 60 à 100 km Paris. Loc. année, faire offres écrites à M. Durand, 50, rue de Londres, Paris.

— Excellent enté av. prime 13 f. 75 kg franco. A. Sautet, Salon (B.-du-R.).

— La 230<sup>e</sup> P.L.M., la plus ancienne société de retraites et de secours malade du Réseau, alloue d'intéressantes pensions :

pour un versement de 5 f par mois pendant 20 ans, un sociétaire obtiendra une rente annuelle de 200 f à 50 ans et de 220 f à 55 ans ;

pour jouir à 55 ans d'une retraite annuelle de 1 800 f ; un sociétaire débutant à 40 ans devra verser 65 f par mois, un sociétaire débutant à 35

ans devra verser 41 f par mois, un sociétaire débutant à 30 ans devra verser 27 f par mois, un sociétaire débutant à 25 ans devra verser 19 f par mois. Montant des retraites payées : 19 564 480 f (capital de 4 700 924 D).

Renseignements au Siège social, 8, rue Michel à Grenoble ou à nos délégués-receveurs.

— On cherche enfant âgé de 2 à 8 ans à garder à la camp. Soins maternels. Prix modéré. Vve Maillet (G.-barr. P.N. 66), Sisteron (B.-A.).

— Jeune Fille d'Agent P.L.M. cherche empl. début. sténo-dactylo. Eer. à M. Bonivin, 7, av. de la Belle-Aimée, Villeneuve-St-Georges.

— Cuisinière mais, bourg. cherche à faire diners (réceptions et famille). Prix modérés. Clément, 27, rue Etienne-Dolet, Alfortville.

— Offre à retraité valide, actif, un logement bas prix à La Bocca, près Cannes, contre entretien potager, fruitier, gardiennage : offres avec références à Gérard, 4, rue Clément-Roussel, Nice.

# 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

Expéditionnaire : à Nevers-Centre, M. Puy-Jagès P. (Dion-V.).

Calqueur : à Paris, M. Ribière E. (Cannes).

Chef de manutention : à Paris, M. Blanquet E.

Chef de manoeuvres : à Nîmes P.V., M. Bruxelles F. (Lunel).

Chef-Aiguilleur : à Perrigny, M. Bony A. ; à Lyon-Br., M. Bouteyre J.

Receveur de 2<sup>e</sup> cl. aux billets : à Besançon-V., M. Brigodiot M. (Les Laumes-Alésia).

Commiss de 2<sup>e</sup> cl. : à Delle, M. Urbin F. ; à Clermont-Ferrand, M. Poux J. ; à Aix-en-Provence, M. Dou J. ; à Miramas, MM. Cédal L., Sicard P. (La Seyne) ; à Port-de-Bouc, M. Turin P. (St-Raphaël) ; à Fronti-

gnan, M. Méric L. (Nîmes G.V.) ; à Aix-les-Bains, M. Degrauel F. (Annecy).

Commiss de 2<sup>e</sup> cl. : au Bur. de V. Paris-Remmes, Mlle Grand R. (St-Etienne-B.V.).

Facteur-enregistreur : à Fontaine-le-Port, M. Laurent B. (Melun) ; à Thomy, M. Pellery P. (Vigneux-s-Seine) ; à Villeneuve-St-G.-Tr., M. Fauconnier A. (Paris) ; à Ancy-le-Franc, M. Maurin J. (Paris) ; à Champigny, M. Barot J. (Villeneuve-St-G.) ; à La Grande-Paroisse, M. Demange P. (Champagne-s-Seine) ; à Pont-s-Yonne, M. Turpin G. (Souppes) ; à Villeneuve-s-Allier, M. Plisson F. (Corbigny) ; à Beaune, M. Huard A. (Seurre) ; à Laissey, M. Chafiol

LA MAISON  
**Georges FRANCK**

s'agrandit

et transfère ses magasins du n° 20, Rue Meslay  
au n° 13, Rue Meslay, PARIS (3<sup>e</sup>)

LA MAISON  
**Georges FRANCK**

vient d'agrandir ses ateliers

**Achetez vos bleus  
vos chemises bleues**

directement chez le fabricant  
qui garantit tout ce qu'il vend

**Succursale à NIMES (Gard)**  
Rue Nationale et Passage Guérin

A. (Mamirolle) ; à St-Loup-de-la-Salle, M. Lavier A. (Pont-d'Héry) ; à Gergy, M. Genot G. (Arbois) ; à Blaisy-Bas, M. Fleury M. (Labergement-St-Marie) ; à Grandris-Allières, M. Faverge E. (Amplepuis) ; à Lozanne, M. Emorine C. (Vénissieux) ; à Clermont-Ferrand, M. Force L. ; à St-Germain-des-F., M. Fradin L. ; à La Ricamarie, M. Gontaud A. ; à Andrézieux, M. Grand J. (Darsac) ; à St-Etienne-Pt-de-l'An, M. Dumas A. (Bourg-Argentan) ; à Pont-d'Avignon, M. Ladet E. (Avignon) ; à Montfavet, MM. Borcl B. (Le Pontet), Potzé G. ; à Vion, M. Mouton A.

(Suite page cxvii).



MANUFACTURE NATIONALE DE BOULOGNE-SUR-MER

# BAIGNOL & FARJON

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



387. HENRY VÉRIFIABLE

## PLUMES

Porte-plumes



1600. POLYCOPIE

104. HORS CONCOURS. 6 gradations pour bureau.

BAIGNOL & FARJON 104 BB No 1

CRAYONS

GOMMES

TROUSSES

565. OFFICIELLE



0150. SEBASTOPOL



638. BLANC-SEING



436. VELLEDA



202. FRANCE-MILITAIRE

En Vente  
chez tous les Papetiers

alors se fait accrocher par l'extérieur de la gueule; mais c'est assez rare.

Le chevesne n'ayant généralement d'autre défense que de partir le plus loin possible (il ne cherche pas, comme la carpe, à se réfugier dans un herbier pour embrouiller la ligne) vous n'avez qu'à le laisser aller jusqu'à la fin de son premier démarrage; il vous prendra parfois une dizaine de mètres de fil, mais, comme je vous le disais, sa défense est de courte durée; efforcez-vous de lui mettre la gueule hors de l'eau et il déclarera forfait presque aussitôt.

Est-il besoin d'ajouter que, si vous êtes prévenus de la présence dans votre rivière de pièces de 3 livres et plus, vous devez obligatoirement vous munir d'une époussette?

Vous savez que les chevesnes se tiennent généralement par bandes, dans un même coin; il est peu vraisemblable que vous en preniez deux à la suite. Mieux vaut noter l'endroit où vous en avez pris un, vous éloigner un peu en pêchant et revenir au même coin un peu plus tard; il y a toute chance pour que le reste de la troupe vous y attende. J'ajoute que le chevesne n'a pas, à proprement parler, de coin de prédilection; suivant les moments de la journée et le genre de rivière, vous le trouverez aussi bien dans un

léger courant que dans de grandes fosses calmes; c'est un peu au petit bonheur la chance. Mais, soyez tranquilles, votre cuillère le fasc meta à tel point qu'il se jettera dessus, parfois à 2 ou 3 mètres de distance.

Tony BURNAND.

Rédacteur en chef de *Au bord de l'Eau*.

(Suite des annonces en grade de la page CX)

(Tain); à Nyons, M. Ferrand E. (La Coucourde-Cond.); à St-Hilaire-St-Nazaire, M. Rigal A. (St-Georges-de-Com.); à Avignon, M. Roumieu P. (Cavaillon); à Mas-des-Gardies, M. Bertrand F. (Prévanches); à Serres, M. Motte B. (Ste-Tulle); à Villefort, M. Masset L. (Castris); à St-Jean-de-Maurienne, M. Bourget A. (St-Claude); à Lancy, M. Daspres A. (Tullins-Fures); à Simandre-s-Suran, M. Rioudy A. (Marcellaz-Hauteville); à Pringy, M. Grillet G.; à Pontcharra, M. Blanchard M. Chef de train; à Montchanin, M. Berthault L. (Cien); à Auxerre-St-Gerv., M. Daoult M. (Clamecy); à Dijon, MM. Alexandre M., Barbier E., Boillot G., Briandet F.,

Corrice A., Cottin P., Duparel R., Wilhelm H.; à St-Germain-des-F., M. Chesseret G.; à St-Etienne-Chât., M. Riberon M.; à Marseille-St-Ch., M. Gamba V.; à Nice, M. Mangiapon G.; à Toulon, M. Brun E.; à Nice, M. Bellet T.; à Modane, MM. Clerf J., Mercier G.; à Chambéry, M. Pachotud J.; à Grenoble, M. Jouffrey P.

## MATÉRIEL ET TRACTION

Chef de groupe; à Oullins, M. Petitjean G. (Clermont); à Amberieu, M. Verry M.; à Avignon, M. Baül L. (Marseille), M. Roche M. (Marseille); à Paris, M. Gaillard A. (Avignon). Employé; à Paris, M. Depasse P.; à Nîmes, M. Chapelle P.; à Oullins, M. Baise B.; à Villeneuve-St-G., M. Gayé M. Expéditionnaire; au Teil, M. Laurans H. (Courbessac).

## MATÉRIEL

Services régionaux. — Chef D<sup>re</sup> d'atelier 1<sup>re</sup> Cl<sup>e</sup>; à Dijon, M. Grégoire J.; à Arles, M. Devèze H.; à Oullins, M. Dupuy C.

## Sté SABLES & GRAVIERS de Hte-Seine

SABLES et DÉRIVÉS - MATÉRIAUX DRAGUÉS  
6, Rue Gué-Pucelle — MONTEREAU

ET EXPÉDITIONS PAR FER, GARE D'EAU MONTEREAU

## LEBOUCHARD Henri

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

## Entreprise MARTIN

CHAGNY  
Terrassements - Spécialité de  
travaux de voie et de ballastage

TRAVAUX PUBLICS  
ENTREPRISE

# ALLARY Frères

95, Boulevard Saint-Michel, 95  
PARIS

TRAVAUX PUBLICS  
BATIMENTS

## ENTREPRISE POULETTY

DIJON  
PIERRE RECONSTITUÉE  
GUÉRITES A SIGNAUX

## Entreprise JAYET

BLAISY-BAS  
TRAVAUX PUBLICS  
GRANIT

**ENTREPRISE**  
**Robert GUILLOIN**  
**TRAVAUX CHEMINS**  
**PUBLICS DE FER**  
**COULOMBIERS**  
— (Vienne) —

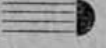
**SOCIÉTÉ**  
**Theg**  
**ANONYME**  
Travaux Hydrauliques et Entreprises Générales  
35, Rue Saint-Dominique — PARIS (VII<sup>e</sup>)  
ÉTUDES ET ENTREPRISES GÉNÉRALES DE TOUS TRAVAUX  
DE GENIE CIVIL

**TRAVAUX PUBLICS**  
**ET PARTICULIERS**  
**ENTREPRISE**  
**ETIENNE GRAVA**  
18, RUE RASPAIL, MARSEILLE  
— Téléphone C. 33-92 —

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

Travaux Publics et Particuliers  
**L. GHELFI & C<sup>ie</sup>**  
**DE EL. JALLUT & J. RICORD**  
Soc. à Resp. Limitée. Capital 100.000 fr.  
17, Rue Smolett - NICE  
Téléph. 828-31 R. C. Nice 1.943

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

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

Contremaître Ppal : à Villeneuve-St-G., MM. Savarzetix A. (Oullins) et Gerlier M.; à Pont-de-l'Anne, M. Rivière A.; à Courbesac, M. Bellion H.  
Dessinateur-projeteur de 2<sup>e</sup> cl. : à Clermont, M. Caillot J. (Villeneuve-St-G.); à Marseille, M. Cochot R. (Villeneuve-St-G.); à Oullins, MM. Guillot M. et Sanson A.  
Contremaître-adj. : à Villeneuve-St-G., M. Chainé V.; à Clermont, M. Maisier P. (Modane); à Lyon, MM. Buna J. et Tarterat L.  
Employé : à Villeneuve-St-G., MM. Nicaud J. et Baillet O.

Service Electrique : à Paris, MM. Comte E., Magnin L.; à Lyon, M. Puget V. (Dijon).  
Dessinateur-calqueur : M. Boyer M.  
Employé : M. Magnien G.

Surveillant du Service Electr. : M. Conzert G.  
Aide-surveillant technique : à Couzon-au-Mt-d'Or, M. Crevolin D.  
**Services régionaux.** — Chef de district Ppal : à Bellegarde, M. Champetier L.; à Nevers, M. Prêtre A. (Chalon); à Nuits-St-Georges, M. Couturier F.; à Lyon, M. Valette E. (Valence).

Chef de district de 1<sup>re</sup> cl. : à Besançon, M. Vallet M. (Athys-Mons); à Bellegarde, M. Perraud G. (Luzy); à Sorgues, M. Ponge R.; à Sommières, M. Mollard R.  
Chef de district de 2<sup>e</sup> cl. : à Pertuis, M. Maly A. (Arles).

Dessinateur-projeteur de 2<sup>e</sup> cl. : à Paris, M. Roch G.  
Employé Ppal : à Nîmes, M. Muzard A.  
Contrôleur adj. du Service Electrique : à Dijon, M. Michon F. (Livron).  
Dessinateur-calqueur : à St-Etienne, M. Bonnefoi E.  
Employé : à Marseille, M. Aubran R.; à Lyon, M. Rétyend du Mesnil G.  
Surveillant Ppal de la Voie : à Annecy, M. Gagnière P. (Aix-les-Bains); à Nîmes, M. Terris L.  
Expéditionnaire : à Bourg, M. Vermeil L.; à

**TRACTION**  
**Services régionaux.** — Expéditionnaire : à Dijon-Per., M. Beaupuy R.  
Mécanicien de route : à Villeneuve, M. Cousson J.; à Rive-de-Gier, M. Clément L. (Autun); à Venissieux, M. Goubet J.-B.  
Elève-mécanicien : à Lons-le-Saunier, M. Fournier R.; à Badan, MM. Hauteville J., Gorgier A.; à Chalon, M. Vitteau L.; à Lyon-M., M. Ledroit M. (Laroche); à Alès, MM. Nadal Z., Amouroux A.; au Puy, M. Moury F.  
Mécanicien de manoeuvres : à St-Germain-des-F., M. Barnier L.; à Chagny, M. Perriau L.; à Aix, M. Maurin M. (La Blancarde).

**Service Central.** — Contrôleur-adj. du

Clermont-Ferrand, M. Fène E. (Vergongheon).  
Surveillant Ppal de travaux : à Nîmes, M. Castanier F.  
Chef de canton Ppal : à Paris, M. Domenc T. (Charenton); à Villeneuve-St-G.-Tr., M. Pavetranne G.; à Orange, M. Boudon F. (Avignon); à Nîmes, M. Bourrelly P. (Remoulins); à Pierrelatte, M. Ozil L.

**RÉSEAU ALGÉRIEN**

**EXPLOITATION**

**Services régionaux.** — S.-Chef de gare de 4<sup>e</sup> cl. : à Oued-Kébir; à M. Castellani Ch. (Agha); à Tiaret, M. Charles H. (Blida).  
Chef de gare de 6<sup>e</sup> cl. : à Portes-de-Fer, M. Filippi P. (Djella).  
Intérimaire de 2<sup>e</sup> cl. : à Ménerville, M. Roure R. (El-Affroun); à Agha, M. Mouraret E. (Alger); à Blida, M. Biais G. (Boufarik); à Tiaret, M. Aumoin R. (Zelboun).  
Commis de 1<sup>re</sup> cl. : à Alger, M. Hick G. (Blida); à Oran, M. Evesque E. (Oran-Marine).  
Facteur-enregistreur : à Alger, M. Genève M. (Agha); à El-Affroun, M. Bonnin M.; à Oued-Djer, M. Bessétri M'H. (Alger); à Bou-Kader (Charon), M. Breune P. (Birtouta-Chebli).  
Commis de 2<sup>e</sup> cl. : à Tlemcen, M. Andres F. (Ain-Temouchent).

**ACIÉRIES DU NORD (S<sup>ie</sup> A<sup>me</sup>)**  
Sous l'immatriculation : S<sup>ie</sup> Européenne n<sup>o</sup> 7 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, SODIUM, MELASSE, ACIDE SULFURIQUE, etc.  
**Achat et vente — Exploitation de tout matériel roulant**

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

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

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

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

**BASALTINE**  
**PIERRE ARTIFICIELLE**  
**DALLES**  
pour quais, ateliers,  
— Halls de P.V. —  
**BORDURES**  
briques pour fosses  
à piquer le feu

**STÉ DES BASALTES FRANÇAIS**  
57, Rue Pierre-Charon, 57 — PARIS (8<sup>e</sup>)  
Téléphone : ELYsées 09-45, 09-46, 53-46 et 26-99

**COMPAGNIE ROUSSILLONNAISE**  
D'ENTREPRISES  
18, Rue Olive - PERPIGNAN  
Entrepreneur et Fournisseur  
des C<sup>ies</sup> P.L.M. et P.O.-MIDI  
Pierres cassées et gravillons de basalte,  
Carrières basaltiques à  
Lézignan-la-Lèbe (Hérault)

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

# TABLE DES MATIÈRES PUBLIÉES EN 1936

(Répertoire analytique et alphabétique)

**ACCIDENTS.** Les interceptions de lignes et les inondations d'octobre et novembre 1935, p. 17.  
 - Evitons les accidents, p. 118.  
 - Voir il y a cinquante ans.  
**AGENTS.** Au personnel, pp. 2, 66.  
 Figures d'Agents, p. 115.  
 - Pour que les techniciens des Réseaux soient toujours mieux documentés, p. 178.  
 - Voir Carrières, Distinctions honorifiques, Familles.  
**ALGÉRIE.** Voir Tourisme.  
**ANNÉE 1935.** Voir Exercice. Voir « Je voudrais bien savoir ».  
**ARTS.** Voir Assemblées, Concours, Contes, Expositions, Tourisme.  
**ASSEMBLÉES ET CONGRÈS.** La sortie annuelle du Radio-Club P.L.M., par M. Lecler, p. 126.  
 - Les Harmonies P.L.M. de Paris, Lyon et Marseille, p. 126.  
 - Communiqués de nos Groupements d'agents, pp. 30, 126, 187.  
 - Le 48<sup>e</sup> Congrès de la Fédération des Coopératives P.L.M., Est et diverses, p. 156.  
 - Au Sanatorium des Cheminots, p. 157.  
 - Voir Expositions.  
**AUTEURS.** Abel Gance, p. 85. - Abry, p. 170. - André Maurois, p. 54. - Bouche, p. 188. - Bourmier, p. 124. - Bozon, p. 131. - Breyssac, p. 157. - Burnand (Tony), p. LIV, LXXIV, XCIV, CXV. - Camus, pp. 29, 58, 122, 156, 186. - Casset, p. 158. - Chéry, p. 120. - Cheval, p. XII. - Claude Farrère, p. 119. - Dambies, pp. 23, 52, 116, 149, 181. - Dulac, p. 13. - Escholier, p. 79. - Geoffroy (P.), p. 9. - G. Duhamel, p. 185. - G. Lecomte, p. 182. - Girard, p. 136. - Golléty, p. 163. - Gras, pp. XIII, XXXIV, LXXII, XCII, XCIII. - Hermine Conso, pp. 32, 64, 128, 160, 192. - Huguette Garnier, p. 191. - Jérôme et Jean Tharaud, p. 84. - J. S., p. 29. - Laure Albin-Guillot, p. 94. - Lecler, p. 126. - Le Masson, p. 91. - Lenoir, pp. 30, 93, 153. - Louis Gillet, pp. 77, 189. - L. G., pp. 109, 151, 189. - Marois, p. 5. - Mathon, p. 43. - Miret, p. 62. - Monin, p. 55. - Moulinot, pp. XIII, XXXII, LXXII, XCV. - Nebout, p. 19. - Picard, p. 106. - Pignal (Em.), p. 128. - Renault (Dr Jules), pp. 21, 53, 87, 117, 148, 179. - Renault, p. 144. - Reure, p. 100. - Robert-Robert, pp. 31, 63, 89, 127, 159, 191. - Rodrigue, p. 125. - Roland-Marcel, p. 66. - Roffet, p. 47. - Rougé, p. 25. - Saint-Girons, p. 59, 186. - Sauvajol, p. 138. - Talon, p. XXXV. - Tuja, p. 67. - Vauxcelles, p. 36. - Vernier, p. 81. - Vincenot, p. 167.  
**AUTORAILS.** Le développement des services P.L.M. d'autorails, p. 20. - Des différents types d'autorails Renault sur le P.L.M., par M. Renault, p. 144. Nos Autorails, par M. Abry, p. 170. - Voir Ecoles.

**CARRIÈRES ET BEAUX ÉTATS DE SERVICE DE NOS RETRAITÉS.** pp. 4, 35, 99, 130, 163.  
**CE QUE FEMME PENSE...** Pour vous, lectrices, p. 191.  
**CLIENTÈLE.** L'effort du P.L.M. en faveur des sports d'hiver, par M. Dulac, p. 13.  
 - La modernisation du Chaix, p. 18.  
 - La « Ligue du Public » récompense nos agents, p. 21.  
 - Une visite d'importateurs anglais aux centres P.L.M. de primeurs, p. 111.  
 - Quand le client se déclare satisfait, p. 175.  
**CONCOURS.** Concours de poésie 1935, p. 26 (résultats, p. 60).  
 - Concours de la gare fleurie, p. 49.  
 - Concours de photographie « Tourisme et Vacances P.L.M. », p. 96.  
 - Concours des récréations 1935 (résultats, p. LI).  
 - Concours de photographie et dessin 1935 (résultats, p. 125).  
 - Concours de Bogy et Tampon (voir nos de janvier, mars, novembre).  
 - Concours « Vos Bébés », pp. 159, 191.  
**CONTES ET PAGES LITTÉRAIRES.** La gymnastique du bonheur, par André Maurois, p. 54.  
 - Tournoi de poésie, p. 60.  
 - Voyages par le Rail, par Claude Farrère, de l'Académie française, p. 119.  
 - La Gloire de la Bourgogne, par Georges Lecomte, de l'Académie française, p. 182.  
 - Gouvernement d'un jardin, par Georges Duhamel, de l'Académie française, p. 185.  
 - A Busseries, près de Mâcon, vous trouverez la tombe de Jocelyn, par L. G., p. 189. - Voir Tourisme.  
**DISTINCTIONS HONORIFIQUES,** pp. 3, 21, 34, 98, 130, 162.  
**ÉCOLES.** A l'école du mouvement d'Avignon, p. 114.  
 - L'école des autorails de Dijon, p. 145.  
 - La promotion 1936 de nos agents détachés à l'Ecole Spéciale des Travaux Publics, p. 147.  
**ELECTRIFICATION.** La ligne du Culoz à Modane est maintenant complètement électrifiée, par M. Roffet, p. 47.  
**EXCURSIONS.** Voir Tourisme.  
**EXERCICE 1935.** Les résultats de notre Exercice 1935 (L. G.), p. 109.  
**EXPOSITIONS, FOIRES ET MANIFESTATIONS DIVERSES.** A l'Association française des Amis des Chemins de fer (cent années d'histoire ferroviaire), p. 20.  
 - Le VI<sup>e</sup> Salon de l'Association artistique et littéraire de Nîmes, p. 31.  
 - Notre Bourgogne et ses artistes à la Galerie Charpentier, par M. Louis Vauxcelles, p. 36.  
 - Le 3<sup>e</sup> Salon de l'Artistique de Lyon, p. 60.  
 - L'Exposition « l'Invitation au voyage » au Musée Galliera, p. 105.  
 - Le 26<sup>e</sup> Salon de l'Artistique P.L.M. de Paris, par M. Bourmier, p. 124.  
 - Voir Contes, Ecoles, Tourisme.  
**FAMILLES.** Belles familles P.L.M., pp. 31, 61, 191.  
 - Voir : Pour vous, lectrices.

**GARES.** Travaux de remaniement de la gare de Paris, par M. Nebout, p. 19.  
 - Modernisation de la gare d'Aix-les-Bains, p. 111.  
 - Culbuteurs de wagons de la gare de St-Georges-de-Commiers, p. 107.  
 - Pour faciliter le chargement des voitures aérodynamiques, p. 115.  
 - Les gares fleuries, p. 49.  
 - Nos nouvelles grues automobiles, p. 176.  
**HISTORIQUES.** « Calais-Méditerranée » autour de 1800 (J. S.), p. 27.  
 - Un client sérieux du P.L.M., Napoléon III (L. G.), p. 151.  
 - Voir : Expositions, Il y a cinquante ans, Tourisme.  
**HORAIRES.** Physionomie du nouveau service des trains de voyageurs au 15 mai 1936, p. 46.  
 - Voir : Clientèle, Traction.  
**HYGIÈNE.** Causes de l'hygiène par le Dr Jules Renault, de l'Académie de Médecine, pp. 21, 53, 117, 148, 179.  
 - Pour qu'ils se portent bien. (Fonctionnement du dispensaire d'hygiène infantile de Villeneuve-Saint-Georges), par Mlle M.-L. Miret, p. 62.  
 - Aidons le pays dans la lutte antituberculeuse, p. 192.  
 - Voir Tourisme.  
**IL Y A CINQUANTE ANS,** pp. 51, 114, 178.  
**JARDINAGE,** pp. XIII, XXXII, LXXII, XCIV, XCV, CXIV.  
**JE VOUDRAIS BIEN SAVOIR...** Ce qui est le centre de récupération sociale d'Extremières, p. 21. Comment on lutte contre le bruit des véhicules passant sur les joints des rails, p. 114. Ce que représente le P.L.M. au regard des chemins de fer du monde et des autres réseaux français, p. 147. Où nous en sommes de l'application de la nouvelle signalisation, p. 178.  
**LECTURES,** pp. 22, 52, 116, 149, 180.  
**LÉGISLATION.** Nouveaux décrets-lois sur les transports, p. 17.  
**LOCOMOTIVES.** Voir Matériel, Traction.  
**MATÉRIEL.** La réparation des tubes à fumée aux ateliers d'Arles, p. 49.  
 - Vers un confort toujours plus grand, par M. Reure, p. 100.  
 - Utilisation de decalcomanies pour les inscriptions des voitures, p. 146. - Voir Autorails.  
**MÉNAGE ET MAISON.** Pour vous, lectrices, pp. 31, 62, 128, 160, 194.  
**MODE.** Pour vous, lectrices, pp. 32, 64, 128, 160, 192.  
**MUTUALITÉ.** Voir Assemblées, Je voudrais bien savoir...  
**OUVRAGES D'ART.** Encore une suppression de passage à niveau entre Chalons-sur-Saône et Mâcon, p. 48.  
 - Consolidation de la voûte du souterrain de Beaucuire, p. 112.  
**PÊCHE,** pp. XII, XXXI, LIII, LXXIV, XCIV, CXV.  
**POUR VOUS, LECTRICES.** Voir Bébés, Ce que femme pense... Ménage, Mode, Table.

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

**PARIS - AZUR HOTEL** (5, Rue de Lyon)  
Tout confort - Prix modérés - Téléphone  
avec ville et province dans les chambres  
(Diderot 89-35, 88-36 - Inter Diderot 12)  
Ad. tél. AZURHOTEL-PARIS - Direct. R. Pouget

**PARIS - TERMINUS LYON** Téléph.  
**HOTEL-RESTAURANT-CAFÉ** Did., 24-03  
19, 8<sup>e</sup> Diderot (Face arr198) - Hôtel de tout premier ordre  
Dernier confort - Conditions spéciales aux 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

**AIX-LES-BAINS** Guérit les rhumatismes  
**HOTEL de la RÉGENCE** (face la gare P.L.M.)  
Prix spéciaux aux Agents de la C<sup>ie</sup> P.L.M. et à leur famille

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

**RÉSULTATS FINANCIERS. Voir Exer-**  
cice 1935.

**SIGNALISATION.** L'installation du  
block automatique par signaux lumineux  
sur la section de ligne de Villeneuve-St-  
Georges à Combs-la-Ville-Quincy, par  
M. Paul Geoffroy, p. 9.

- Un nouveau dispositif de signalisation  
routière des passages à niveau munis de  
barrières oscillantes, p. 51.

- Voir Je voudrais bien savoir...  
**SPORTS.** L'activité sportive sur le Réseau,  
pp. 29, 58, 122, 155, 186.

- L'effort du P.L.M. en faveur des sports  
d'hiver, par M. Dulac, p. 13.

- Ski en Haute-Savoie, par M. Saint-  
Girons, p. 59.

- Une belle victoire sportive du P.L.M.,  
p. 155.

- En faveur des sports d'hiver P.L.M., p. 175.  
- De la plus haute commune d'Europe,  
par M. Saint-Girons, p. 186.

- Voir Tourisme.

**TABLE ET GASTRONOMIE.** Pour vous  
lectrices, pp. 31, 63, 127, 159, 191.

- Voir le numéro spécial « Tourisme »

**TOURISME.** Laghouat, par M. Rougé, p. 24.

- L'A.T.C. et les Sports d'hiver, par  
M. Lenoir, Président de l'A.T.C., p. 30.

- **Numéro spécial de mai 1936 sur le**

**Tourisme** : Au lecteur, préface de P.-R.  
Roland-Marcel, Commissaire Général au  
Tourisme; Les Chemins de fer et le  
développement du Tourisme, par  
J. Tuja, Ingénieur en Chef de l'Exploi-  
tation P. L. M.; Quelques opinions  
de nos écrivains : ce qu'évoque pour  
eux la Tour de l'Horloge de la gare  
de Lyon; Connaissances-nous bien les  
richesses de nos musées de province? par

## NOS HOTELS

**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

**CHAMONIX MONT BLANC**  
**Hôtel ALBERT I<sup>er</sup> et de MILAN**  
à 100 m. de la gare - Saison d'été - Saison d'hiver

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

**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

Louis Gillet, de l'Académie française;  
Les Peintres des sites P.L.M., par Ray-  
mond Escholier; Les Monuments histo-  
riques de Paris à la Méditerranée, par  
Jean Vernier. Inspecteur général des

Monuments historiques; Paris-Marseille,  
aller... par Jérôme et Jean Tharaud; Le  
Paradis du Cinéma ? par Abel Gance;

Thermalisme et climatisme sur le P.L.M.,  
par le Docteur Jules Renault, de l'Acadé-  
mie de Médecine; Le Gourmand et le

Grincheux, par Robert-Robert; La Pu-  
blicité touristique P.L.M. doit suggérer  
le voyage et bien renseigner, par H. Le

Masson, Chef du Service de la Propa-  
gande Commerciale P.L.M.; Les Chemi-  
nists P.L.M. et le Tourisme, par H.

Lenoir, Président de l'A.T.C.P.L.M.;  
N'oublions pas notre appareil photogra-  
phique, par Laure Albin-Guillot, Direc-  
trice des Archives photographiques des

Beaux-Arts; Concours de photographie  
« Tourisme et Vacances P.L.M. »  
- Puisaye, par M. H. Chéry, Représentant  
de la C<sup>ie</sup> en retraite, p. 120.

- L'Activité Touristique de l'A.T.C., par  
M. Lenoir, p. 153.

- Un site de Savoie : Les Charrettes, par  
M. Breyse, p. 157.

- Brou, bijou bressan, par M.F. Casset, p. 158.  
- Du nouveau sur la rive vaudoise du  
Verdon, par M. Bouche, p. 188.

- Voir : Expositions, Historiques.  
**TRACTION.** Le Flaman, par M. Bozon,  
Inspecteur divisionnaire de la Traction,  
p. 131.

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

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

**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.

**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  
Compl. transf. en 1934. Appart. privés av. salle de bains en  
plein midi. Pension prix mod. Prix spéciaux aux Agents P.L.M.

**LA CROIX (Var) - Côte d'Azur - ruelle par autorails à**  
St-Raphaël et Toulon. Hôtel-Pension Marie-Antoinette, Tél. 23.  
Tout conf. Dans les bois, près mer, ait. traing., panorama  
incomp. Prix spéc. p<sup>r</sup> MM. les Empl. et Fam. Unm. conditions.

- Belles conduites de trains, pp. 48, 112,  
143, 147.

- Le Service des trains lors des grands  
départs du 14 juillet et du 1<sup>er</sup> août, p. 143.  
**TRAFIC.** Courbes des wagons chargés et  
parcours du matériel locomoteur, pp.  
17, 46, 111, 143, 175.

- Voir : Exercice.

**TRAINS ET TRANSPORTS.** Les ferry-  
boats, par M. Sauvajol, pp. 138, 177.  
- Voir : Autorails, Horaires, Traction,  
T.S.F. Pp. XIII, XXXIV, LV, LXXII, XCI, CXII.

**VARIÉTÉS.** Apprenons à mieux con-  
naître toutes les richesses des régions que  
notre réseau dessert, par M. Marois, p. 5.

- La récolte des pêches dans l'Eyreux,  
par M. Mathon, p. 43

- De Djibouti à Addis-Abéba, par M. H.  
Monin, p. 55.

- Excursion aux mines de La Mure, par  
M. Picard, p. 106.

- Saint-Péray et ses vins, par M. Girard,  
p. 136.

- Marseille, son port et ses gares, par  
M. Golléty, p. 163.

- La Bresse-Louhannaise et ses volailles,  
par M. Vincenot, p. 167.

**VOIE.** Deux exemples de nos procédés  
modernes d'entretien de la voie, par  
M. Guérard, p. 40.

- Draisines légères de tournées, p. 113.  
- Comment on travaille sous les voies en  
service, p. 146.

- Quelques mots du quadruplement Les  
Laumes-Blaisy-, p. 177.

- Voir : Accidents, Electrification, Figures  
d'Agents, Gares, Je voudrais bien savoir,  
Ouvrages d'art, Signalisation.

**VOS LOISIRS.** Voir : Arts, Excursions, Mu-  
tualité, Sports, Pêche, T.S.F., Jardinage.

Un vin quelconque s'achète n'importe où... Un vin de qualité s'achète chez NOUS!!!

**La Compagnie des Vins d'Aigues-Mortes** **GARD**  
FONDÉE EN 1889 • Vous offre d'excellents vins naturels, réfrigérés, garantis exempts de tout dépôt • FONDÉE EN 1889

**SANS ENGAGEMENT**  
de votre part, sur demande, nous adressons notre tarif général et établissons le prix  
de revient pour votre gare. — Expéditions par fûts de 30, 60, 120 et 220 litres.

CONSULTEZ-NOUS AVANT D'ACHETER, IL Y VA DE VOTRE INTÉRÊT!