



**NOS NOUVELLES DIESEL-ÉLECTRIQUES DE 4.400 CV
DÉTRÔNERONT-ELLES LA TRACTION A VAPEUR ?**



PARAIT TOUS LES DEUX MOIS — Le Numéro : 2 francs

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

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

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

Pour les Agents retraités, 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.

ALLO... ICI « RENSEIGNEMENTS P.L.M. », par M. G. Ducrot, Inspecteur divisionnaire du Service Central de l'Exploitation.

QUAND VOTRE LOCOMOTIVE A BESOIN D'ÊTRE RÉPARÉE, causerie de M. A. Gau, Sous-Inspecteur de la Traction.

BERCY « CELLIER DU MONDE », par M. J. Bonnefoi, Chef des gares Principal de Bercy.

REVUE DOCUMENTAIRE : Trafic du Réseau P.L.M. — Nos Diesel-électriques de 4.400 cv. vont commencer leurs essais. — L'inauguration de notre relation aérodynamique Paris-Marseille. — Echange de visites entre cheminots français et anglais. — Chez nos apprentis. — Le cinéma gratuit des grands Réseau à l'Exposition. — Il y a cinquante ans. — Je voudrais bien savoir... — Cinq nouvelles inventions d'agents P.L.M.

LECTURES. — HYGIÈNE ET SANTÉ, par le D^r Jules Renault. Journées de Provence, par A. Hellé. — Fontainebleau, Ecole d'Alpinisme, par J. Aubert. — Au 27^e Salon P.L.M. de Paris, avec Louis Montagné.

IMAGES DU PASSÉ : Villages qui meurent, villages qui renaissent, par J. Chancel. — Le Musée régional de Villiers-Saint-Benoît, par J. Campbell.

NOS LOISIRS : Chez nos sportifs. — Chez nos « Acétistes ». — Chez nos artistes. — Jardinage. — T.S.F.

POUR VOUS, LECTRICES : Ce que femme pense... — Mots d'enfants. — Comment élever nos enfants ? — Billet gastronomique. — La Mode.

Adis aux abonnés. — Échos et Nouvelles de la Famille P.L.M. — A nos propagandistes. — Avancements en grade. — Petites annonces. — Récrétations.



DISTINCTIONS HONORIFIQUES

Légion d'honneur

Par décret du 11 juin 1937, ont été nommés dans l'Ordre National de la Légion d'honneur :
Chevalliers : MM. Patras E., Chef du Secrétariat de la Direction; Mathias E., Employé Principal à la 1^{re} Section de l'Exploitation à Paris.

Citations à l'Ordre du Réseau

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



Le 6 février 1937, a fait preuve de beaucoup de courage et de sang-froid en sauvant d'une mort certaine un vieillard qui s'était engagé imprudemment sur les voies et venait de tomber alors que survenait un rapide.

M. E. Dugas, Garde-barrières auxiliaire à Bollène-la-Croisille.



Le 24 janvier 1937, n'a pas hésité à se porter au secours d'un vieillard qui traversait le passage à niveau du passage à niveau de l'arrivée d'un train.

M. Gaston Chambard, Brigadier de manœuvres à Ambérieu.



Le 30 janvier 1937, étant de repos et avant entendu des appels au secours, n'a pas hésité à se jeter à l'eau pour sauver une fillette qui était sur le point de se noyer et qu'il a réussi à ramener saine et sauve.

M. Antoine Clavel, Cantonnier à Aigues-Mortes.



Le 20 février 1937, n'étant pas de service, a fait preuve de beaucoup de dévouement et d'un rare esprit d'initiative en prenant de nuit les mesures nécessaires à la sécurité, compromise par d'importants éboulements de rochers sur les voies.

M. Marcel Messiez-Poche, Cantonnier à La Chambre.

Mentions pour actes méritoires

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

MM. F. Barbier, Cantonnier à Tarascon (courageuse intervention le 17 janvier 1937); E. Pagand, Cantonnier Principal et E. Bourcier, Cantonnier à l'essai à Dijon (initiative méritoire le 15 avril 1937); V. Millet, Homme d'équipe à Avignon (acte de dévouement le 20 avril 1937); J. Calandre, Garde-signaux à Rully (acte de dévouement le 24 avril 1937).

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

Direction. — Mlle C. Delaye, Employée (Scé du Personnel).
Exploitation. — MM. E. Arcusi, Conducteur à Avignon; E. Besson, Homme d'éq. à Grenoble; A. Bétoul, Facteur aux écrit. à l'essai à Bercy; J. Blachon, Garde-signaux au Chambon-Feugerolles; F. Bonnet, Surveillant des trains à Lyon-Per.; G. Boyron, Homme d'éq. à Valence; E. Causson, Journalier d'éq. à Paris; L. Chabos, Facteur-mixte à Beaulieu-Berrias; A. Charel, Homme d'éq. à l'essai à La Vouille-s-Rhône; J. Chatelain, Homme d'éq. à l'essai à Grenoble; A. Combes, Contrôleur de

gare à Paris; M. Coquet, Receveur de 2^e cl. à Nevers; M. Daumas, S.-Chef de manœuvres à Veynes; L. Deliot, Receveur de 2^e cl. à Paris; L. Duclos, Surveillant de recette à Paris; M. Eylunent, Facteur aux écrit. à Valence; J. Gaillbert, Homme d'éq. à Paris; A. Gamon, Chef de train à Valence; R. Gasparini, Homme d'éq. à l'essai à Ambérieu; C. Gonnand, Pointeur-relèveur à Ambérieu; M. Lavolatine, Facteur aux écrit. à l'essai à Autun; E. Maccari, Homme d'éq. à Menton; L. Marchal, Homme d'éq. à Avignon; A. Martin, Surveillant de recette à Paris; A. Millet, Homme d'éq. à Paris;

M. Plotton, Facteur-mixte à Chignin-les-Marches; J. Sibue, Homme d'éq. à Grenoble.

Matériel et Traction. — MM. M. Bolland, Aide-ouvrier à l'essai à Lyon-Br.; J.-B. Crucciani, Manœuvre à Marseille; A. Guillaume, Ouvrier à Confians; G. Fournier, S.-Chef de brigade d'ouvriers à St-Etienne; Mme Vve M. Guyomereau, Manœuvre à Moulins; MM. J. Pitaval, Manœuvre à St-Etienne; M. Roumieux, Manœuvre à Confians; M. Sirloux, Manœuvre à Lyon-Br.

Voie. — Mme P. Marcel, Garde-barrières à Donzère, Algérie. — M. V. Ripol, Hom. d'éq. à Sidi-Bel-Abbès.



De gauche à droite :
MM. Bollée,

Fichot, Gau
et Lavie.

BELLES CARRIÈRES P.L.M.

M. Bollée, Ingénieur du Service Central du Matériel, chargé du Bureau des Etudes, a été admis à faire valoir ses droits à la retraite le 1^{er} juillet 1937 et nommé ingénieur honoraire. Il compte 33 ans 8 mois de services.

Ancien élève de l'Ecole Polytechnique (1898-1900) et de l'Institut Montefiore à Liège (1901-1903), M. Bollée est entré au Réseau en 1903 comme Dessinateur-stagiaire au Bureau des Etudes (Service du Matériel), puis a occupé divers postes aux ateliers à Paris, Oullins et Ariès. Nommé Inspecteur au Service Central de la Traction en 1913, puis Ingénieur attaché en 1916, il revint au Matériel en 1925 et était, depuis 1933, chargé du Bureau des Etudes.

Dans ses fonctions qui exigeaient la connaissance d'installations très diverses et une grande expérience pratique, M. Bollée a rendu à notre Compagnie des services signalés.

M. Fichot, Chef de bureau de 1^{re} classe au Service Central de la Traction, est parti également au 1^{er} juillet, après avoir servi la Compagnie pendant 38 ans 3 mois.

Entré au Réseau en 1896 comme Employé stagiaire au Service Central de la Traction, il fut nommé successivement Employé principal, puis Chef de bureau en 1912, Sous-Chef de bureau en 1920, Chef de bureau de 2^e classe en 1924 et enfin Chef de bureau de 1^{re} classe en 1929.

Au cours de sa longue carrière et tout particulièrement dans le poste important qu'il occupait dans ses dernières années de service, M. Fichot a fait preuve d'une conscience professionnelle digne d'éloge et a été hautement apprécié pour son intelligence active, son zèle et son initiative.

M. Gau, Chef d'études de 1^{re} classe de la Voie à Valence, qui vient d'être admis à la retraite, compte lui aussi 38 ans de services.

Entré au Réseau le 1^{er} septembre 1899 comme Surveillant de travaux, M. Gau a occupé successivement les fonctions de Dessinateur, Dessinateur principal, Sous-Chef dessinateur, Chef-Dessinateur, Sous-Chef d'études de 2^e puis de 1^{re} classe, Chef d'études de 2^e classe, et était Chef d'études de 1^{re} classe depuis le 1^{er} janvier 1934.

Au cours de sa très longue carrière, M. Gau n'a cessé de donner entière satisfaction dans tous les postes qu'il a occupés.

M. Lavie, Ingénieur principal de la 2^e Circonscription du Matériel à Oullins, qui vient d'être

admis à faire valoir ses droits à la retraite le 1^{er} juillet, compte près de 37 ans de services.

Ancien élève de l'Ecole Polytechnique (1897-1899), M. Lavie est entré au Réseau en 1900 comme Contrôleur stagiaire à Ariès et a occupé successivement à Ariès, Fives-Lille et Oullins les emplois de Contrôleur, Contrôleur des Travaux Extérieurs, Sous-Chef des ateliers de machines, Ingénieur-adjoint du Matériel, Ingénieur et enfin Ingénieur principal depuis le 1^{er} janvier 1926. Il part avec le titre d'Ingénieur en chef adjoint honoraire du Service du Matériel.

Esprit curieux, M. Lavie laissera à tous ceux qui l'ont approché le souvenir d'un grand travailleur. Nos ateliers de machines lui doivent, entre autres, le développement important donné à la soudure, notamment celle du cuivre mise au point dès 1924 aux ateliers d'Ariès. Il a résumé dans des notices technologiques une partie de l'expérience qu'il avait acquise et qu'il désirait transmettre au jeune personnel de maîtrise.

A la tête d'une Circonscription du Matériel, au lendemain de la guerre, il a eu l'occasion de prendre une part très active à l'organisation des chantiers de réparation de l'industrie privée et à la remise en état de notre parc.

Ceux qui l'ont connu ont hautement apprécié, en dehors de sa grande culture, ses qualités de caractère et son dévouement à notre Compagnie.

ALLO ici

" Renseignements P.L.M. "

par M. Gaston DUCROT
Inspecteur Divisionnaire
du Service Central de l'Exploitation

Il ne suffit pas d'afficher en tout lieu « Partez P.L.M. », il faut aussi savoir aider le mieux possible à partir. Nous voudrions montrer ici comment les Services P.L.M. de Renseignements s'efforcent aujourd'hui de remplir convenablement une tâche devenue très complexe en présence d'une clientèle plus variée, plus exigeante et plus pressée qu'autrefois.

Que demande généralement le client de 1937 ? L'aboutissement parfait de ses désirs avec le maximum de rapidité et de confort. S'il lui faut s'épuiser en recherches et en études personnelles pour préparer un week-end, il préférera plutôt y renoncer, pour s'offrir d'autres divertissements plus faciles. La création du Service téléphonique S.V.P. est un signe des temps : de plus en plus, le public veut savoir sans apprendre, être servi sans se déranger.

Cette évolution des mœurs ne pouvait qu'inciter notre Compagnie à réorganiser et à moderniser avec un soin tout particulier ses Services de Renseignements. Nous allons voir comment.

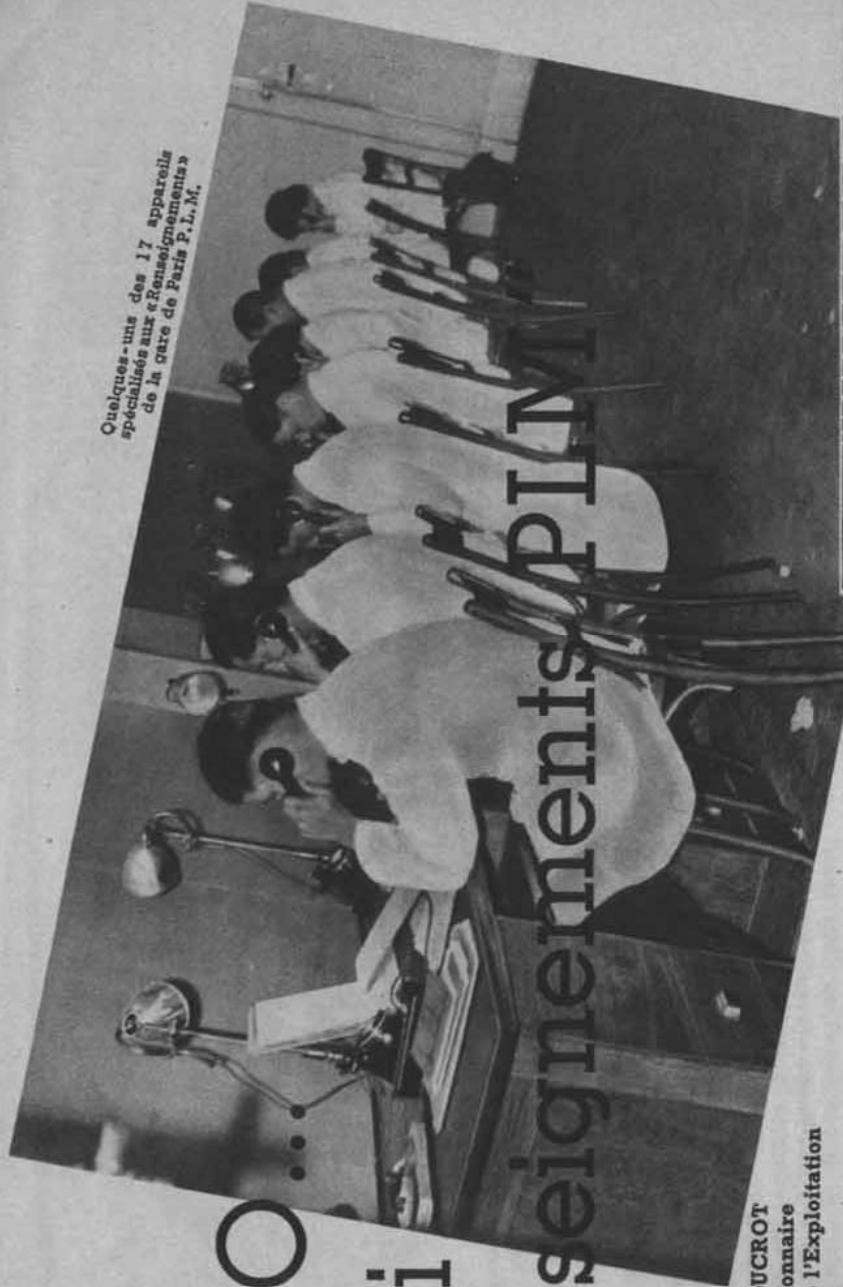
Rappelons tout d'abord que nos Services de Renseignements (Bureaux de Renseignements de gares, Bureaux de ville et Agences P.L.M.) sont mis à l'entière disposition du public pour le documenter gratuitement, oralement ou par écrit, sur tout ce dont il peut avoir besoin à l'occasion d'un voyage. Ces renseignements peuvent même être demandés par téléphone. Toutefois, lorsqu'ils ne peuvent répondre sur-le-champ d'une façon complète, nos agents se font indiquer le nom, l'adresse ou le numéro de téléphone du demandeur en vue de le renseigner plus complètement ultérieurement.

COMMENT SONT CHOISIS ET FORMÉS LES AGENTS

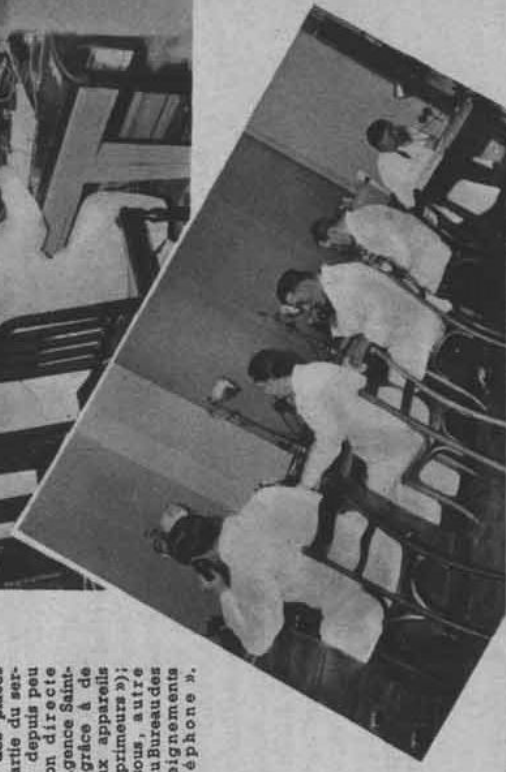
Les agents à affecter aux Services de Renseignements sont d'abord choisis parmi le personnel des gares, en tenant compte notamment de l'éducation, de la tenue, des langues étrangères parlées et surtout de l'esprit commercial — car il importe que les clients soient accueillis au chemin de fer comme ils le sont chez tout bon commerçant.

Mais les agents ainsi choisis ont à acquiescer une connaissance approfondie de toutes les questions concernant le transport des voyageurs. Aussi sont-ils appelés à suivre des cours spéciaux dirigés par un agent supérieur du Service Commercial et professés par le chef d'un grand Bureau de Renseignements, assisté de spécialistes des divers postes.

Quelques-uns des 17 appareils spécialisés aux « Renseignements » de la gare de Paris P.L.M.



Aux « Renseignements » de la gare de Paris : ci-contre, plusieurs des appareils spécialisés à la location des places (cette partie du service est depuis peu en liaison directe avec l'Agence Saint-Lazare grâce à de nouveaux appareils « téléimprimeurs »); au-dessous, autre aspect du Bureau des « Renseignements par téléphone ».



Dans le hall de notre Agence modernisée de la rue Saint-Lazare (on aperçoit une partie de ces très nombreux brochures touristiques éditées pour le public).



Notre Agence modernisée de la rue Saint-Lazare se présente maintenant avec une devanture de grande classe ; à gauche, la cabine publique dont dispose cette Agence.

Nous donnerons une idée de l'importance de cet enseignement spécial en énumérant ici les matières figurant au programme :

- géographie administrative, économique et ferroviaire (points de transit, frontières, relations internationales, relations maritimes, etc...);
- tarifs applicables aux voyageurs français et internationaux intéressés le Réseau P.L.M.;
- horaires des trains (conditions d'admission dans certains trains, composition, voitures directes);
- location, à l'avance, des places ordinaires, couchées ou de luxe; renseignements au sujet des centres touristiques, des stations de sports d'hiver, balnéaires, climatiques et thermales;
- étude de projet ou de combinaison de voyages;
- transport et assurance des bagages, enlèvement et livraison à domicile;
- réception des demandes de billets et cartes de toute nature et établissement de ces titres de transport;
- modification des contrats de transport (prolongation de validité, déclassement, changement d'itinéraire ou de destination);
- distribution et envoi de documents de publicité;
- réception des télégrammes privés, même pour joindre des voyageurs en cours de route.

Un autre point de cet enseignement est particulièrement développé : c'est l'esprit commercial, car pour remplir fructueusement leur mission, nos agents de renseignements doivent être pour les clients des conseillers pleins de tact et de psychologie, sachant à bon escient faire connaître les ressources du Réseau (centres de villégiature, sites pittoresques, etc...), ainsi que les meilleurs moyens offerts par le rail pour s'y rendre pratiquement. Nous voulons avant tout qu'en sortant d'un Service P.L.M. de Renseignements le client soit satisfait et, qu'en tout cas, s'il n'a pu obtenir entièrement ce qu'il désirait, il ait toujours la certitude que le maximum a été fait.

Nous enseignons, en outre, ce qu'il faut entendre par « complaisance » : un agent de Renseignements complaisant est celui qui, non seulement donne satisfaction avec politesse et tact aux désirs exprimés, mais qui encore sait prévoir, afin de les éviter au client, les petites difficultés qui pourront être rencontrées pendant le voyage.

Les cours dont nous venons de donner un aperçu sont sanctionnés par un examen et nul ne peut être affecté à un des Services de Renseignements soit comme titulaire, soit même en renfort pendant les périodes de fort trafic, sans avoir satisfait à cet examen et sans avoir été soumis à un essai.

Une fois affectés aux « Renseignements », les agents doivent constamment se tenir au courant de toutes les améliorations apportées dans l'exploitation. Dans ce but, sitôt qu'une mesure nouvelle est décidée, elle fait l'objet d'une conférence du Chef du service. A la fin de l'exposé, l'instructeur soumet les agents à des exercices pratiques pour s'assurer de leur parfaite compréhension de la nouvelle mesure.

Enfin, lorsqu'il s'avère que l'instruction professionnelle de certains agents gagnerait à être perfectionnée sur certains points, ces agents sont désignés pour suivre des cours dits « de perfectionnement », analogues aux cours de formation, mais d'un niveau plus élevé.

LE BUREAU DE RENSEIGNEMENTS, CENTRE DE DOCUMENTATION

Un Bureau de Renseignements ne répondrait pas à sa définition s'il n'était muni d'une importante documentation. En dehors de celle qui a trait aux conditions de transports, notre Compagnie s'est préoccupée de mettre à la disposition du public une documentation touristique sérieuse et facile à consulter. Un gros effort a été fait en faveur de la clientèle qui trouve maintenant, dans tous nos Bureaux, l'Annuaire Officiel des Syndicats d'Initiative, des tracts et des brochures sur les principales régions P.L.M. et surtout nos collections de « fiches P.L.M. » faisant l'objet des cinq volumes ci-après :

Fiches « Sports d'hiver », donnant des renseignements sur 150 stations de sports d'hiver qui permettent d'aller « stocker de la santé » jusqu'à 2 500 m d'altitude soit dans le Jura, la Savoie, le Dauphiné, les Alpes de Provence ou les Cévennes, et dont la plupart ont connu au cours de la dernière saison un succès sans précédent, en raison de leur parfait aménagement.

Fiches « Méditerranée, Côte d'Azur », documentant sur 75 plages de la Méditerranée merveilleusement situées sur la Côte d'Azuré, dans les régions enchanteuses des Calanques, des Maures, de l'Estérel et des Corniches, ainsi qu'en Corse;

Fiches « Stations thermales » présentent 45 stations parmi lesquelles les plus réputées du monde entier : Vichy et Evian;

Fiches « Stations climatiques d'altitude et centres de villégiature » (3 vol.), relatives à plus de 550 stations du Jura, de la Savoie, du Dauphiné et du Morvan, de l'Auvergne et de la Bourgogne, des Cévennes, de la Haute-Provence et de la Corse.

LOCAUX MODERNES, ACCUEIL AIMABLE

Mais notre Réseau ne s'est pas contenté de moderniser ses règlements, de renforcer les qualités professionnelles de ses agents des Renseignements et de doter ceux-ci d'une documentation plus commode. L'effort a porté également sur tous les détails matériels susceptibles de donner à la clientèle une impression de parfait bon accueil dans les locaux. Il s'agit là, encore, d'un important effort si l'on considère que :

— 88 gares P.L.M. possèdent un Bureau de Renseignements (1);

— 28 villes desservies par le Réseau offrent 48 Agences de Renseignements ou Bureaux de ville;

— 2 Agences de Renseignements sont installées en Corse;

— l'effectif du personnel utilisé dans ces établissements dépassera vraisemblablement le chiffre de 800 en 1937.

Signalisation. — Dans nos gares, l'emplacement du

(1) Le Bureau de la gare de Paris et l'Agence, 89, rue Saint-Lazare à Paris, possèdent en outre un « Bureau de Tourisme » qui délivre des carnets de voyages à forfait, des coupons d'hôtel, etc...

Bureau de Renseignements est maintenant donné par l'inscription « Renseignements », placée aux endroits voulus et suivie le cas échéant d'une flèche de direction ou d'indications succinctes. A l'entrée du Bureau, un panneau extérieur renseigne sur toutes les opérations qui s'y effectuent et indique les heures d'ouverture.

A l'intérieur, des panneaux placés sur la banque mentionnent les opérations confiées à chacun des agents.

D'autre part, l'indication des langues étrangères parlées par certains agents interprètes (anglais, allemand, italien, espagnol, russe) est donnée à l'entrée du Bureau ou de l'Agence, ainsi qu'à l'intérieur au moyen d'un panneau mobile placé à côté de l'Agent interprète.

Décoration et ameublement. — L'installation intérieure est aujourd'hui des plus accueillantes : glaces claires, banques modernes derrière lesquelles le personnel est placé à une hauteur telle que le client n'ait aucune difficulté d'audition.

Des tables, avec nécessaire pour écrire, permettent aux clients de remplir, assis sur des chaises confortables, les formules de demandes de billets spéciaux ou de places à l'avance, ou de rédiger des télégrammes privés.

Des propositions de publicité invitent le public à se documenter.

Le tout bien aéré et conçu de manière à faire de ces locaux de confortables salons.

Tenue du personnel. — Pour accentuer cette impression de bon accueil, nous avons doté notre personnel de blouses blanches. En outre, sur chaque blouse est épinglé, bien en évidence, un coquet écusson émaillé bleu et blanc reproduisant le monogramme « P.L.M. » si universellement connu maintenant et donnant le numéro d'ordre de l'agent dans le Bureau. Ce numéro permet notamment à un client de retrouver facilement la personne qui l'a renseigné, même par téléphone (car il est prévu que, dès le décrochage de l'appareil, l'agent doit annoncer son numéro à la suite de l'indication du Bureau sous la forme suivante : « Allo... Renseignements-Voyageurs... N°... j'écoute... »).

APERÇU DES RÉSULTATS OBTENUS

Quelques chiffres permettront aux lecteurs de se rendre compte des réels services que notre organisation ainsi modernisée peut rendre au public :

Au cours de l'année 1936, plus de 8 millions de voya-

geurs se sont adressés aux Services de Renseignements du Réseau ; un million et demi de clients ont été renseignés par téléphone, et 68 500 par correspondance.

Veut-on savoir si nos Services sont de plus en plus appréciés du public ? Il suffit pour cela de considérer que le Bureau de la gare de Paris a renseigné, durant l'été 1936 :

187 000 clients sur place (contre 155 000 en 1935)
12 000 clients par écrit (contre 8 200 —)
266 000 par téléphone (contre 220 000 —)
et loué 200 000 places à l'avance (contre 170 000 —)

Si l'on regarde d'un peu près les postes « Téléphone » de ce Bureau, on s'aperçoit que, pendant le mois de juillet 1936, il a été répondu par fil à 55 052 demandes de renseignements contre 45 085, en 1935.

Le poste récepteur le plus chargé, pendant ce mois, est le poste « 535 », avec 10 011 communications en 1936 contre 8 717 en 1935. Et ce poste « 535 » a battu tous les records le 11 juillet 1936 en renseignant à lui seul pendant cette journée 444 clients !

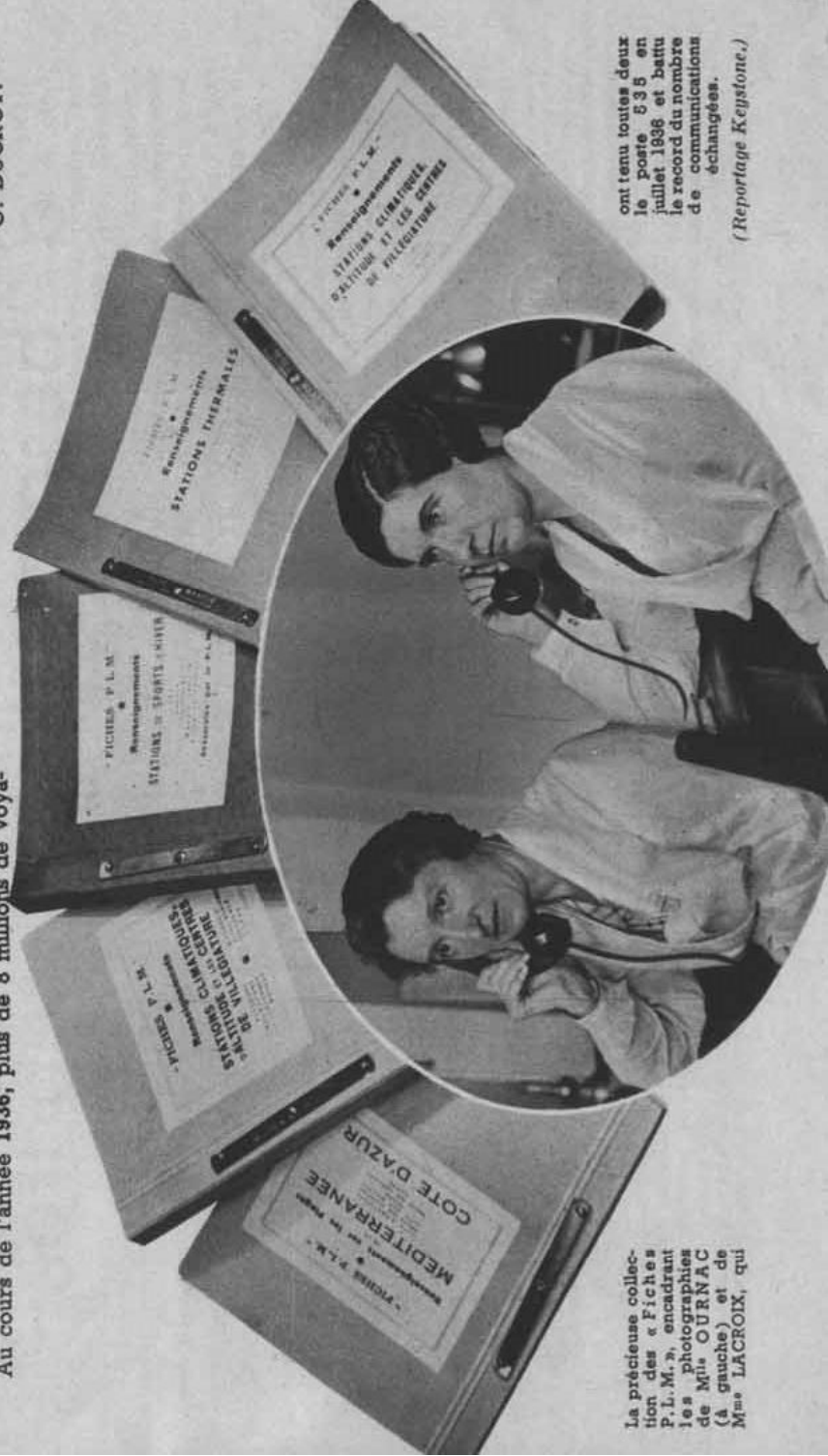
Il est hautement réconfortant de constater, en terminant, que les services rendus par notre organisation ont été reconnus par la « Ligue du Public ». En effet, si ce groupement de défense des usagers contre les abus de toutes les Administrations tient à protester et à mettre au pilori les fonctionnaires dont il a à se plaindre, il se fait aussi un devoir d'honorer et de récompenser ceux dont il a eu particulièrement à se louer. Or, dans son palmarès figurait récemment en bonne place un agent de Renseignements de notre gare de Paris. Tout commentaire semble donc superflu sur la manière dont est accueillie chez nous la clientèle.

Si l'on jette enfin un coup d'œil sur des villes comme Clermont-Ferrand ou Cannes, qui ne peuvent avoir autant de clients que Paris, on arrive encore aux nombres suivants de voyageurs ayant utilisé nos Services de Renseignements pendant l'année 1936 :

Clermont-Ferrand... 145 000 dont 83 000 en été
Cannes... 136 000 dont 70 000 en été.

Si cette organisation des « Renseignements P.L.M. » n'avait pas répondu à une nécessité et si notre personnel ne faisait pas tous ses efforts pour être à la hauteur de sa tâche et satisfaire toujours mieux la clientèle, croit-on que le Réseau pourrait produire des résultats de cette importance ?

G. DUCROT.



La précieuse collection des « Fiches P.L.M. », encadrant les photographies de M^lls OURNAC (à gauche) et de M^lle LACROIX, qui

ont tenu toutes deux le poste 535 en juillet 1936 et battu le record du nombre de communications échangées.

(Reportage Keystone.)

« — Allo ?... Oui, ici la Rédaction du Bulletin...
Oui... Nous rendre au dépôt de Paris, demain
matin ?... »

Coup d'œil sur l'emploi du temps.
« — Eh bien, c'est entendu, Monsieur l'ingénieur,
nous irons avec plaisir écouter ces conseils sur les
réparations de locomotives... »

Groupe de mécaniciens ayant assisté à
la conférence sur les réparations des
locomotives.
Au premier rang, M. Pillard (X),
Ingénieur de la 1^{re} Section de Traction
et M. Gau (X X), le conférencier.



Quand votre locomotive a besoin d'être réparée

M. Pillard, Ingénieur, Chef de la 1^{re} Section de
Traction, a eu une heureuse inspiration en nous
faisant signe. Il a voulu que le Bulletin P.L.M.
assiste à l'une des Conférences que les dirigeants
du dépôt de Paris font aux mécaniciens de route.
Conférence, voilà d'ailleurs qui est bien solennel
et nous laisserons de côté ce terme trop pompeux
pour celui de causerie. Car c'est bien plutôt à une
causerie amicale que nous avons assisté, causerie
essentiellement pratique, dénuée de ces grands
mouvements oratoires qui bien souvent semblent
n'avoir d'autre but que celui de réveiller brusque-
ment quelques auditeurs...
Et c'est tout à l'honneur du « causeur », M. Gau,
le sympathique Sous-Inspecteur du dépôt. Ses
auditeurs — trente mécaniciens, trente paires

d'yeux habitués à scruter — braquent leur attention
sur lui. La salle est petite, trop petite, il faut sans
cesse mettre des rallonges. Entendons par-là qu'il
faut se serrer pour permettre aux retardataires de
caser « en douce » une fraction de leur séant à
l'extrême bout des bancs.

Foix des grands mouvements oratoires dans
cette atmosphère quasi familiale ! M. Gau parle à
ses administrés simplement, énergiquement, ponc-
tue certaines déclarations d'un silence ou d'un
sourire, scrute lui aussi son auditoire et, manifes-
tement, le rencontre et l'intéresse.

D'abord, avec quelques considérations générales
sur l'évidente tranquillité et la source de gain que
doit procurer une locomotive en parfait état de
santé mécanique. Mais M. Gau — qui a été méca-
nicien — ne va pas perdre de temps dans les
démarrages :

« Nous sommes souvent amenés, en examinant
vos registres de réparations, à faire des constatations
parfois fâcheuses : c'est ainsi que nous remarquons
qu'un certain nombre de mécaniciens ne savent
pas demander les réparations, ou qu'ils les
demandent un peu au hasard, sans aucune consi-
dération d'opportunité ou de nécessité. »

Et M. Gau d'expliquer qu'il existe deux natures
de réparations dans l'entretien courant :

« ...celles dont l'urgence ne fait de doute ni pour
vous, ni pour ceux qui sont appelés à les exécuter
et celles qui peuvent, pour un temps, être différées.
Je m'explique par un exemple très simple : Je
suppose que vous ayez besoin d'un chapeau. Le
jour même où vous constatez que votre couvre-chef
est usagé, vous n'allez pas immédiatement chez un
chapelier effectuer l'achat en question ; mais, au
premier jour de repos, vous savez que, parmi
d'autres courses à effectuer, vous devez faire celle-
là et vous la faites.

Donc je suppose que, passant la visite de notre
machine, vous constatiez :

1^o que le métal antifriction garnissant les coussinets
d'une bielle d'accouplement est fondu ;
2^o qu'il existe, à la couture d'une tôle de tender,
une fuite d'eau de faible importance.

En conscience, érogez-vous que les deux avaries
aient en soi la même valeur. Il est évident qu'il
serait ridicule, parce que dangereux, de continuer
à rouler avec une machine dont une bielle est fondue,
alors que vous envisagez comme moi la possibilité
de continuer votre service avec une fuite d'eau de



... Ne mettez pas votre machine en état avec les pièces de celle d'un collègue.

faible importance au tender. Donc, parlez sans délai la réparation concernant la bielle, mais attendez le repos, sinon le lavage, pour demander l'avengement de la fuite du tender. Et ce jour-là, bien entendu, ne prenez pas d'ennu.

Il faudrait obtenir, et ce serait un grand avantage pour le service, que chacun de vous accepte de ne porter, entre deux grands repos, que les réparations strictement nécessaires pour demander, au contraire, le jour du repos ou, mieux encore, du lavage, toutes les réparations qui ont pu, dans la décade, être sans inconvénient différées.

Autre point : il faut encore que les demandes de réparation présentées par les mécaniciens le soient judicieusement.

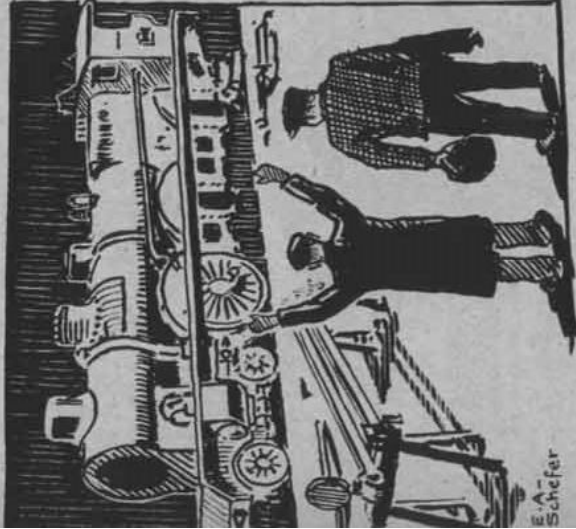
Vous n'êtes pas sans savoir combien cette question a déjà préoccupé vos chefs. Dans certains dépôts, on a même créé des emplois de vérificateurs, mais notre Section de Traction s'en passe. Nous avons jugé, en effet, qu'un mécanicien devait être apte à procéder lui-même à ces vérifications et que s'il éprouvait parfois quelques hésitations, il ne manquait pas, dans le dépôt, d'agents qualifiés pour le guider dans ses recherches.

En somme nous avons voulu vous faire confiance, parce que nous savions, qu'en grande règle générale, vous le méritiez. Mais vous devez nous rendre une part de cette confiance et savoir notamment que vous ne frapperiez jamais en vain à notre porte.

Vous remisez votre machine, vous avez remarqué quelque anomalie dont la cause vous échappe ; allez chercher le Contremaitre-adjoint, expliquez-lui vos hésitations, vos doutes.

Bien souvent, fort d'une expérience qui est celle de tous les mécaniciens réunis (puisque'il a affaire à chacun de vous), il trouvera la cause de la défektivité qui vous préoccupe et saura y remédier.

Et puis — car il faut bien envisager le pire — si le Contremaitre-adjoint est impuissant à faire le nécessaire, le plus souvent parce qu'il n'a pas à sa disposition tous les moyens qu'il désirerait, le Sous-Inspecteur est là : il a qualité pour ordonner telle réparation de plus d'importance (visite de pistons, par exemple) que le Contremaitre-adjoint ne peut entreprendre de son propre chef ; il peut prescrire tel démontage d'organe ou d'appareil qu'il juge nécessaire, etc... Vous pensez bien, d'autre part, que le Sous-Inspecteur ne peut, quel qu'en puisse être son désir, aller vous voir tous individuellement, à votre rentrée ; venez donc à lui, frappez à sa porte et dites-vous que rien ne saurait



le satisfaisre davantage que de contribuer, par une collaboration réelle avec vous, au bon entretien du matériel dont il a la charge.

M. Gau aborde alors la question très importante du libellé des demandes de réparations :

« Vous avez remis votre machine et vous vous dirigez, tout guilleret, vers le bureau de la feuille où vous réclamez le registre de réparations de votre machine. Vous savez très bien quelles réparations vous allez demander et, pourtant, vous écrivez parfois... des bêtises ! Faites un peu votre examen de conscience et vous me direz ensuite si vous pouvez vous vanter de n'avoir jamais demandé la visite de la grosse tête d'accompagnement gauche, alors que c'était de la droite qu'il s'agissait. Ce n'est pas une fois, mais cent, que nous avons pu remarquer de semblables fourberies : que de grosses têtes visitées pour rien, alors que c'est la petite qui est malade ; que de coins remontés au 3^e essieu alors qu'il s'agit du 4^e ; que de robinets automatiques visités alors que c'est la soupape d'alimentation automatique qui a lâché, etc... »

Je sais bien qu'en rentrant d'un demi-tour de Laroche ou d'une course de Vichy, vous avez droit à quelque indulgence, mais, tout de même, nous vous demandons une minute encore de courtoisie pour inscrire convenablement vos réparations, et qui éviterait souvent bien des fausses manœuvres et bien des erreurs coûteuses. Apprenez donc à être précis, vous ne le serez jamais trop !

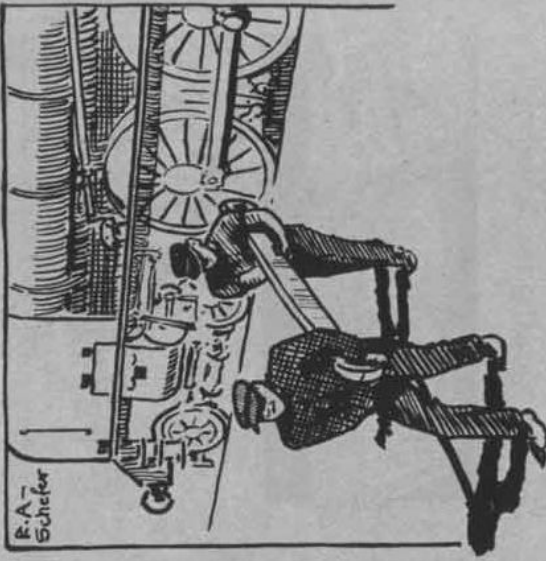
Dernièrement, à une machine 231, l'un de vous avait demandé de « visiter le régulateur ». Or, il s'agissait d'un régulateur qui, une fois ouvert, ne se fermait pas toujours régulièrement ; s'il avait su cela, le Contremaitre-adjoint n'aurait pas perdu son temps à faire rôder, en vain, les portées du régulateur lui-même. Mais il aurait fallu, tout de suite, rechercher sur les nervures-guides l'ébarbure, la petite écorchure de métal qui accrochait lors de la fermeture.

Et ce n'est pas fini : il y a d'autres précisions qu'il faut prendre la bonne habitude de donner : lieu de remisage, si possible, soit au fosse de remisage, heure de départ ; si vous savez que votre machine va être banalisée pendant votre repos, n'indiquez pas l'heure de votre départ, mais celle où votre machine va partir en bonallité ; si vous savez qu'elle va prendre la réserve, indiquez-le, on n'aura pas la surprise désagréable de s'apercevoir, quand vient le moment de faire sortir la machine de réserve, qu'un organe essentiel en est démonté ; et si, par aventure, vous avez dû renverser dans une rotonde qui n'est pas la vôtre, indiquez-le aussi afin d'éviter qu'un ouvrier perde son temps à chercher en vain votre machine à son pare habituel de remisage.

Et, si vous le voulez, combien seraient rendues plus aisées certaines réparations ! Je n'explique :

Quand vous portez une bielle à visiter, mettez votre machine en position ; il ne vous en coûtera, au remisage, que peu d'efforts et vous aurez évité des manœuvres ultérieures sinon difficiles, du moins gênantes ; ne portez pas à rejoindre un joint de bolle à fumée sans faire l'impossible pour nettoyer convenablement cette bolle à fumée, à moins, bien entendu, que la fuite de vapeur vous en interdise l'accès ; ne chargez pas le tender en eau si vous portez à visiter les fermetures que l'on appelle communément « les pompes », il faudra le vidanger pour effectuer la réparation, alors...

... On n'aura pas la surprise désagréable de s'apercevoir, quand vient le moment de faire sortir la machine de réserve, qu'un organe essentiel en est démonté !



Et comment voulez-vous que l'on méfisse le fonctionnement d'une pompe à air ou d'une pompe à eau si vous avez jeté le feu. Dans ce cas, faites au moins procéder aux constatations utiles avant que la pression ne soit tout à fait tombée ; mieux encore, faites-le la veille de votre demande de réparation, au moment de la mise en plaque si possible, afin que, toutes les conditions de fonctionnement normal des organes étant remplies, on puisse voir ce qui ne va pas. Tout cela, c'est le « B.A. B.A. » du métier. Vous faites couramment des choses plus difficiles et c'est sur les petites que vous trébuchez le plus souvent.

Et nous voici au chapitre des « répétitions de réparations », véritables calamités des dépôts, sur les conséquences désastreuses desquelles M. Gau alerte ses auditeurs avec fougue :

« J'affirme que si, après avoir « reporté » votre réparation pour la 2^e ou 3^e fois, vous quittez le dépôt satisfait de vous, vous avez tort, car si la réparation que vous avez demandée n'a pas été faite dans l'état de votre machine l'amélioration souhaitée, il n'y a pas d'autres hypothèses que les trois suivantes, également graves :

1^o vous n'avez pas mis le doigt sur la vraie défektivité ;

2^o la réparation, bien que réputée « faite », n'a pas été exécutée ;

3^o la réparation a été mal exécutée.

Si vous n'avez pas su mettre le doigt sur le point neurologique dont souffre votre machine et, surtout l'expression, si vous « laissez courir », l'anarchie en question risque de croître et d'embellir jusqu'au jour où elle deviendra irréparable. Je ne veux donner comme exemple que le cas où, ayant constaté fréquemment le desserrage des clavettes de bielles, vous vous obstinez à « porter » à chaque rentrée : clavettes à resserrer, retirer le jeu de telle bielle, etc... sans penser que tout cela n'est peut-être que la conséquence d'un décalage d'essieu polybore ou d'un réglage déflecteur des plaques de garde dans lesquelles coulisent les boîtes à huile ; un beau jour, vous semez vos bielles et c'est l'inclément, la débresse inéluctable et peut-être le déraillement, l'accident, etc...

On dit, dans le langage un peu particulier de l'entretien courant, que des réparations répétées « avertissent ». Le mot est exact ; des réparations répétées, quoique bien faites, sont l'indice d'une défektivité organique de la machine et doivent « avertir » les mécaniciens de l'imminence d'un incident grave.

Quant aux réparations mal faites et aux répara-



... Les « répétitions de réparations » : un beau jour, vous semez vos bielles et c'est l'incident, la détresse inéluctable, et peut-être le déraillement, l'accident, etc...

tions réputées « faites » alors qu'elles n'ont pas été exécutées, les mécaniciens doivent leur faire une chasse sévère :

« ... Aidez-vous, conclut M. Gau, dans la lutte contre les répétitions de réparations : c'est d'ailleurs, reconnaissez-le, votre intérêt personnel puisque vous devez veiller à la bonne santé de votre machine qui, ne l'oubliez pas, est votre gagne-pain. »

Mais il est évident que, pour avoir le moins d'ennuis possibles avec les réparations, il faut commencer par apprendre à conduire avec suffisamment d'art, pour bien ménager sa monture et éviter ainsi toutes sortes d'avaries. L'exposé de M. Gau se terminera par de précieuses conseils :

« ... Je ne parlerai que pour mémoire de la conduite du feu et de l'alimentation ; vous savez aussi bien que moi quelle influence a sur la conservation des foyers l'emploi au moment voulu des injecteurs, du souffleur et des outils à feu. L'influence néfaste des rentrées d'air, par l'ouverture trop fréquente de la porte du foyer, n'est pas sans vous avoir frappés et l'on a remarqué que les meilleurs chauffeurs entassent bien le charbon contre les parois pour éviter que les flammes, passant entre le charbon et ces parois, finissent par user, à force de les lécher, les tôles d'entre-toises.

Le réglage des coins, fait régulièrement et judicieusement, peut éviter bien des ébranlements d'essieux polybbes et prolonge la vie de bien des étalages.

L'emploi des freins, sans brutalité, et un réglage judicieux des timoneries éviteront que les sabots, appuyant trop fortement sur les roues, occasionnent ou leur enrayage — et par conséquent des plats aux bandages — ou leur usure prématurée.

Or, des bandages trop minces, affaissent la machine, détruisent l'harmonieuse répartition des poids sur les essieux et, par conséquent, peuvent occasionner des chauffages.

La visite des boîtes à huile, le graissage des plaques de garde (deux gouttes d'huile !) ne sauraient trop être recommandés. Plus une machine sera souple, plus elle sera longtemps en bon état et moins vous aurez de rhumatismes.

Et, ne dites jamais :

« J'ai graissé la machine à ma rentrée, je n'ai qu'à monter dessus et tirer sur le manche. » C'est une erreur dont j'ai, personnellement, supporté les conséquences : étant mécanicien à Marseille, j'habitais fort loin du dépôt et je graissais la machine à chaque rentrée. Or, un jour que, par suite d'une panne de moto, j'étais arrivé juste pour sortir, je me croyais le droit d'être tranquille, car que j'étais de mon graissage. Or, quelque collègue peu scrupuleux n'avait rien trouvé de mieux, ayant besoin de bouchons de bielle, que d'enlever pendant mon repos ceux de mes deux bielles BP. Ah, le joli chauffage que je me suis offert ce jour-là !

Vous avouerez avec moi qu'une préparation complète, bien faite avant le départ, doit pratiquement vous débarrasser de tout souci. Et j'ajouterais qu'une visite sérieuse, à l'arrivée, faite avec des yeux bien attentifs et un matériel convenablement utilisé vous rendra le même service en vous permettant de découvrir et les pertes d'organes (clavettes, goupilles, prisonniers, etc...) et les fissures, cassures, ébranlements, etc... qui ont pu se déclarer en cours de route.

Enfin, cette ultime recommandation sur la marche à régulateur fermé :

« La marche à régulateur fermé tuera votre machine avant son temps si vous ne prenez pas la précaution élémentaire d'admettre, dans les cylindres, une certaine quantité de vapeur, bien moins importante certes qu'en pleine marche, mais néanmoins suffisante pour assurer un graissage convenable des cylindres et boîtes à vapeur et pour

baigner les pistons et tiroirs en mouvement dans un matelas gazeux qui leur évitera les chocs répétés qu'ils ne manqueraient pas de subir dans le cas contraire.

Je vous donne un exemple : prenez un morceau de savon et frottez-vous en les mains, sans les avoir au préalable mouillés, vous ne les laverez pas. Au contraire, faites couler sur vos mains un filet d'eau, elle formera avec le savon une mousse abondante qui, elle, vous nettoiera.

Il en est de même pour les cylindres : la goutte d'huile que votre graisseur leur distribuera toutes les secondes, se volatiliserà, se carbonisera, se séchera au contact des parois brûlantes et ne les graissera pas.

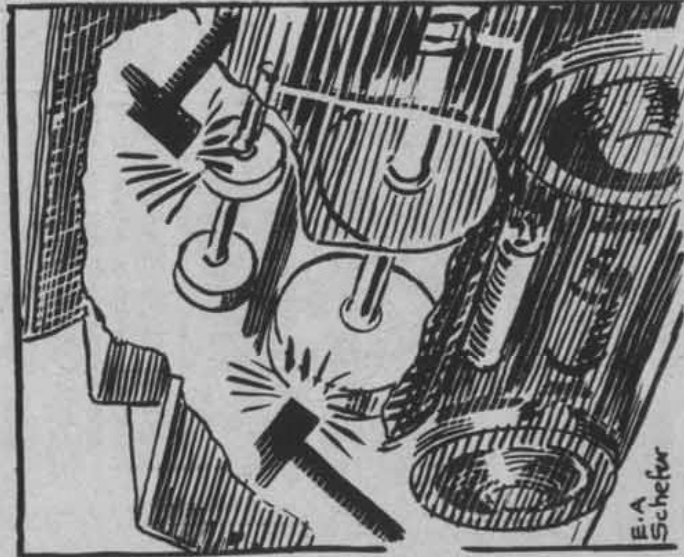
Au contraire, cette goutte d'huile se dissoudra dans le filet de vapeur que vous admetrez dans les cylindres, sera absorbée, entrobée par elle et, par elle encore, sera conduite en tous les points où le graissage est absolument nécessaire, notamment au contact des segments, sur toute leur périphérie.

Et comme je suppose que vous savez pourquoi tous les moteurs, qu'ils soient à vapeur, à combustion ou à explosion, présentent une certaine avance à l'admission, je vous dirai seulement qu'il ne peut y avoir, dans un cylindre, cette avance bienfaisante à l'admission s'il n'y a pas d'admission.

C'est pourquoi je vous répète qu'il serait désirable qu'aucun de vous ne marche avec le régulateur complètement fermé mais, au contraire, en admettant toujours dans les cylindres un filet de vapeur (2 ou 3 kg au maximum) — ce filet de vapeur grâce auquel le graissage s'effectuera parfaitement, grâce auquel aussi les pistons et tiroirs ne seront pas libres de subir, par les effets conjugués de l'alternance de leurs mouvements et de l'inertie, des chocs extrêmement préjudiciables parce que répétés et violents.

L'arrêt obtenu, vous ferez le régulateur et vous ouvrez les purgeurs car il se peut que l'eau de la chaudière, à la fois soulevée par l'appel du régulateur et ballottée par les réactions du train sous l'effet du freinage, éprouve quelque tendance à s'échapper vers les boîtes à vapeur par l'orifice ouvert du régulateur.

... La marche à régulateur fermé tuera votre machine avant son temps...



M. Gau en a fini. Nul doute que ses précieux conseils, accompagnés d'exemples pleins d'actualité et exposés avec conviction, ne soient mis à profit par les auditeurs qui ont bien voulu, pour venir l'entendre, sacrifier une partie de leur repos ce jour-là. Dans une improvisation rapide, M. Pillard, animateur de ces conférences, souligne à son tour les avantages qu'en tireront les agents et il exprime sa satisfaction de les voir toujours aussi nombreux à ces conférences périodiques qui leur donnent le moyen d'accroître leur standing professionnel. Et se tournant de notre côté :

« — Je tenais, Messieurs, à ce que le Bulletin P.L.M. vienne une fois ici, en personne, pour bien apprécier tout l'attrait de ces causeries qui, qu'en pense le Bulletin ? ... »

« — Mais que nos mécaniciens n'en ont que plus de mérite, Monsieur l'ingénieur. Ils savent bien aussi que ces causeries — si l'on en juge par celle d'aujourd'hui — ne sont pas de vaines paroles. A telle enseigne qu'il se peut fort bien qu'un de nos prochains numéros publie l'essentiel du texte de M. Gau. Nous serons certes heureux, Messieurs, de vous permettre ainsi de lire à tête reposée ce qui vient de vous être si utilement rappelé. Et tous vos collègues du Réseau pourront aussi en profiter... Mais voulez-vous que nous donnions maintenant la parole à l'Agence Keystone, qui désire photographier votre groupe ? »

Proposition acceptée d'emblée. En un clin d'œil notre salle s'est vidée. Et la cohorte des auditeurs se hâte, joyeuse, vers la rotonde nord, à l'escalade de trois paisibles machines qui semblent s'être rassemblées là tout exprès.

Quelques aspects
de Bercy, au
siècle dernier.



(Collection
Ch. Florange.)

Bercy « Cellier du Monde »

par M. J. BONNEFOI
Chef des gares Principal de Bercy



E tous les quartiers de Paris, Bercy est un de ceux sur lequel on a le moins écrit. C'est pourtant un des quartiers les plus imprévus, doué du pittoresque le plus personnel et susceptible d'enthousiasmer le flâneur en quête de sites parisiens.

L'Entrepôt des vins en occupe la plus grande surface, entouré d'une enceinte de hautes et solides grilles qui veille à ces barrières est vigilante, et nul n'esquive sa surveillance aux heures où les portes sont ouvertes — car le soir elles se referment et il n'est plus de « Sésame » qui les fasse ouvrir devant vous.

Combien de Parisiens passant le long de ces grilles jettent, des quais de la Seine, un regard surpris sur cette basse cité où les maisons se tassent sous de beaux arbres ; ils n'ont jamais eu la curiosité de la visiter, elle en vaut cependant la peine.

UN PEU D'HISTOIRE

Une petite forteresse à donjon carré, avec une enceinte à porte fortifiée, un château près de la Seine, situés sur un emplacement entre les rues de Charenton et de Bercy

actuelles, figurent sur un plan de Paris de 1512 à 1547. Le château est dénommé « Perci ».

Cet ensemble était, sans doute, ce qu'on appelait la « Tour de Bercy ».

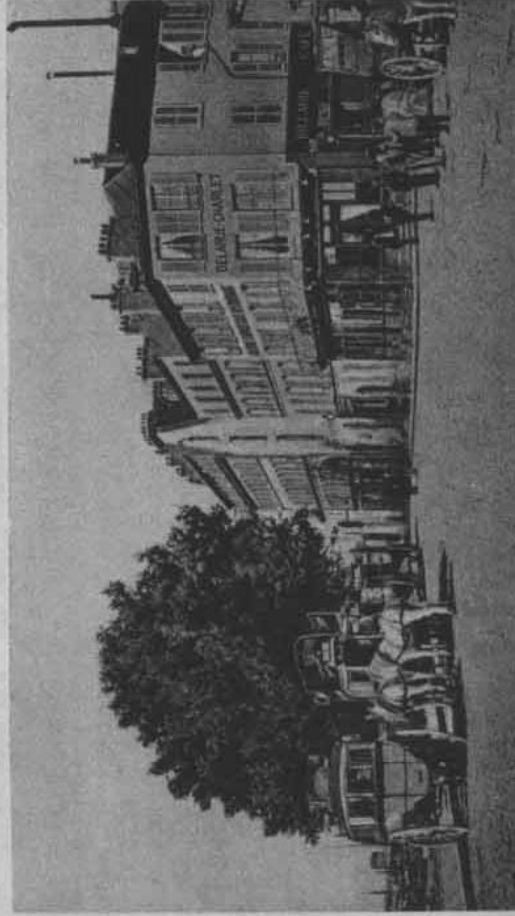
Un plan de 1751 donne un château de Bercy complet, et détaille le parc, les avenues, les jardins et les murs de clôture. Le tout s'étendait de Conflans à la rue de la Grange-aux-Merciers (actuellement rue Nicolai, coupée en deux tronçons par nos installations ferroviaires).

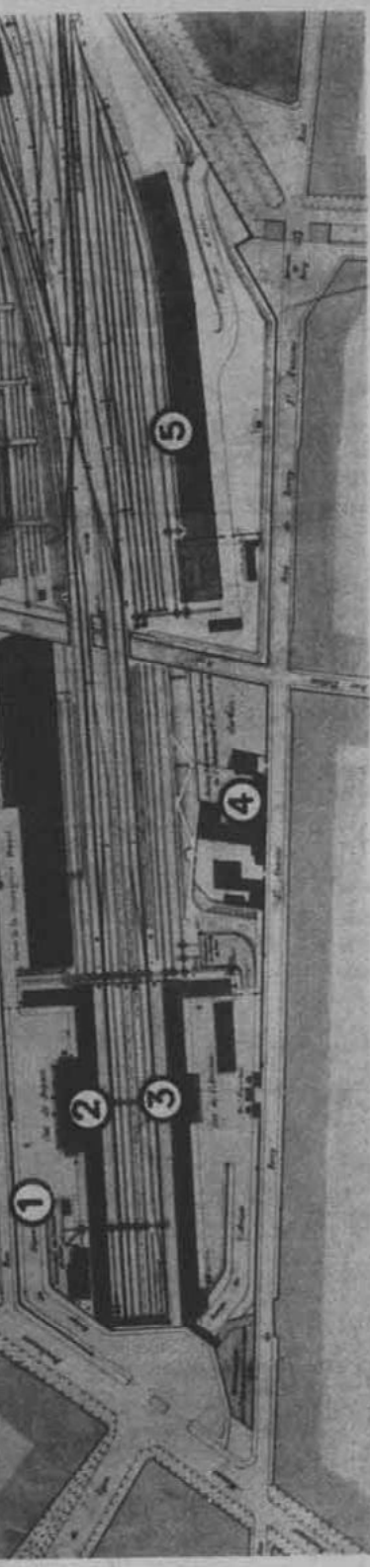
Entre les dépendances du château de Bercy, côté ouest, et le clos de la Rapée, situé presque aux portes de la capitale, existait le long de la Seine, vers 1670, un grand terrain d'une quarantaine d'hectares couvert de prairies, de marais et d'osiers, sur lequel furent construites, vers la fin du dix-septième siècle, de coquettes et somptueuses demeures, notamment le « Petit Château ».

C'est sur cet immense emplacement, délimité aujourd'hui par le boulevard de Bercy et l'avenue de la Liberté, à Charenton, que sont installés les Entrepôts du Grand Bercy, du Petit Bercy et de Bercy-Conflans.

En 1316, Philippe le Long avait donné à sa belle-mère, la comtesse d'Artois, une garennue comprise entre le pont de Charenton, la tour de Bercy, la Seine et le chemin menant de Paris à Saint-Maur ; c'était la future seigneurie de Bercy.

L'ancien terminus de l'omnibus Louvre-Bercy »
(angle rue Nicolai), et un coin des anciens Entrepôts.





En 1383, elle appartenait à la dame de Villers, épouse de Montmorency, maréchal de France. Par héritage, elle devint la propriété des de Malon, seigneurs de Bercy. Cette famille, anoblée par Louis XI en 1468, la conserva jusqu'à la Révolution. Le dernier du nom fut Charles-Jean-François de Bercy, mort en 1809.

Des documents iconographiques attestent la beauté, la splendeur du château de Bercy dont le parc, dessiné par Le Nôtre, était une des merveilles du dix-huitième siècle. Il fut loué, pendant la Révolution, à un ami de Robespierre, ce qui le préserva du pillage. L'incorruptible venait s'y détendre de ses fatigues et de ses graves préoccupations par la pêche à la ligne.

Lors de la défense de Paris, en 1815, tout un camp retranché s'y forma, avec bastions et batteries d'artillerie : beauté des sites, architecture, trésors artistiques en souffrirent sérieusement.

Pendant la Restauration, Bercy connut encore de brillantes fêtes, on joua des pièces au théâtre du « Grand Château ». Le château fut abandonné vers 1836 ; la construction des fortifications en 1841, et le lancement de la ligne du P.L.M. en 1847, lui portèrent un coup mortel. La propriété fut coupée en deux et cette belle demeure se trouva amputée de son parc et de ses jardins.

En 1860 furent dispersés, au feu des enchères, bibliothèque, tableaux et curiosités ; l'impératrice Eugénie acquit les boiseries sculptées du grand salon.

Un an après c'était la démolition. Ainsi disparaissait à jamais ce magnifique joyau, égalant presque Versailles pour ses belles perspectives, son parc, ses jardins, son architecture et ses aménagements intérieurs.

L'ORIGINE DES ENTREPÔTS

Vers les dernières années du dix-septième siècle, des vigneron de Basse-Bourgogne, amenant leurs vins par bateaux, avaient coutume de s'installer sur les berges en un lieu appelé les « Deux Lions » afin d'éviter les taxes d'entrée dans Paris ; supprimées en 1791, ces taxes furent rétablies par la loi du 27 vendémiaire an VII. Beaucoup de négociants de la ville vinrent alors s'établir à Bercy, de sorte que, vers 1800, un commerce considérable de vins s'y faisait déjà, ainsi qu'aux carrières de Charenton.

Il se forma ensuite, au delà des barrières, des réunions

d'habitations, de guinguettes où les boissons exonérées attirèrent les Parisiens. De plus, la plus grande partie des liquides imposables arrivaient à Paris par la Haute-Seine, en passant nécessairement devant Bercy.

Le commerce sentit vite la nécessité de créer, dans cette région, un entrepôt où les vins et eaux-de-vie pussent être déposés avant d'être passibles de droits d'entrée. Ce fut là l'unique raison de la préférence donnée à Bercy, dont toute la partie située entre la barrière et la rue de la Grange-aux-Merciers (Nicolaï) fut achetée ou louée. Les parcs, les jardins, les avenues plantées d'arbres disparurent et furent remplacés par des celliers et des magasins — embryon d'un entrepôt qui deviendra plus tard, beaucoup plus tard, un organisme officiel surveillé et réglementé.

Cet entrepôt ne manquait pas alors d'un certain pittoresque. Parmi des maisons d'habitation, entourées de verdure, s'accolaient l'un à l'autre des magasins bas, couverts pour la plupart en chaume et enchevêtrant leurs toitures selon les perspectives les plus imprévues.

Le 31 juillet 1820, un incendie formidable éclata et détruisit 60 000 pièces de vin ; une ordonnance de Louis XVIII prescrivit les couvertures en tuiles.

La commune de Bercy, peuplée de 1 415 habitants en 1790, atteignait 6 000 en 1830 et 8 000 en 1841.

Le maire de Bercy demandait, en février 1831, au sous-préfet de Sceaux la création d'un commissariat de police : « La modicité du prix du vin hors barrières, déclarait-il, nous amène beaucoup de buveurs les dimanches et lundis... »

En 1837, une société construisit des magasins dont les chais pouvaient abriter 900 000 hectolitres de vin ou d'alcool.

Le 16 juin 1859, la petite mais florissante commune de Bercy (1) est annexée. La ville de Paris va créer le nouvel entrepôt officiel, qui sera clos de murs et de grilles — de 1870 à 1878 — et deviendra, à la fois, la « Ville en prison » et la « Ville des vins » unique au monde.

LES GUINGUETTES DE BERCY

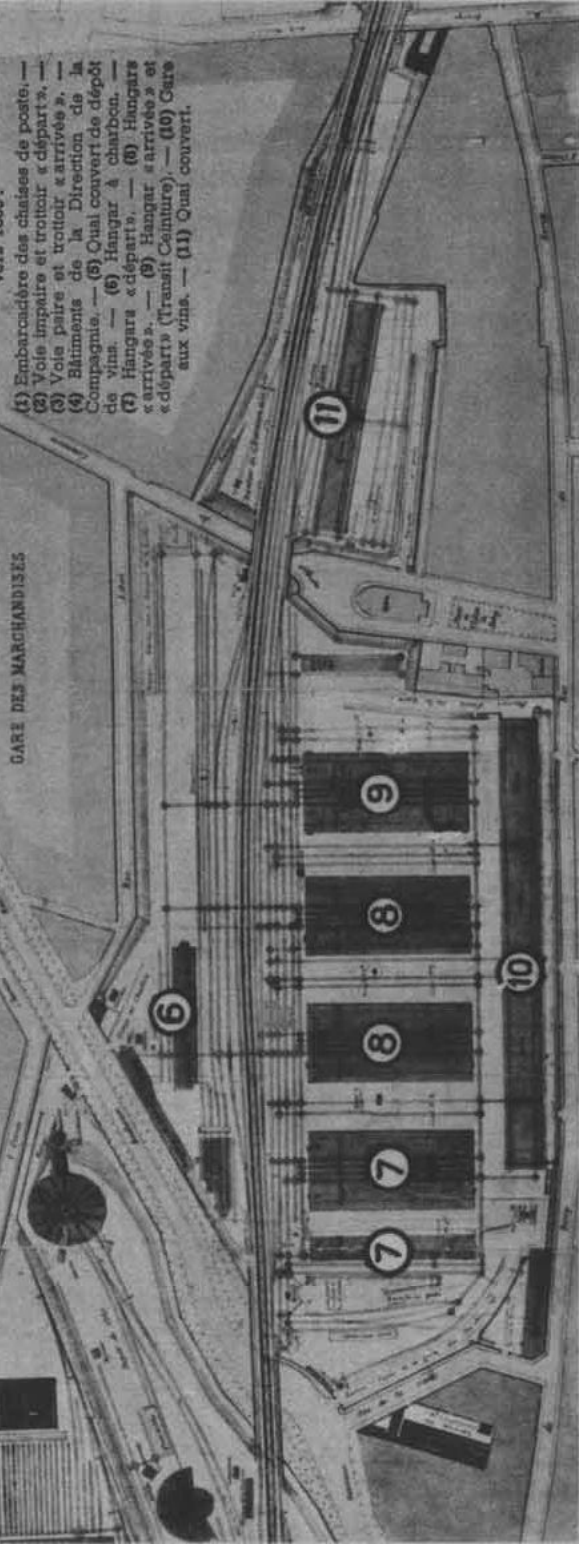
Au début du dix-huitième siècle, la Rapée était le port de garage de bateaux chargés de vins pour Paris ; la vente des vins en fûts y était interdite et réservée aux ports de Saint-Nicolas et La Tournelle.

(1) Des voitures dites « orléanaises » allaient, en 1846, du Louvre à la barrière La Rapée ; les « omnibus », de la Bastille à la Grange-aux-Merciers. En 1885, Bercy fut desservi régulièrement par l'omnibus Louvre-Bercy, ligne que quelques-uns de nos contemporains ont vu disparaître.

Plan des gares de Paris et de Bercy
vers 1890 :

DARE DES MARCHANDISES

- (1) Embarcadere des chaises de poste, —
(2) Voie impaire et trottoir « arrivés », —
(3) Voie paire et trottoir « arrivés », —
(4) Bâtiments de la Direction de la
Compagnie, — (5) Quai couvert de dépôt
de vins, — (6) Hangar à charbon,
(7) Hangars « départ », — (8) Hangars
« arrivés », — (9) Hangar « arrivés » et
« départ » (Transit Commerce), — (10) Gare
aux vins, — (11) Quai couvert.



Les marinières, qui affectionnaient Bercy, donnaient sur la Seine le spectacle de la joute à grands renforts de musique, de pantomimes et de feux d'artifice, et cela fut ainsi pendant la majeure partie du dix-neuvième siècle. Une grande foire, qui durait trois jours entiers, s'ouvrait là le dimanche qui précède le 8 septembre.

Il est vrai, d'ailleurs, que les dimanches et jours de fêtes un immense mouvement de peuple aimait les berges de la Seine et les rues du petit village de Bercy, ombragées de marronniers, de platanes et de trembles. Ouvriers et bourgeois, étudiants et lorettes, tous les habitués du bal Mabilie, des Mille-Colonnes, du Château-Rouge ; tous les admirateurs de Chicard, de Brididi, de Rigolette ou de Pomaré ; tous ceux qu'illustrèrent le crayon de Daumier ou de Gavarni, se retrouvaient au bord de l'eau, envahissaient cabarets et bals, canotaient sur le fleuve ou poussaient la romance devant une friture, une matelote, un cornet de frites et un litre de Beaujolais. Grisettes en chapeau « Paméla », chicandards en chapeau tromblon venaient applaudir, enthousiastes, les fêtes nautiques qu'on donnait les forêts de la Halle, et saluaient de cris délirants les fusées et les pièces d'artifice qui fleurissaient de lumière le ciel bleu sombre des nuits d'été.

Chaque mercredi les habitués du café des Marronniers, du Grand-Balcon, du Rocher-de-Cancalle — encore existant —, de l'hôtel des Deux-Perdrix ou de Saône-et-Loire venaient passer un bateau venant du Louvre et escorté de canots que des lanternes vénitienes ornaient de festons capricieux. Toute cette clarté multicolore serpentait dans l'eau frissonnante, des musiques guillerettes s'épandaient jusqu'aux deux rives et cette flottille, accostant aux guinguettes, déversait sur la berge une cargaison turbulente de flonflons et de gaillardises.

Maintes fois, Musset et Béranger chantèrent dans un caveau qui faisait le coin de la rue Saint-Emilion.

C'était l'époque où le « business » laissait encore le temps de chanter, de rire et de s'abandonner sans souci à la douce mélancolie du « Temps des Cerises ».

Mais un jour, les restaurants en renom disparaissent, les canots vont s'en aller porter vers Joinville, sur la Marne, leurs jeux et leurs ébats, les musiques et les lampions s'éteignent et la fête prend fin. Nous sommes en 1860, au seuil des temps nouveaux qui vont voir se créer un Bercy plus moderne sur les vestiges d'un passé à jamais anéanti.

LA CONQUÊTE DU RAIL

La ligne de Lyon fut construite en 1847. Un essor nouveau allait être donné aux transports de vins provenant de toutes les régions de France et dirigés sur les Entrepôts de Bercy.

En quelques années, la presque totalité du trafic fut accaparée par le rail.

C'était le bon vieux temps où l'on voyait circuler, sur nos lignes naissantes, des théories de wagons plats supportant des grappes de fûts de toutes formes et de toutes contenances :

La pièce de Bordeaux.	325 litres
La Marseille.	320 —
La Beauvais.	215 —
La feuillette de Chablis.	136 —
Le quart-Mâcon.	107 —
Les Narbonne et Roussillon en demi-muids ou en pipes de	820 à 850 litres
Enfin, le baril à cognac de	12 litres

Un plan des installations ferroviaires des gares de Paris et Bercy, datant vraisemblablement de 1860, révèle la présence d'un « quai couvert pour dépôt de vins » sur l'emplacement actuel des Messageries-Arrivées, et d'une « gare aux vins » (emplacement du quai 10 de Bercy-Arrivages).

La gare de Bercy était délimitée, à cette époque, au nord par le boulevard extérieur (boulevard de Bercy), au sud par l'église de Bercy, à l'est par les deux seules voies principales, et à l'ouest par la rue de Bercy.

La majeure partie des installations comprenait : 1 hangar de départ ; 2 hangars d'arrivée ; 1 hangar d'arrivée et départ (Chemin de fer de Ceinture) ; 1 hangar pour le commerce du charbon de bois (il n'y avait encore que très peu de gaz à cette époque) ; et la « gare aux vins » dont il vient d'être parlé.

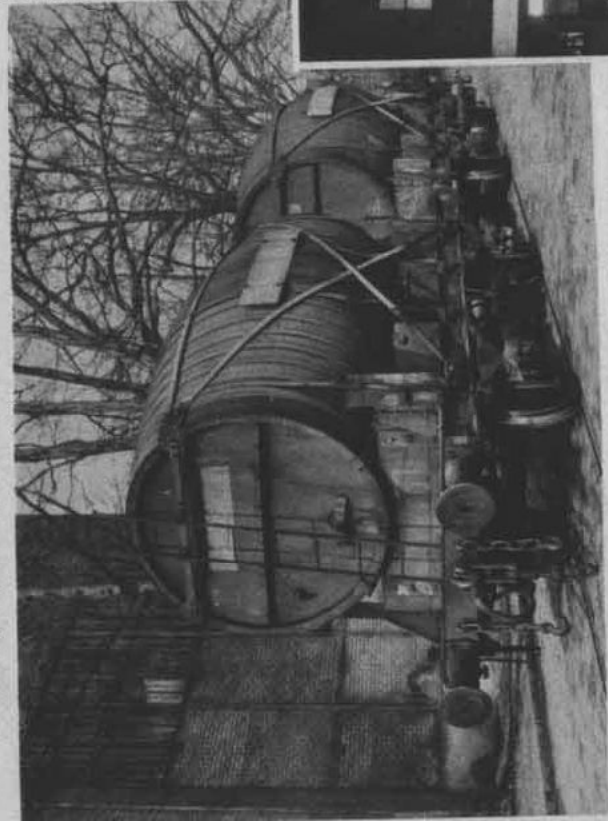
L'augmentation incessante des transports de vins, le développement du trafic ferroviaire allaient bientôt les rendre insuffisantes.

En juillet 1863, on lisait dans la presse :

« Les immenses travaux de la gare de la Rapée sont toujours activement poussés, les voûtes sont en meulière et ciment, les murs de soutènement, formidables, ont une inclinaison concentrique qui défie toute poussée, ce sont les culées d'un pont gigantesque. Au-dessus, au niveau de la voie, on construit plusieurs halles qui communiquent avec les souterrains au moyen de monte-charge, c'est là que viendront s'emmagasiner tous les produits du Midi. »

Il était fait ainsi allusion à la gare supérieure et à la gare inférieure de Bercy-Rapée, construites exactement sur ce qui restait de la clôture ouest de l'ancien château de Bercy.

Au delà des fortifications s'étendait, nu et jalonné de tas de foin, l'emplacement dont Le Nôtre avait fait un parc splendide; de distance en distance on y lisait l'inscription « Terrain à vendre ».



La gare inférieure recèle actuellement, dans ses flancs, l'Entrepôt Frigorifique et la gare des Messageries Laitières.

La maçonnerie est un véritable travail de Romains; elle pourra défier le temps et les inondations. Ce n'est pas une des moindres curiosités de la gare de Bercy.

Il faut avoir vu — il n'y a pas si longtemps — le coup d'œil pittoresque et imposant qu'offraient les deux immenses quais de la gare supérieure (longueur 300 m) lorsqu'ils étaient garnis au maximum de fûts bien alignés et bien rangés, attendant leur livraison.

Si l'on en croit la légende, pendant l'année de l'Exposition de 1878, ces immenses quais ne purent suffire à loger tous les vins en fûts destinés à la Capitale.

De 1878 à 1912, le trafic des vins « en cercles », comme on dit à Bercy, atteignit des proportions formidables; ce fut, du point de vue commercial, la plus belle époque de la gare de Bercy.

Mais le progrès, toujours en éveil, devait modifier les conditions de transport des vins. Le wagon-réservoir était né.

Ce fut d'abord le bi-foudre en bois avec attaches métalliques, puis le mono-foudre entièrement métallique, émaillé à l'intérieur et consolidé par de puissants sommiers en fer. Ce nouveau mode de transport devait permettre au rail d'achever la conquête de Bercy.

Au cours de l'année 1912 fut construite une voie de raccordement, à très forte déclivité, entre le faisceau de Bercy-Rapée et la gare inférieure (le monte-charge avait disparu quelques années plus tôt, en raison du poids accru des wagons).

Deux liaisons par plaque tournante furent établies ensuite entre la gare inférieure et les Entrepôts du Petit Bercy (cour Pajol).

Un réseau très serré de voies ferrées (aujourd'hui 9,480 km avec 42 plaques) couvrit toute la surface des Entrepôts (Grand et Petit Bercy).

Les manœuvres intérieures (mise en place des réservoirs devant les chais, tournage sur plaques, distribution, ramassage, etc...) furent d'abord effectuées par des

chevaux mais au bout de peu de temps ils furent remplacés par les actuels tracteurs « Latil ».

La liaison ferroviaire, assurée sans discontinuité de la gare de départ ou de son embranchement jusqu'aux chantiers d'exploitation vinicole des Entrepôts, s'effectue aujourd'hui d'une façon encore plus complète, c'est-à-dire de « domicile à domicile », par la mise en service de toute récente de cadres spéciaux pour transports de liquides. Ces citernes, d'une contenance de 37 hectolitres environ, utilisées surtout pour les vins de cru expédiés par moyennes quantités, prennent le vin directement à la cave bourguignonne ou beaujolaise. Elles passent du camion au rail, à la gare de départ, et sont livrées aux Entrepôts de Bercy soit par le rail si l'établissement est desservi, soit par camion, depuis la gare de La Rapée,

Ci-contre : Un wagon-réservoir de 201 hectolitres, qui en 40 mn sera vidé de son contenu. Ci-dessous : Batterie de 20 cuves verrières des Entrepôts du Petit Bercy. La plus grande cuve contient 2400 hl.



si l'établissement n'est pas desservi par fer. Ce procédé, souple et pratique, est très goûté de notre clientèle des régions de : Bourgogne, Beaujolais, vallée du Rhône, tenue d'expédier par quantité plus réduite que notre clientèle du Midi.

LES ENTREPÔTS DE NOS JOURS

L'Entrepôt officiel (Grand et Petit Bercy) couvre une surface de plus de 45 hectares, affectant la forme d'un rectangle, pas très régulier, parallèle au fleuve et allant du pont de Bercy aux fortifications.

Au delà, c'est-à-dire hors barrière, existent, sur une surface presque aussi considérable, des entrepôts libres dits « Entrepôts de Bercy-Conflans », s'étendant jusqu'aux vestiges du château de Conflans, antique demeure des évêques de Paris.

Dans ce cellier immense, où nos vins de France apportent l'âme de nos provinces, seuls quelques arbres centenaires et quelques pierres ignorées peuvent parler du passé.

Les rues officielles ont un tracé théorique, mais les alignements en ont été bousculés. Elles présentent toutes quelque détail amusant ou insolite et portent pour la plupart les noms de fameux crus du terroir français. C'est une cité presque entièrement couverte de beaux arbres, sous le toit feuillu desquels se groupent une infinité de hangars, chais, magasins et où des maisons et entrepôts cossus, de très belle apparence, voisinent quelquefois avec des masures écrasées, coiffées de tuiles noircies et moussues.

Mais ne vous y trompez pas, ces masures abritent des

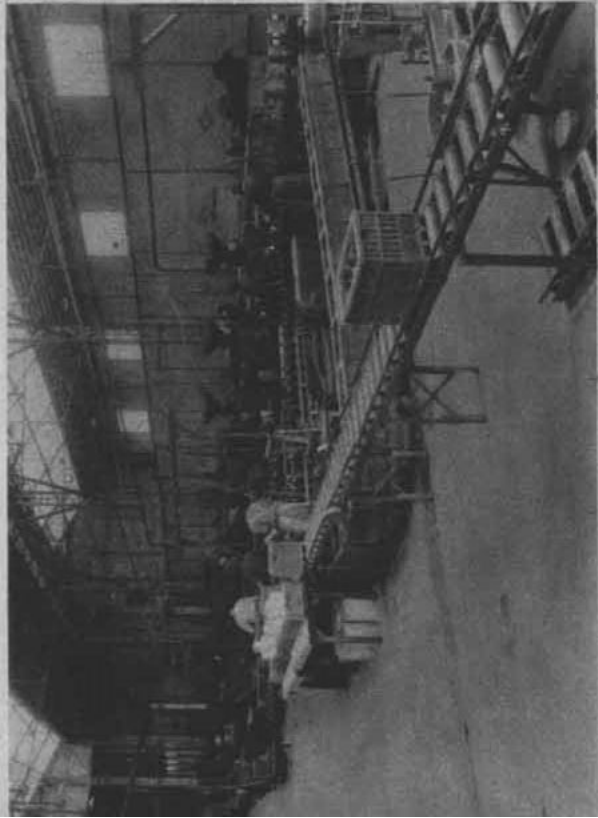
richesses, des merveilles... Des soigneurs expérimentés, dégustateurs avertis, y mettent les vins les plus fameux en bouteilles, à l'abri de la lumière, dans des celliers à température constante où ces vins reposent en des caves appropriées. Leur séjour varie de plusieurs années, selon les crus, afin de leur permettre d'acquiescer le maximum de bouquet, pour la joie des plus fins gourmets de nos restaurants parisiens.

Tout à côté, sans transition, nous trouvons la vaste exploitation du vin de table, du vin de qualité courante. La technique a réalisé là des progrès surprenants.

Le réservoir, d'une contenance moyenne de 170 hectolitres, est amené par le rail à pied d'œuvre. Des pompes puissantes, mues électriquement, permettent de le dépoter en 30 ou 40 minutes. Par des jeux de tuyaux appropriés, le vin passe successivement dans plusieurs cuves (bois, ciment ou verre) où il est dosé, filtré et même réfrigéré. Lorsque sa clarification est complète, le vin est livré à la consommation.

Des machines perfectionnées, ultra-modernes, permettent de réaliser automatiquement, et avec un rendement maximum, toutes les opérations de rinçage et stérilisation des bouteilles vides, remplissage, bouchage, capsulage et étiquetage des bouteilles pleines. Des rouleaux de manutention, mécaniques, transportent ensuite sans arrêt les paniers pleins jusqu'au quai de chargement.

Grâce au rail, grâce à tous ces procédés techniques,



Ci-dessus : Vue générale de la salle d'embouteillage du Petit Bercy. Ci-contre : Groupe de la Compagnie Française d'Embouteillage : toutes les opérations, du remplissage à l'étiquetage, sont automatiques.

une transfusion continue s'opère depuis le cep producteur, chauffé par le beau soleil du Midi, jusque dans le gosier intarissable du grand Paris.

Les Entrepôts de Bercy, modernisés, équipés et outillés comme ils le sont, font le plus grand honneur à l'industrie française du vin et, plus particulièrement, aux chefs et aux artisans de toutes ces nombreuses maisons où l'on a conservé les belles et respectables traditions familiales du vieux Bercy. Bercy a été dénommé « Le Cellier du Monde » par MM. Drouin et Charpentier, dans leur très beau livre où nous nous sommes permis de puiser quelques citations. Nous ne pensons pas que ce titre soit trop emphatique : Bercy restera toujours le grand carrefour d'où les plus grands vins français repartent pour tous les pays du monde, car « Il n'est de bon vin que de France ».

QUELQUES CHIFFRES

Pour juger de l'importance du trafic des vins à Bercy, il faut citer quelques chiffres.

Pendant l'année 1935, il a été reçu dans les gares de Bercy spécialisées pour ce trafic (Bercy-Rapée, Bercy-Arrivages, Bercy-Conflans) : 18 861 wagons-réservoirs, 5 018 wagons chargés de fûts pleins.

Le tonnage global de tous ces arrivages a atteint 355 696 tonnes, représentant 3 404 562 hectolitres.

Le trafic reçu par eau, dans les Entrepôts (Grand et Petit Bercy), est légèrement supérieur à celui reçu par le rail; il absorbe la presque totalité des envois de vins d'Algérie, d'Espagne, de Portugal et il emprunte, généralement, la voie maritime jusqu'à Rouen, puis la Basse-Seine jusqu'au port de Bercy.

Des péniches motorisées (600 t) ont été spécialement aménagées pour ces transports, elles évitent l'emploi des demi-muids sur le parcours fluvial.

Le vin est transvasé, à Rouen, des fûts dans des compartiments étanches dont sont pourvues ces péniches. L'enlèvement au port de Bercy se fait au moyen de pipes-lines ou de camions citernes.

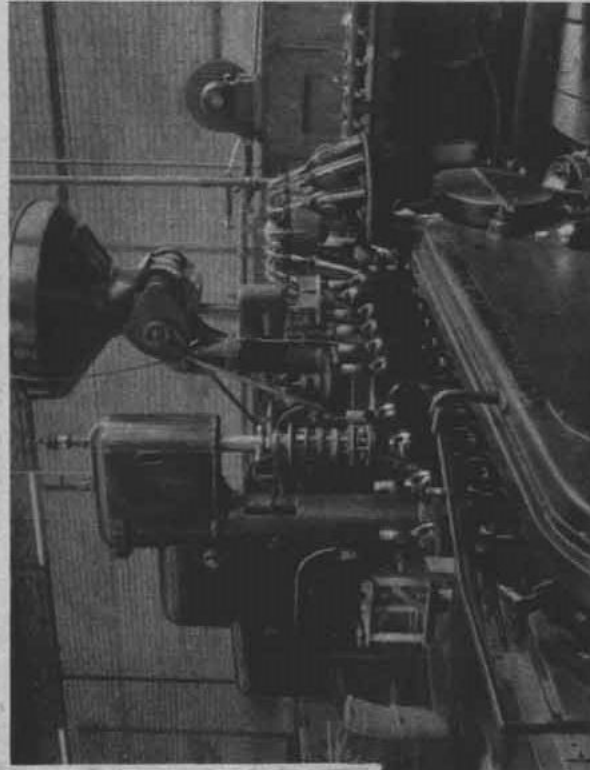
C'est un peu la revanche de l'eau sur le rail. Les Entrepôts (Bercy-Conflans excepté) ont reçu au total, au cours de l'année 1935, 3 300 000 hectolitres :

par eau	1 680 000 hectolitres,
par fer	1 400 000 hectolitres,
par route	222 000 hectolitres.

Le vin est une de nos plus belles richesses nationales; il est, pour notre beau Réseau, un des éléments de trafic les plus importants.

Depuis les modestes clairnets, les vins de table légers et fruités jusqu'aux grands vins possesseurs des plus beaux quartiers de noblesse, tous les vins de France sont à peu près inégalables.

Fruits d'un terroir exceptionnel, ils nous donnent les aromes les plus divers et les plus séduisants; ils sont pour qui n'en abuse pas dispensateurs de force, de jeunesse



et d'enthousiasme. Sous leur magnifique influence, l'âme s'ouvre aux sentiments généreux, l'esprit devient plus subtil et la parole plus éloquente; ils développent la délicatesse du goût et spiritualisent les plaisirs de la table.

Aussi, pour terminer cette ode aux vins de France, citerons-nous ces beaux vers d'un poète du pays de Rabelais :

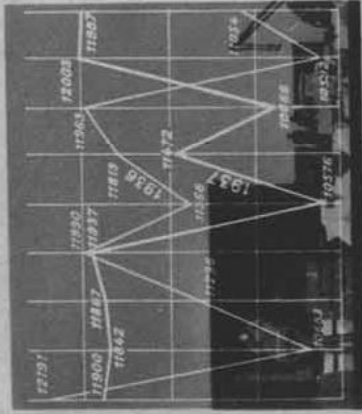
Un soir l'âme du vin chantait dans les bouteilles :

« Homme, vers toi je pousse, ô cher déshérité,

*« Sous ma prison de verre et mes cires vermeilles,
« Un chant plein de lumière et de fraternité! »*

J. BONNEFOI.

REVUE documentaire



14* 15* 16* 17* 18* 19* 20* 21* 22* sem.
Fig. 1. — Moyenne journalière des wagons chargés.

TRAFIC DU RÉSEAU P.L.M.

Les figures 1 et 2 présentent les variations de la moyenne journalière des wagons chargés durant chaque semaine du 3 avril au 4 juin 1937, et de la moyenne journalière des parcours du matériel locomoteur durant chaque décade d'avril et de mai 1937.

A remarquer qu'en raison des fêtes de Pentecôte (16 et 17 mai), la 20^e semaine de 1937 ne comprend que 5 jours ouvrables.

NOS DIESEL-ÉLECTRIQUES DE 4400 CH VONT COMMENCER LEURS ESSAIS

On sait que le P.L.M. avait commandé deux locomotives Diesel-électriques d'une puissance de 4400 ch et destinées à remorquer des trains rapides sur la grande artère Paris-Vintimille (1). Celle qui est construite par la Compagnie de Fives-Lille sera désignée sous le n^o 262-AD-1; l'autre machine, qui vient d'être livrée par la Compagnie des Forges et Aciéries de la Marine et d'Homécourt, est la locomotive 262-BD-1 — celle que nos lecteurs ont pu admirer récemment en gare de Paris, parmi d'autres unités modernes de matériel locomoteur et de matériel roulant présentées par le P.L.M. à l'occasion du Congrès international des Chemins de fer.

Notre figure 3 montre cette 262-BD-1 prenant pour la première fois contact avec les rails P.L.M. en gare de Grand-Croix, le 3 juin dernier. Telle un nouveau-né, elle ne peut encore se conduire seule et c'est son aînée la machine à vapeur qui l'amène à Paris!

Rappelons que ces deux machines d'essai, d'une puissance qui n'a jamais été atteinte encore en traction Diesel, doivent pouvoir assurer la remorque des rapides normaux de 600 t dans les horaires actuels; leur originalité consistera surtout dans la possibilité de remorquer des trains de l'ordre de 400 t, sans aucun ravitaillement en cours de route, sur le trajet Paris-Menton (111 km), à une vitesse commerciale voisine de 100 km/h, la vitesse maxima autorisée étant portée à 130 km/h sur une partie du trajet.

Les deux locomotives ont un certain nombre de dispositions communes dont nous citons les principales: chaque machine comprend deux demi-unités du type 2-C-2 reliées entre elles par un

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

Fig. 3. — Notre Diesel 262-BD-1 quitte Grand-Croix, à destination de Paris.

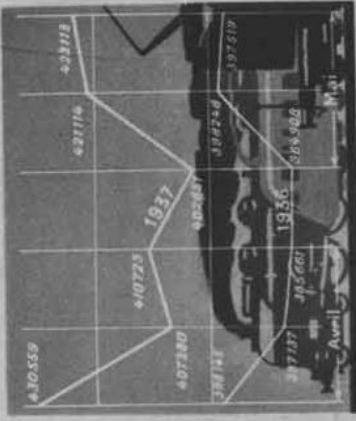


Fig. 2. — Moyenne journalière des parcours.

L'INAUGURATION DE NOTRE RELATION AÉRODYNAMIQUE PARIS-MARSEILLE

Depuis le 22 mai nos belles rames aérodynamiques, dont le dernier Bulletin P.L.M. a donné les caractéristiques techniques, sont en service commercial.

Pendant des mois, avec une activité qui leur fait le plus grand honneur, les ateliers d'Oullins et de Villeueuve avaient procédé à la transformation du matériel nécessaire, réussissant, au prix parfois de véritables tours de force, à le mettre à disposition dans les délais voulus.

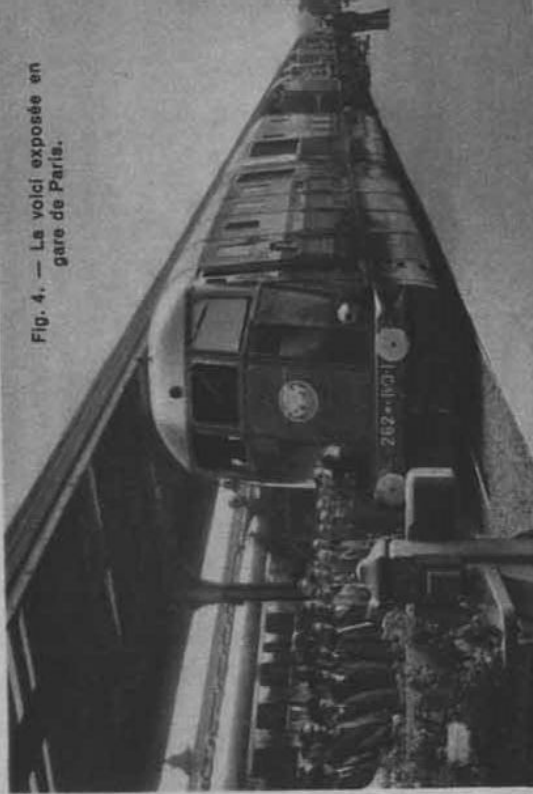
Puis ce fut la période des gélips d'essais où, sur le parcours classique des Laumes à Laroche, ces rames — tels de jeunes pur-sang promis à la gloire du turf — avaient pu donner la mesure de leurs possibilités.

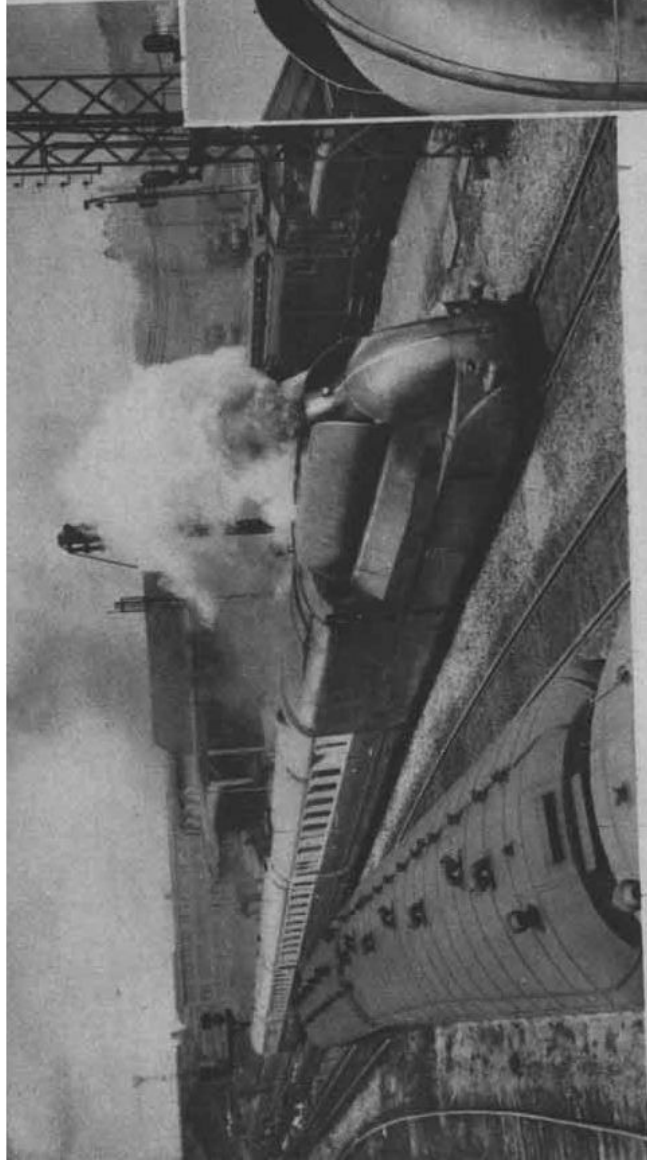
C'était enfin le 22 mai le premier voyage en service régulier (fig. 5) pour lequel se présentaient respectivement au départ à Marseille et à Paris les rames n^{os} 1 et 2 — car chacune de nos rames porte un numéro d'ordre, auquel chacune compte bien attacher le renom de performances futures.

Ce que fut cette inauguration, la T.S.F., le cinéma et la presse parisienne qui avait — comme celle des autres régions du Réseau — délégué ses représentants les plus qualifiés, l'ont déjà fait connaître au grand public. Le Bulletin P.L.M. se doit, à son tour, de consigner ici ce fait mémorable.

Bieus comme le ciel, bieus comme les flots de la Méditerranée qu'ils revolent chaque jour, décorés de larges filets d'or, les trains aérodynamiques ont tout d'abord séduit par leur aspect les nombreux voyageurs qui, en cette matinée du 22 mai, se pressaient aux trains 11 et 12, surpris par la nouveauté qui leur était offerte. Quelques avis réservés toutefois devant la machine. Pensez donc, une locomotive qui ne ressemble en rien aux machines à vapeur classiques, une locomotive dont on ne voit ni roues, ni bielles et dont on ne saurait comment elle marche si les soupapes vrombissantes ne laissent échapper par instant un jet de vapeur impatient et révélateur! Il y a de quoi heurter le goût de ceux qui aiment la locomotive pour sa mécanique. Mais nous sommes persuadés que ces machines aérodynamiques gagneront à leur esthétique les amateurs, si nombreux aujourd'hui, de l'automobile, de l'autorail et des formes nouvelles que l'on doit à la vitesse. Elles gagnent déjà — chose non négligeable — l'attention des dames.

Fig. 4. — La voilci exposée en gare de Paris.





Disons tout de suite que les deux trains ont, dès le premier jour, suivi leur horaire avec une parfaite régularité, donnant ainsi la meilleure impression de sécurité.

Parti à l'heure exacte, à 12 h, en présence de M. le Directeur Général Mugniot (fig. 5), le train 11 marqua des arrêts très courts : de 1 mn à Laroche, de 3 mn à Dijon avec prise d'eau, de 8 mn à Lyon avec changement de machine, 3 mn à Valence, 3 mn à Avignon avec prise d'eau. Quant au train 12, parti de Marseille à 9 h 55 il s'arrêtait 1 mn à Avignon, 3 mn à Valence avec prise d'eau, 8 mn à Lyon avec changement de machine, 3 mn à Dijon avec prise d'eau, 1 mn enfin à Laroche pour arriver à 19 h à Paris.

Favorisé par un très beau temps, le voyage fut suivi avec grand intérêt par tous les participants qui apprécieraient la stabilité et le confort des voitures, la sobre élégance du wagon-restaurant. Et les 9 heures de parcours (1) parurent courtes à tous.

A l'arrêt de Lyon, où se fait le changement de machine et l'accouplement du rideau de caoutchouc entre tender et voiture, on fit affluence autour de la machine et chacun put se rendre compte que les 8 minutes d'arrêt étaient bien remplies.

Au moment où les deux trains 11 et 12 doivent se croiser (fig. 6) — presque face au Clos Vougeot vers 15 h 26 — les voyageurs de chacun des trains se pressèrent dans les couloirs pour quitter le passage de l'autre. La vision fut brève. C'est précisément le point du parcours où les deux trains peuvent atteindre 140 km/h, ce qui donne une vitesse relative de 280 km/h. Le croisement dura à peine 1 s 5... « On n'y a vu que du bleu » dit quelque'un et c'était bien le cas de le dire.

Le soir à Paris, au dîner où M. Tujia, ingénieur en chef de l'Exploitation, invita à leur débarquement les représentants de la presse de Lyon, Grenoble, Montpellier, Marseille et Nice, un de ces convives déposa sur la table, à titre de surprise, un mets bien connu des Niçois, une « pissaladière » qu'il avait emportée le matin même de Nice. Et ceci nous amène à indiquer que, grâce au service

(1) 9 h 5 exactement dans le sens Marseille-Paris, mais on arriva avec 3 mn d'avance!

combiné de la Bugatti et du train aérodynamique, on peut quitter Nice le matin à 6 h 55 et être à Paris à 19 h, et, d'un autre côté, partir de Paris à 12 h et être à Nice à 23 h 57 : c'est-à-dire Paris-Nice en 12 heures.

Nous ne saurions terminer sans mettre à l'honneur les équipes qui furent à la peine ce jour-là et surent si heureusement tirer le meilleur parti des engins mis à leur disposition. Ce furent :

Pour le train 11 :

- l'équipe Genouillat-Cumin et le Chef-mécanicien Decoray, de Paris à Lyon avec la 221-B-11 ;
- l'équipe Giffon-Burdeyron et le Chef-mécanicien Duplat, accompagnés de l'inspecteur Pujol, de Lyon à Marseille avec la 221-B-20.

Pour le train 12 :

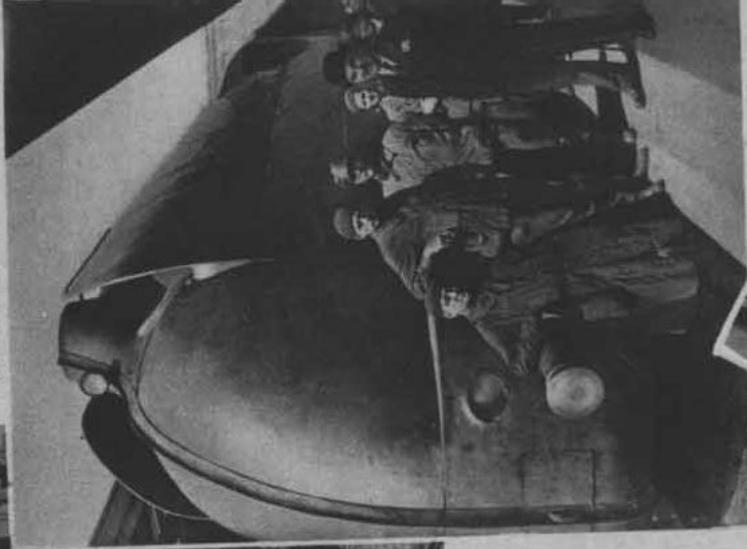
- l'équipe Carbaire-Darit et le Chef-mécanicien Desdiot, accompagnés de l'inspecteur Pujol, de Marseille à Lyon avec la 221-B-16 ;
- l'équipe Pouzin-Thivolle et le Chef-mécanicien Mailhet, accompagnés de M. Azel, Sous-inspecteur du dépôt de Lyon-Mouche, de Lyon à Paris avec la 221-B-8.

Heureuse équipe celle-ci (fig. 6), dont le mécanicien, à l'arrivée à Paris, vit s'avancer une charmante et enthousiaste voyageuse qui l'embrassa le plus simplement du monde, donnant ainsi de la satisfaction des voyageurs un témoignage qu'il nous est agréable de noter.

Fig. 6. — Ci-contre : aux alentours du Clos Vougeot, croisement des trains 11 et 12 en pleine vitesse (Cl. « Vie Lyonnaise »).

Ci-dessous : l'ovation faite à l'équipe du train 12 à son arrivée à Paris (Keystone) ; à gauche : le train 12 arrivant à Paris, le 22 mai.

Fig. 5. — Ci-contre : le 22 mai, le premier départ du train 11 aérodynamique (Keystone). Ci-dessous : notre Directeur général en compagnie de l'équipe qui a assuré le premier trajet de Paris-Laroche.



ÉCHANGE DE VISITES ENTRE CHEMINOTS FRANÇAIS ET ANGLAIS

Les Chemins de fer anglais et français ont mis à l'étude un projet d'échange de visites entre leurs agents respectifs de toutes catégories. Le *Bulletin P.L.M.* tient à en aviser ses lecteurs afin de leur permettre de profiter de cette organisation, qui répond à une double préoccupation.

En premier lieu, ces visites, envisagées strictement du point de vue « chemin de fer », doivent évidemment favoriser le développement des connaissances générales de chacun. Un agent de chemin de fer, français ou anglais, se trouvant en Angleterre ou dans notre pays, dans un milieu différent quant à la nationalité mais familier et identique quant à la profession, ne peut que tirer un bénéfice certain de ce changement momentané.

Mais ces contacts professionnels ne représentent qu'une partie du programme. Il a paru aux Réseaux, en effet — et c'est le second but, très important, de ces échanges — qu'il n'était pas sans intérêt, à notre époque, d'amener toutes les classes de la société des deux pays à une meilleure compréhension mutuelle.

Il est exact que les points de vue du Français et de l'Anglais moyens sont souvent différents. Mais cette constatation ne doit pas empêcher de rechercher des terrains d'entente. Si on le fait, on constate bien vite que les divergences de vues sont très peu de choses au regard du patrimoine commun. Il n'est, pour bien s'en convaincre, que de lire les remarquables pages que Maurois a consacrées récemment à l'*Histoire d'Angleterre*. En mettant en rapport les agents des deux Nations, les visites que les Réseaux ont décidé de faciliter doivent leur donner l'occasion de confronter l'idéal qu'ils se font de leur profession et leurs intérêts communs, non seulement en leur qualité de « cheminots », mais comme citoyens.

Dans la pratique, ceux de nos agents désireux de passer un séjour en Angleterre seront reçus dans la famille d'un de leurs collègues anglais du même grade et du même service, à charge pour le visiteur de recevoir ensuite son hôte chez lui à une date ultérieure et pour une période d'égale durée. Cette véritable vie de famille permettra au visiteur de ne dépenser que l'argent de poche à sa convenance.

En accord avec les Chemins de fer anglais, les agents P.L.M. qui désirent profiter de cette offre de séjour en Angleterre bénéficieront du transport gratuit sur tout le parcours.

Les postulants devront se faire connaître dès que possible à la Rédaction du *Bulletin P.L.M.*, en indiquant l'époque de l'année qu'ils voudraient le mieux pour effectuer ce voyage et la région de l'Angleterre qu'ils désiraient visiter. Ils seront alors mis en relations avec un collègue anglais susceptible de réaliser un échange assorti.

CHEZ NOS APPRENTIS

L'année 1937 va voir se réaliser une deuxième étape du programme de développement et de modernisation de l'apprentissage, amorcé l'an dernier par l'ouverture de 9 ateliers-écoles à Villeneuve-Saint-Georges, Laroche, Les Laumes, Dôle, Besançon, Nevers, Ambérieu, Chambéry et Nîmes.

Dans chacun de ces 9 ateliers-écoles, un nouveau contingent d'apprentis de 1^{re} année sera admis, après concours, au début du mois d'octobre prochain. Notre Service de l'Apprentissage s'est efforcé d'augmenter le nombre des places offertes, grâce à un ensemble de travaux d'aménagement destinés à accroître la capacité des installations existantes et à en créer de nouvelles.

Le contingent admis en 1936 était de 125. Il dépassera 150 cette année.

En outre 6 nouveaux ateliers d'apprentis seront,

à la rentrée d'octobre, ouverts aux apprentis de 1^{re} année dans les établissements suivants : Ateliers d'Aries et d'Oullins, Dépôts de Paray-le-Monial, Roanne, Annemasse, Le Teil.

Les 6 nouveaux ateliers ainsi ouverts offriront 75 places environ, ce qui portera à 225 le nombre des apprentis pouvant être admis pour l'année scolaire 1937-1938 dans nos 15 ateliers-écoles du Réseau.

Rappelons que, pour pouvoir être admis comme apprentis, les candidats doivent remplir les conditions suivantes :

- 1^o être âgé de 14 ans au moins et de 17 ans au plus le 1^{er} octobre de l'année d'admission ;
- 2^o se présenter à un concours qui comporte des épreuves d'instruction générale du niveau du certificat d'études primaires (dictée, rédaction, problèmes) ;
- 3^o se classer, d'après le nombre de points obtenus à ce concours, dans un rang correspondant au nombre des places offertes ;
- 4^o être reconnu physiquement apte par le Service Médical.

Ils doivent en outre, pendant toute la durée de l'apprentissage, habiter chez leurs parents, leurs tuteurs ou, à défaut, chez des proches parents, dans la localité même où se trouve l'atelier-école, ou dans une localité très voisine leur permettant de regagner tous les jours leur résidence sans fatigue.

Les candidats qui sont proches parents d'agents

du Réseau en activité, en retraite ou décédés, et ceux qui sont pupilles de la Nation, bénéficient d'une majoration de points s'ajoutant au total des points obtenus au concours et, d'une priorité pour l'établissement de la liste d'admission.

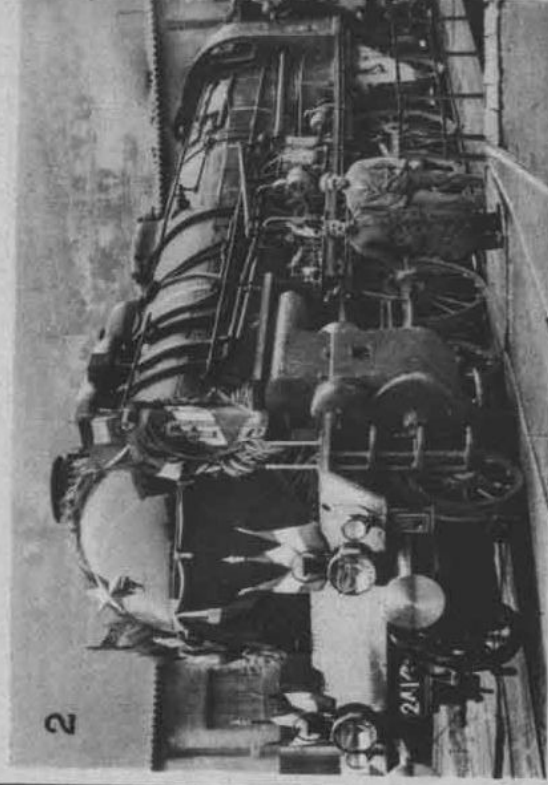
Dès leur entrée dans nos ateliers-écoles, tous les apprentis sont rémunérés et pourvus d'un contrat d'apprentissage. Toutes les demandes d'admission, établies sur papier libre, sont reçues par M. l'ingénieur en chef du Matériel et de la Traction de la Compagnie P.L.M. (Service de l'Apprentissage), 20, boulevard Diderot à Paris, jusqu'au 15 juillet inclus.

La vie de nos Ateliers-Ecoles d'Apprentissage. — Nous sommes heureux de donner, comme nous l'avons fait en mars, la liste des apprentis qui se sont classés premiers dans chaque atelier-école au cours du 1^{er} trimestre de 1937 (2^e trimestre de la première année d'apprentissage). Ce sont : M.M. O. *Madhey* (Villeneuve-Saint-Georges) ; R. *Jeanneau* (Laroche) ; P. *Beillot* (Les Laumes) ; J. *Bognon* (Besançon) ; A. *Balland* (Dôle) ; G. *Gauthier* (Nevers) ; F. *Gaillienne* (Chambéry) ; J. *Perret* (Ambérieu) ; A. *Robert* (Nîmes). Nos félicitations.

LE CINÉMA GRATUIT DES GRANDS RÉSEAUX A L'EXPOSITION

Dans son exposé du dernier numéro sur la participation des chemins de fer à l'Exposition, M. Par-

QUELQUES DOCUMENTS



(1) Cette locomotrice a ramorqué, entre Paris et Laroche, le train présidentiel lors du récent voyage de M. Albert Lebrun à Nice (Cl. Font). — (2) La Mountain « Présidentielle » qui fut de service, à ce voyage, pour le trajet Marseille-Nice et retour. — (3) Groupe des élèves de l'École professionnelle des Chefs de train de Toulon. — (4) Groupe d'agents de la 4^e Section ayant suivi les cours de l'École du Mouvement de Lyon-Brotteaux.

mantier, Ingénieur en chef du Matériel, incitait les visiteurs du Palais des Chemins de fer à monter, à l'issue de leur visite des matériels exposés, se reposer au premier étage où un cinéma permanent et gratuit de 300 places doit offrir des films techniques et touristiques édités par les Réseaux français.

Comment le **Bulletin P.L.M.** n'engagerait-il pas vivement ses lecteurs à suivre ce conseil ! Peine d'ailleurs superflue : à l'heure où paraîtront ces lignes, des milliers de visiteurs auront déjà fait connaissance avec ce cinéma. Ils en auront, comme nous, rapporté de magnifiques images et le désir de faire partager leurs impressions à leurs amis... Chacun de nous se figure qu'il connaît parfaitement tout ce que nos Réseaux ont pu inventer depuis quelques années pour se moderniser et se commercialiser. Et, de fait, il n'est pas une de leurs initiatives que leurs Services de propagande, rajoints et mieux outillés, n'aient mise en valeur. Il faut cependant reconnaître qu'il n'y a vraiment que le cinéma qui puisse mettre autant d'habileté à nous révéler complètement ce qu'a été la révolution du rail. Le commercial, le technique, tout a été puissamment synthétisé dans cette suite de films qui vont défiler sans arrêt au Palais des Chemins de fer et qui s'intitulent : **Savez-vous voyager?**, **Vitesse-comfort 1937**, **Week-end**, **La locomotive et son maître**.

Ce dernier — qui surpasse de loin les autres, pourtant très réussis — est un des documentaires les plus satisfaisants que nous ayons vus et pour

lui, certainement, nous connaissons bien des lecteurs qui s'attarderont ou reviendront au Palais des Chemins de fer. Citons à part le joyeux dessin animé qu'est « Week-end », courte bande de 30 minutes (les plaisanteries les plus courtes sont les meilleures), destinée aux écrans publicitaires des cinémas et sur laquelle s'animent les deux personnages d'une récente et célèbre affiche des grands Réseaux.

Un mot, enfin, des films touristiques proprement dits, comme **Champagne** (scénario de Léandre Vaillant, musique de H. Casadesus) et **Provence** (grand reportage de J.-C. Bernard). Le premier a la chance d'avoir consacré toute sa dernière partie à la cathédrale de Reims, dont il nous révèle avec infiniment d'art la splendide renaissance. Comment dès lors, ne pas garder une riche impression de ce film ? Quant au reportage « Provence », sujet immense et redoutable, nous sommes assez mal placés, nous P.L.M., pour porter un jugement impartial sur lui. Mais nous ne doutons pas de son succès auprès des nombreux étrangers qui visiteront le Palais des Chemins de fer.

IL Y A CINQUANTE ANS...

Suite de nos « Extraits des Procès-verbaux des séances du Conseil d'Administration » (année 1887).

« Le Directeur rappelle que l'effectif du matériel roulant n'a pas été augmenté depuis 1881 ; il estime

que l'ouverture de plusieurs lignes nouvelles et les besoins nouveaux qui pourront se produire lors de la prochaine Exposition Universelle nécessitent aujourd'hui la commande d'un certain nombre de voitures à voyageurs.

Ces voitures seront-elles faites suivant les types actuels ou d'après le modèle américain, c'est-à-dire sur des châssis reposant sur bogies et avec couloir longitudinal ? Telle est la question qui a été examinée hier par la Commission du Budget.

En ce qui concerne les voitures de 1^{re} classe, le Directeur se déclare sans hésitation partisan du système de déclaire sans hésitation partisan du système américain, qui donne un beaucoup plus grande douceur de roulement. »

(Séance du 8 Juillet.)

« Le Directeur entretient le Conseil des facilités nouvelles à offrir aux voyageurs : les voyages circulaires et à itinéraires facultatifs sont très appréciés mais ont l'inconvénient de ne pas permettre un changement de destination en cours de route ou de classe de voiture, et le Directeur a songé, pour donner satisfaction sur ce point, à la combinaison suivante : des carnets de parcours personnels et accompagnés de garanties suffisantes seraient délivrés, moyennant le dépôt d'une somme de 50 f qui resterait acquise à la Compagnie ; sur ces carnets, préparés pour 3 mois, 6 mois ou un an, on inscrirait les voyages effectués et les sommes perçues, la classe étant facultative ; à l'expiration du délai prévu, le carnet devrait être représenté à la Compagnie qui rembourserait au porteur la moitié des sommes perçues au delà de 300 f, 700 f ou 1 000 f, suivant que le carnet aurait été délivré pour 3 mois, 6 mois ou un an.

Le Conseil approuve en principe cette combinaison et invite le Directeur à se renseigner sur les procédés du même genre employés par les Compagnies françaises et étrangères.

(Séance du 5 Août.)

JE VOUDRAIS BIEN SAVOIR... (1)

1^o Oh en est l'application du nouveau rail P.L.M., type S-52 et si son utilisation permet d'envoyer une augmentation de la limite de charge par essieu (20 tonnes), grâce à une meilleure résistance de la voie.

— L'emplacement du rail S-52, de 62 kg au mètre courant, est actuellement limité à notre grande ligne de Paris à Marseille et va être étendu à la ligne de Marseille à Vintimille.

La pose des rails de ce type a commencé en 1933 et nous avons actuellement 350 kilomètres de voie en rails lourds S-52.

A la fin de 1937, cette longueur sera portée à 575 kilomètres.

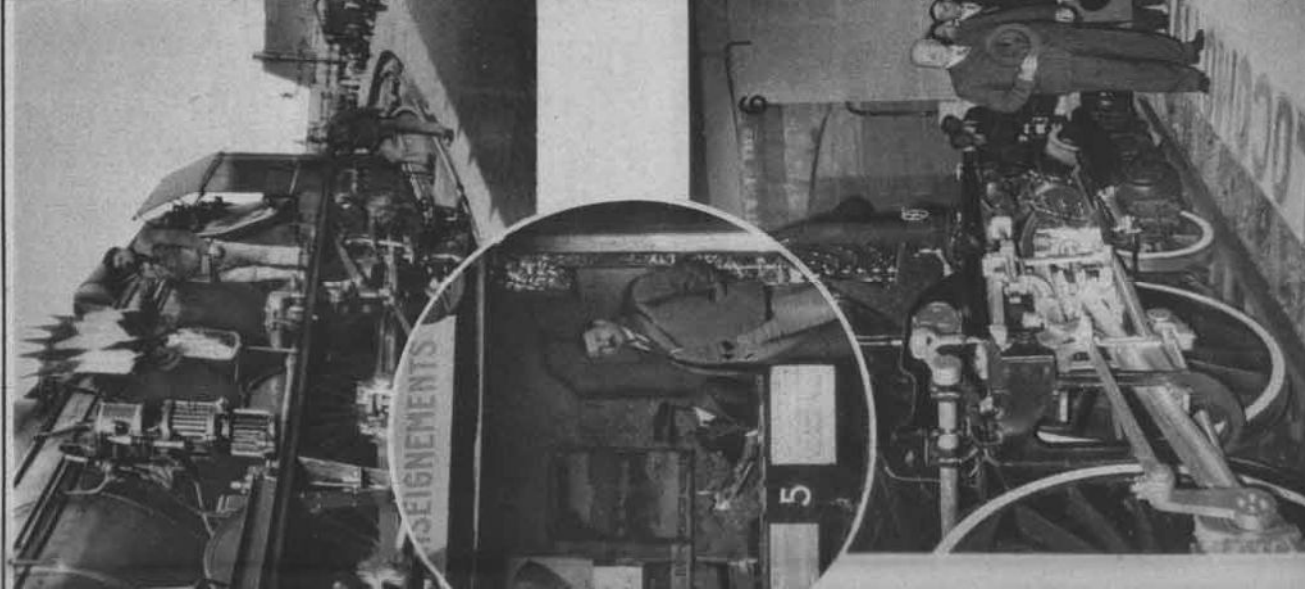
Ce type de rail permet d'envoyer la circulation d'essieux de 20 tonnes à grande vitesse, sans qu'il en résulte une fatigue excessive pour la voie.

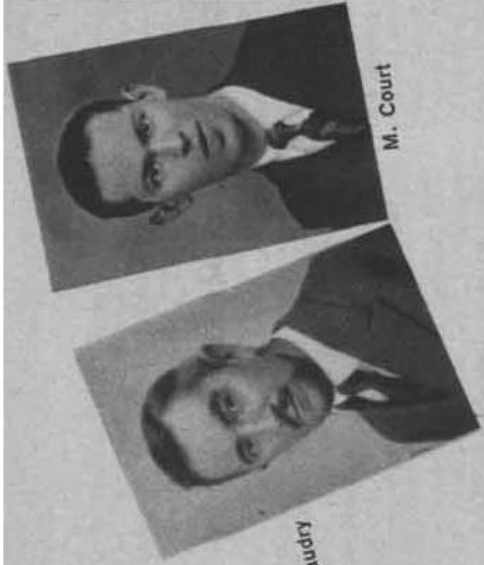
2^o Peut-on espérer que bientôt le P.L.M. ne mettra en service que des express composés de rames métalliques homogènes ?

Depuis 1927, époque de mise en service des premières voitures métalliques unifiées P.L.M. de 2^o et 3^o classes, notre Compagnie travaille à doter le plus grand nombre possible de voyageurs du confort et de la sécurité que procure ce mode de construction. C'est ainsi qu'elle a transformé en voitures métalliques 480 voitures à bogies, avec compartiments de luxe, de 1^{re} et 2^o classes. En 1935, au moment où la réalisation de ce programme allait s'achever, l'expérience avait suffisamment montré tout l'intérêt de cette opération, notamment du point de vue de la sécurité, pour que notre Réseau n'hésitât pas à proposer aux Pouvoirs

(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 ses lecteurs.

(5) Le **Stand P.L.M.**, à la récente foire commerciale de Sens, a obtenu un vif succès et d'assez nombreux numéros du Bulletin P.L.M. s'y sont vendus. — (6) Les participants au Congrès international des Chemins de fer, qui vient de se tenir à Paris, ont été les premiers à visiter le Palais des Chemins de fer à l'Exposition (Cl. Keystone). — (7) Le grand panneau que le Bulletin P.L.M. expose au Pavillon de la Presse de « Paris 1937 »,





M. Baudry



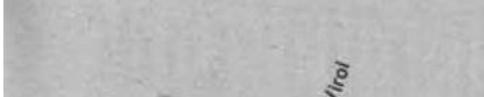
M. Court



M. Fonverne



M. Sabattier



M. Virol

Publics la métallisation d'un nouveau lot de 277 voitures à bogies dont 90 de 3^e classe.

Au 1^{er} janvier 1937, 169 de ces voitures étaient métallisées ou en chantier. Depuis cette date, notre Réseau dispose de 1285 voitures métalliques de grandes lignes de toutes classes.

Parmi les 277 voitures dont nous venons de parler, figurent les 40 voitures à bogies de 2^e classe de la série B8yi déjà peintes extérieurement en vert et marquées lil'. Au cours des travaux de métallisation, actuellement commencés, leur aménagement intérieur, qui avait été conservé sur le type 2^e classe, sera mis sur le type des voitures de 3^e classe.

Quand ce programme aura été complètement réalisé, nous disposerons d'un effectif suffisant de voitures de 1^{re} et de 2^e classes, ainsi que de voitures mixtes (1^{re} et 2^e classes) pour assurer les trains rapides et express de grand parcours. Mais cet effectif sera insuffisant pour former également en matériel métallique les trains express, régionaux et les forçements des express de grand parcours. Environ 50 voitures métalliques mixtes de 1^{re} et 2^e classes sont encore nécessaires pour atteindre ce but.

Nous nous proposons, en conséquence, de métalliser les 57 voitures A3B4yl 3301-3328 et A3B4yl 3370-3399 qui sont les dernières voitures de 1^{re} et de 2^e classes à bogies dont la métallisation n'était pas encore prévue à ce jour. Ces voitures seront du même coup transformées en A2B5.

Par ailleurs, un important programme de construction de voitures métalliques de 3^e classe d'un type nouveau dont le Bulletin a déjà fait mention, est d'ores et déjà en cours de réalisation : 50 C10yl et 20 C5Dyl sont en montage, et 50 autres C10yl vont être mises en chantier.

Parallèlement, la Compagnie procède progressivement au remplacement des rames de banlieue avec voitures à 3 essieux et caisse en bois, par des rames métalliques réversibles. Les deux premières rames sont en service depuis 1932, une troisième depuis 1936 et une quatrième depuis avril 1937. Une cinquième rame est en cours de réception ; enfin, 3 autres rames vont être incessamment commandées.

CINQ NOUVELLES INVENTIONS D'AGENTS P.L.M.

M. Baudry, Chef divisionnaire d'atelier aux ateliers de voitures de Villeneuve-Saint-Georges. — M. Baudry a imaginé un appareil fonctionnant à l'air comprimé et permettant de réduire, par refoulement à chaud, la longueur des colliers utilisés pour la fixation des boyaux sur le raccord et sur la tête des demi-accouplements de frein, lorsqu'ils sont trop grands ; opération qui jusqu'ici devait être faite à la main.

Cet ingénieux appareil est utilisé de la manière suivante : les colliers, chauffés dans un feu de forge, sont introduits entre les mâchoires et serrés fortement ; le marteau pneumatique, agissant à la partie supérieure, donne par refoulement des dimensions voulues. L'opération de rétrécissement, le collier est desserré puis éjecté par 4 poussoirs actionnés par l'air comprimé.

On peut traiter de cette façon très économique 100 pièces au minimum à l'heure.

M. Court, Attaché du Matériel aux Ateliers de Villeneuve-Saint-Georges. — L'application de tampons graisseurs système « Moreau » sur les véhicules P.V. nécessite la modification des nervures des dessous de boîtes à huile. Cette opération était primitivement réalisée sur une fraiseuse ; M. Court, a imaginé et mis au point un outillage permettant de l'effectuer beaucoup plus rapidement sur une cisaille universelle. Cet outillage comprend une lame taillée suivant le profil à obtenir et montée sur la partie coulissante de la cisaille, et une matrice fixée sur le bâti ; il est utilisé comme un grugeoir.

M. Fonverne, Dessinateur-calqueur à Thiers. — L'appareil imaginé par M. Fonverne permet de relever rapidement, à l'échelle du 1/20^e ou du 1/50^e, le profil transversal des souterrains maçonnés (à une voie ou à deux voies) et de certaines voûtes d'ouvrages d'art.

Il se compose essentiellement d'une tige extensible dont l'extrémité supérieure mobile est reliée

à un style enregistreur par l'intermédiaire d'un système de démultiplication. L'ensemble est porté par un bâti qui peut être fixé sur un élément de trolley.

Cet appareil peut être utilisé pour relever le profil d'une voûte de tunnel aux points saillants décelés par l'appareil « Pichon », ou pour déterminer périodiquement les mouvements qui affectent parfois les revêtements des tunnels ; il permet d'abréger beaucoup ces opérations qui sont souvent difficiles et pénibles.

M. Sabattier, Ouvrier ajusteur du dépôt de Lyon-Vaise. — M. Sabattier a conçu et réalisé un appareil très simple facilitant la mise en place des pistons dans les cylindres.

Cet appareil se compose d'un jeu de 5 douilles sur chacune desquelles est soudée une lame d'acier repliée et formant ressort.

Les 5 douilles sont montées sur 5 prisonniers de serrage du plateau de cylindre, distants de 70^e environ les uns des autres ; les lames d'acier sont disposées vers l'intérieur du cylindre. Lorsqu'on introduit le piston dans le cylindre, ces lames compriment les segments et le piston peut ainsi être mis en place sans difficulté.

Ce dispositif, actuellement employé dans tous les dépôts, procure une économie de temps appréciable. Il évite l'usage du collier antérieurement nécessaire pour le maintien des segments dans les gorges du piston.

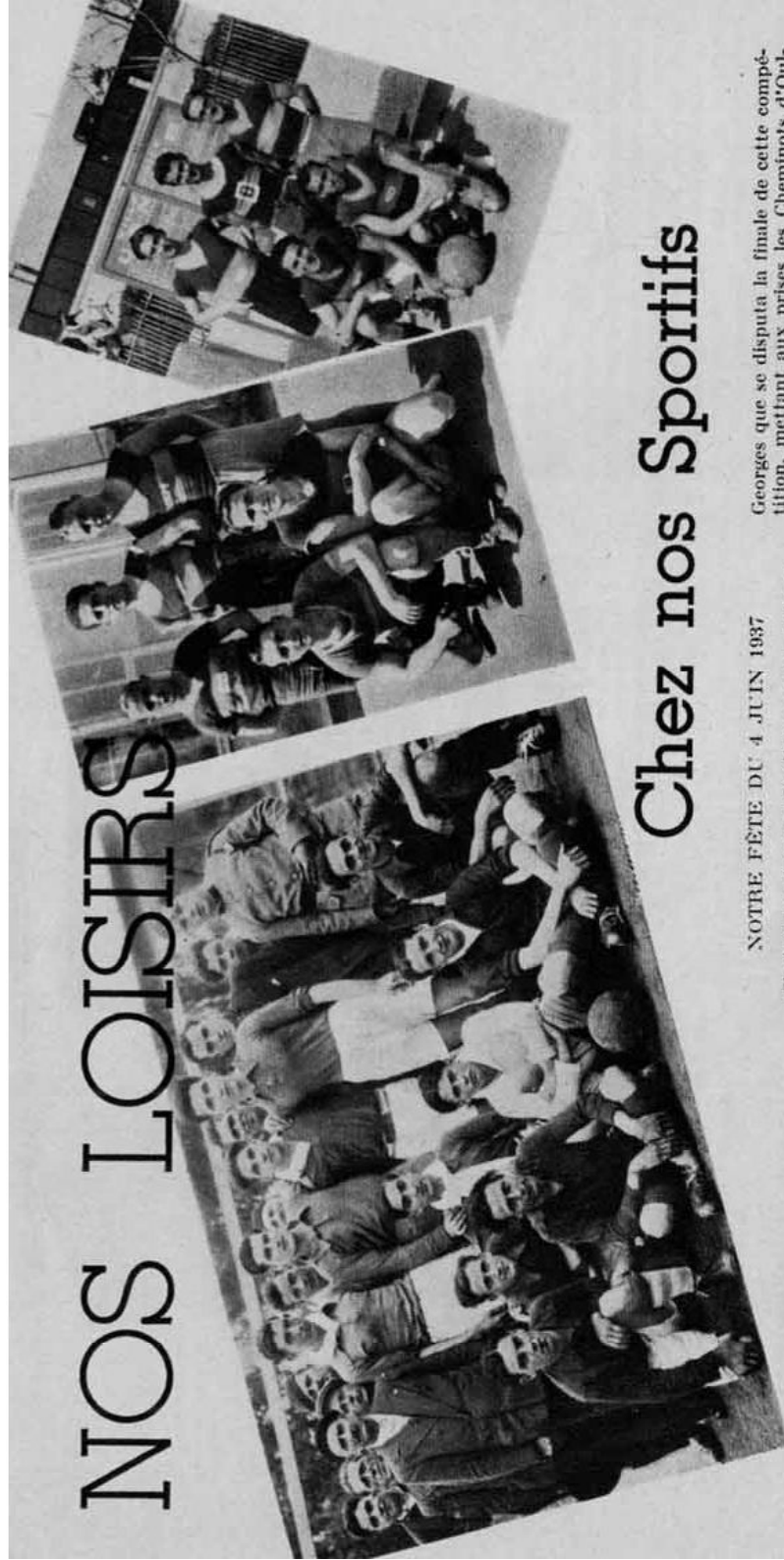
M. Virol, Inspecteur au Service Central de la Voie (Service Electrique). — M. Virol a imaginé et proposé un montage de block automatique permettant, sans aucun appareil ou dispositif complémentaire, d'améliorer considérablement la sensibilité des circuits de voie et, par suite, la sûreté de fonctionnement du block en cours d'installation sur notre Réseau. Cette amélioration est particulièrement intéressante pour les autorails, dont l'action est bien moins bonne que celle des locomotives, en raison de leur légèreté et du petit nombre de leurs essieux.



Autorail Bugatti aux environs d'Aubagne.

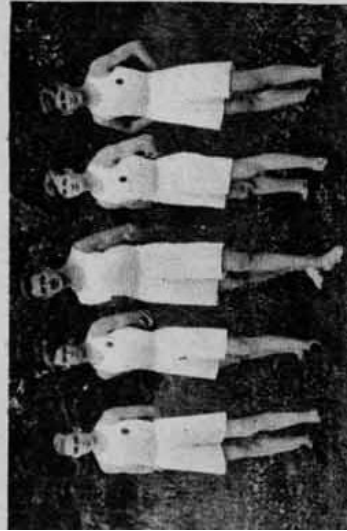
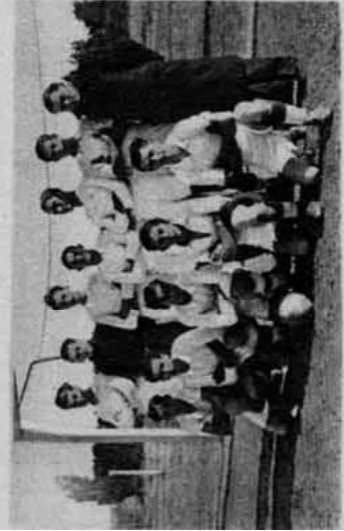
Photographie prise par notre collaborateur M. G. Bouche.

NOS LOISIRS



Ci-dessus de gauche à droite :
Equipe d'Association de l'Union
P.L.M. Teilloise; l'Equipe réserve
et l'Equipe I de basket-ball de
l'U.S.P.L.M. de Nice.

Ci-dessous : les Equipes « Minimes » et « Juniors » du S.C. Nimois, ainsi que le moniteur et les quatre apprentis P.L.M. de Laroche qui ont pris part le 4 juin à la Fête de la Croix-de-Berny.



Chez nos Sportifs

NOTRE FÊTE DU 4 JUIN 1937

C'est par un temps splendide que s'est déroulée, le 4 juin, sur le Stade de l'U.S. Métropolitaine, à la Croix-de-Berny, la grande fête organisée par l'Union Sportive des Cheminots français en l'honneur des membres de la XIII^e session du Congrès International des Cheminots de fer.

Devant une nombreuse assistance, les athlètes sélectionnés de tous les Réseaux ont pris part au Challenge d'Athlétisme, comportant les épreuves classiques de courses à pied et concours divers. Nos représentants, dont les Parisiens étaient les plus nombreux, ont pris la 3^e place du classement général.

Notons également un relais de 4 x 100 m, réservé à 4 apprentis de chacun des Réseaux et au cours duquel nos tout jeunes participants, appartenant au centre de Laroche, opposés à des concurrents plus âgés et préparés depuis plusieurs années, ont néanmoins fait preuve de réelles qualités.

Au cours de cette réunion s'est également disputée la finale du Challenge de Basket-ball, opposant les Cheminots de l'Etat à ceux du P.L.M. Nos représentants, dans cette épreuve, ont dû s'incliner devant leurs adversaires qui avaient d'ailleurs fait preuve, au cours des éliminatoires, d'une très nette supériorité.

Dans les épreuves de natation, nos nageurs du S.O.P.L.M. de Marseille ont fait une excellente impression en se classant seconds dans les épreuves de relais 3 nages et 5^e dans le relais nage libre, tandis qu'en water-polo ils ne s'inclinaient que contre une équipe composée des sélectionnés du Nord et de l'Alsace-Lorraine.

En tennis, nos représentants, détenteurs de la Coupe Dupin interréseaux, ont fait une excellente exhibition contre les joueurs du Métro.

La fête a pris fin de brillantes démonstrations de séances d'éducation physique, selon la méthode naturelle de G. Hébert, par les apprentis du Réseau de l'Etat et les élèves des écoles du Réseau du Nord, ainsi que sur des exhibitions des jeunes athlètes de la S.T.C.R.F. et du Métro.

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

Association. — Le second match Montpelliérain, comptant pour la demi-finale — le premier s'étant terminé par un résultat nul — a donné l'avantage (3 à 0) aux Parisiens qui se sont qualifiés ainsi pour la finale. Cette dernière, disputée le 23 mai au Stade de Villeneuve-Saint-Georges, entre les Cheminots de Miramas et ceux de Paris, a confirmé la légère supériorité de Miramas, déjà détenteur du Challenge de l'an dernier.

Basket. — C'est également à Villeneuve-Saint-

Georges que se disputa la finale de cette compétition, mettant aux prises les Cheminots d'Oullins, tenants du Challenge, à ceux de Paris, Oullins, cette fois encore, l'a emporté.

L'ACTIVITÉ DANS LES CLUBS

PARIS. — **Association et rugby.** — Ainsi qu'on l'a vu plus haut, la saison à Paris s'est terminée, en association, sur la finale du Challenge du Réseau P.L.M. Soccer et rugby men vont maintenant pratiquer l'athlétisme afin d'être, au début de la saison hivernale, en possession de tous leurs moyens.

Basket. — La saison vient de se terminer par la finale du Championnat de Paris (honneur) qui échappa aux Cheminots parisiens sur une sévère défaite de 54 à 14 devant le Métro.

Educational physique. — Une soixantaine de Juniors et une quinzaine de Seniors suivent, très régulièrement, les cours d'éducation physique pratiqués selon la méthode Hébert chaque dimanche au Stade de Villeneuve.

La récente visite médicale, subie par une quarantaine de jeunes sportifs et sportives, a permis de constater de réels progrès depuis le dernier examen médical (augmentation de poids, élargissement de la cage thoracique et de la capacité pulmonaire, etc...). Ces résultats sont des plus encourageants.

Natation. — Sous l'impulsion des dévoués moniteurs de cette section, le brevet de nageur scolaire a pu être délivré à 5 enfants d'agents, dont une jeune fille.

Boules. — Le Championnat a inauguré, avec un plein succès, la saison bouliste du secteur de Corbeil, où nous enregistrons la première victoire de la section. Depuis, chaque dimanche, les quadrettes parviennent aux ultimes parties des championnats qui se succèdent dans ce secteur. Le 2 mai, la section bouliste remettait en compétition le Challenge des Cheminots de la Région parisienne qu'elle détient sans interruption depuis 6 ans. Une nouvelle victoire lui donne encore, pour une année, la garde de ce challenge. L'aménagement du terrain de jeux de la rue de Chalon à Paris se poursuit activement.

MONTARGIS. — **Association.** — Signalons quelques résultats intéressants obtenus au cours de la saison. L'équipe I a battu successivement le F.C. Cosnols (5 à 1), U.S. Montargis (4 à 1), Briare (5 à 0), Gien (3 à 0), Briennon (10 à 1), Langlée (5 à 2). Un match nul contre Fourchambault (1 à 1) et une défaite de 0 à 3 contre Clamecy.

L'équipe Réserve, sur 25 matches disputés, ne connaît qu'une seule défaite contre les champions du district de l'Orléanais.

BOURG. — *Rugby*. — La saison s'est éclose par une rencontre entre les anciens et jeunes du Racing-Club Bressan P.L.M. Ces derniers l'ont emporté sur leurs aînés par 15 à 12.

DIJON. — *Basket-Ball*. — L'équipe I enlève le Challenge du Tournoi de Valentigney. L'équipe II bat l'équipe I de la Jeanne-d'Arc de Dijon par 33 à 27 et les Juniors des Cheminots de l'Etat par 12 à 1.

Signalons, enfin, un grand tournoi de basket-ball organisé dans un but de propagande par les Cheminots Dijonnais et qui a obtenu un grand succès. 8 équipes féminines y participaient : 2 féminines de l'A.S.P.T.T. de Paris, 2 équipes des Cheminots de l'Etat, 2 équipes suisses, une équipe du Cercle de Dijon et l'équipe du club local cheminot. Côté équipes masculines : l'équipe du Cercle Athlétique Genevois, champion de Suisse, et une sélection Cheminots Dijonnais-Cercle Dijonnais.

Belle journée sportive qui ne peut que contribuer à mettre en valeur ce sport si intéressant et un peu délaissé dans la région.

NIMES. — *Association*. — Dans le Championnat du Gard, 1^{re} et 2^e séries, les équipes I et réserve prennent respectivement la 3^e et la 2^e place.

Les Juniors, après une brillante participation dans la Coupe Nationale, enlèvent le titre de Champion du Gard de la catégorie.

Enfin les Minimes, finalistes de leur championnat, ont obtenu, au cours de la saison, des résultats des plus satisfaisants.

NICE. — *Association*. — L'équipe I, après avoir tenu tête en championnant jusqu'aux matches retour, a réussi malgré un fléchissement à conserver sa place en première série, pour la prochaine saison.

L'équipe Réserve, après une brillante saison, tant en championnat qu'en matches amicaux, a ébloui sa saison par un déplacement au Teill. Les Cheminots Teillois, qui s'étaient assurés le meilleur lors d'un match aller par 3 à 2, ont dû s'incliner devant les Nivols par 4 buts à 1.

Les Juniors terminent 3^e du championnat derrière l'O.G.C. Nice et à 1 point de l'A.S. Monaco.

Basket. — Nouveaux promus en division d'excellence, l'équipe I termine 5^e du championnat et conserve sa place pour la prochaine saison.

Les Juniors ont disputé la Coupe Formento où ils se classent 1^{er} ex-æquo avec le S.A. Nice.

Boules. — Débuts de saison très prometteurs chez les boulistes qui remportent de nombreux succès et s'entraînent activement en vue des prochains challenges.

AIX-EN-PROVENCE. — *Basket*. — A l'issue des championnats de division d'excellence, les formations I et II sont classées 2^e. Par contre, l'équipe Juniors n'ayant jamais connu la défaite, enlève le titre de Champion du Littoral.

Une équipe féminine vient de se créer au sein du Basket P.L.M. Aixois.

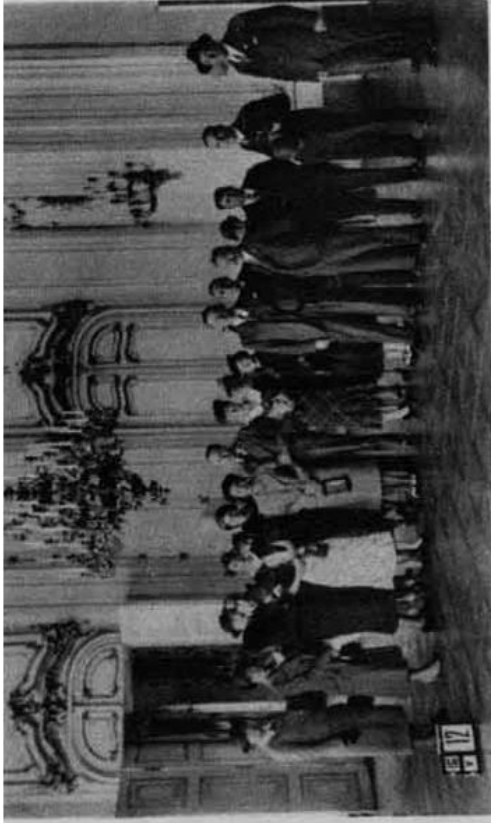
DOLÉ. — *Rugby*. — L'équipe des Cheminots Doléais a terminé sa saison brillamment.

Signalons les succès remportés sur les clubs suivants : R.C. Pontissalien (20 à 3 et 17 à 9), Cercle laïque Dijonnais (11 à 7), Football Saint-Claudian (8 à 0), U.S. Autunoise (8 à 3). Deux défaites sont à enregistrer contre le C.S. Ledonien (11 à 7) et le C.O. Creusotin (61 à 0).

LE TEILL. — *Association*. — Au cours d'un tournoi de sixte organisé par l'Etoile Sportive Lafarge, les Cheminots du Teill se font particulièrement remarquer et arrivent en finale, où ils doivent cependant succomber devant l'U.S. Denteuffit par 3 à 0.

Nous sommes heureux de signaler l'affiliation à notre Amicale Sportive de deux nouvelles sociétés boulistes, la *Boule Fleurie P.L.M.*, de *Cavaillon* et l'*Amicale-Boule P.L.M.*, de *Port-de-Lignon*. D'autres groupements sportifs sont en voie de formation à Maçon et à Roanne.

E. CAMUS,
Président de l'A.S.C.P.L.M.



Schoenbrunn, le Versaillais autrichien, a reçu la visite de l'A.T.C. lors de son récent voyage en Europe Centrale.

Chez nos « Atécistes »

des adhérents aux diverses A.T.C. s'élevé actuellement à 30 000 environ. C'est dire l'effort énorme qu'avec un admirable désintéressement et d'une ardeur renouvelée fournissent tous les délégués techniques, tous les comités, les commissaires et les cadres des Equipes de Plein Air pour assurer à tous : soit les renseignements dont ils ont besoin pour leurs voyages individuels ; soit des sorties et excursions fréquentes, économiques, bien préparées, bien accompagnées ; soit des « collectives » appropriées aux forces de nos fervents de l'Exercice Familial en montagne, dans la plaine ou sur l'eau.

Il n'est pas possible d'insister sur les très nombreuses sorties d'une journée ou d'une demi-journée organisées par les comités de sections ou les groupes de gare pour leurs adhérents. D'après les seuls renseignements parvenus, le nombre total des participants a dépassé les 5 000 ces deux derniers mois.

Mais il nous faut mentionner les quelques grands voyages qui ont rallié, au total, plus d'un millier de nos Atécistes ces dernières semaines ; ce furent successivement : deux belles manifestations dans les *Pyrénées* ; une croisière de Grenoble et Chambéry sur la *Côte des Maures* et de l'*Estérel* ; un voyage de 15 jours au *Maroc* et en *Algérie* ; la *Fête des Narraisses* en Suisse ; une *Europe Centrale* (Suisse, Autriche, Hongrie, Tchécoslovaquie, Allemagne ; 200 participants) ; deux voyages d'une semaine en *Corse* ; deux voyages, l'un dans la *Haute-Alsace*, l'autre à *Strasbourg* et dans le nord des *Vosges* ; un voyage à *Londres* ; la *Fête des Narraisses* en Suisse ; une grande *Fête du Plein Air* dans le *Jura*, où se retrouvèrent excursionnistes, campeurs, cyclistes et canoëistes de l'A.T.C.

Au sujet du Plein Air, nous disons toute notre joie de voir cette branche en plein développement.

Le nombre de nos skieurs est devenu si considérable que nous renouons à les dénombrier ; chacun entraîne quelques camarades et les groupes puis les équipes se forment sans effort.

Aux campeurs de l'an passé se sont joints récemment de nouveaux éléments et le spectacle des campings A.T.C., avec mâts dressés au milieu du village, est des plus réjouissants.

Le Comité A.T.C. de l'Exposition. — Pour faciliter la visite de l'Exposition aux membres des A.T.C., ainsi qu'aux cheminots de l'étranger, il a été créé un Comité A.T.C. de l'Exposition qui fonctionne depuis quelque temps. Son Secrétaire général est installé dans des locaux situés sur le quai n° 1 de la gare Saint-Lazare où nos sociétaires trouveront tous les jours — même le dimanche — de 8 h à 12 h et de 14 h à 19 h, un accueil cordial et tous les renseignements possibles sur l'emploi de leur temps de séjour à Paris, les réductions obtenues en leur faveur, aussi bien pour la visite de l'Exposition que dans les théâtres, cinémas, etc... de Paris.

De province, écrivez directement au Secrétaire général du Comité A.T.C. de l'Exposition, 44, rue de Rome, Paris ; indiquez le n° de votre carte A.T.C. et joignez 2 francs en timbres. Vous recevrez une pochette contenant le plan du métro, de l'Exposition, les itinéraires recommandés, les restaurants, pavillons, etc... faisant des réductions et toutes indications utiles pour bénéficier d'entrées à prix réduits, etc...

Si vous êtes en peine pour vous loger à Paris, demandez en outre, plusieurs jours à l'avance, au Secrétaire général de trouver votre ou vos chambres à une ou deux personnes, en précisant la date exacte de votre arrivée, la durée exacte du séjour et si vous désirez trouver le confort, le demi-confort, la simplicité ; il va de soi que vous devrez vous en remettre d'avance complètement à ce Secrétaire, car les difficultés de logement vont être telles cet été qu'il retiendra ferme les chambres pour vous, sans discussion ultérieure possible sur les prix, etc...

Dans le Bulletin A.T.C. n° 14 (juin) sont en outre indiqués des Hôtels A.T.C. des environs de la gare de Lyon, avec les prix qu'ils se sont engagés à faire aux Atécistes, dans la mesure naturellement de leurs chambres disponibles ; on peut leur écrire directement et sans attendre au dernier moment.

Nous sommes heureux d'avoir pu réaliser cette organisation qui paraît devoir rendre d'importants services à nos collègues, ainsi qu'aux cheminots étrangers.

Sorties, Voyages, Excursions. — Le nombre



Groupe d'« Atécistes » se dirigeant, joyeux, vers les lles de Lérins.



Sous la direction de notre sympathique Commissaire central Lacoste, Secrétaire de la Fédération française, voilà que la bicyclette, naguère délaissée, devient un sport très à la mode. De fortes équipes se forment et constituent des cortèges pleins d'entrain sur nos routes pittoresques : elles s'attardent même à des circuits « à profils accentués » disent les techniciens.

Autre vogue charmante : le canoë, sujet d'étonnement en 1936 pour la plupart de nos équipiers, a pris brusquement une place de choix parmi nos Atécistes du Plein Air. Nous en avons, en ce mois de juin, une véritable flotte qui évolue sous la direction d'un « Amiral » — oui, parfaitement — choisi par ses camarades.

Chez les Apprentis P.L.M. — Et voilà la plus récente nouvelle : nos apprentis du Réseau vont pouvoir, avec la permission de leurs parents, se faire inscrire à l'A.T.C. Ces benjamins seront reçus à bras ouverts dans nos sorties et nos équipes, et nous ferons pour eux, à l'occasion, des groupes spéciaux dont les comités et les C.G.P.A. s'occuperont d'une façon toute spéciale. Courage les jeunes ! Quelle belle génération se prépare parmi les cheminots 1927 ! « Jolie, jolies, pleurs de joie » eût dit Pascal !

H. LENOIR,
Président de l'A.T.C.



Les fêtes du Taureau à Nîmes : le Président du Conseil municipal de Paris remet le monument à la ville de Nîmes. — Reconstitution de l'arrivée à Nîmes du premier train de Beaucaire. — Cour d'Amour dans les Jardins de la Fontaine.

Chez nos Artistes

— *L'Association Artistique P.L.M. de Nîmes* a prêtée ses concours aux brillantes « Fêtes du Taureau » qui se sont déroulées du 8 au 16 mai dernier, à l'occasion de la remise à la ville de Nîmes du superbe taureau de bronze qui ornait l'une des ailes du défunt Trocadéro. Voici ce que nous communiquons à ce propos M. Mollion, le sympathique Président de notre Artistique Nimoise :

« Cette semaine de réjouissances comportait deux représentations de la Comédie-Française dans le cadre majestueux de nos arènes, deux festivals de musique, trois conférences littéraires, une grande « pégonlade » (défilé nocturne provençal), une fête régionaliste avec les concours des « gardians » et des « farandoleurs » de Provence et du Languedoc, un défilé de chars allégoriques, des jeux floraux avec Cour d'Amour et concours de poésies dans notre superbe Jardin de la Fontaine et enfin, plusieurs courses de taureaux dont une course royale et une corrida de gala.

« De nombreuses personnalités participèrent à ces manifestations, notamment M. Raymond Laurent, Président du Conseil municipal de Paris, et M. Edouard Herriot, Président de la Chambre des Députés.

« La Municipalité nous ayant fait l'honneur de nous demander notre concours, nous avons donné, en ce qui nous concerne, la reconstitution historique de l'Arrivée à Nîmes du premier train de Beaucaire il y a cent ans, et nous avons associé à cette manifestation la Compagnie P.L.M., son Club sportif et son A.T.C.

« Cette reconstitution, qui comprenait une machine type 1839 « Le Petit Poucet » et son tender, un wagon à voyageurs avec occupants en costume 1839, et deux wagons à marchandises dont l'un réservé à la musique du 49^e de ligne (dans la tenue militaire de l'époque) obtint un succès très vif et la presse a été unanime à déclarer que nos chars « dignes des plus grands corsis et des plus grandes cavalcades » étaient impeccables de présentation et de conception.

« Trois gardians à cheval dont M. le Marquis de Boroncelli, porteurs des fanions des trois sociétés cheminotes, précédaient les quatre chars tirés par douze chevaux de l'armée.

« Cette reconstitution historique, réalisée grâce à l'aide généreuse de M. le Directeur Général et de nos chefs régionaux, fut tout à l'honneur de notre corporation. Nos cheminots avaient eu d'ailleurs la délicate attention de se grouper autour de leurs chefs pour rendre un

hommage à la mémoire de Paulin Talabot : tous se rendirent à la gare de Nîmes-Voyageurs pour déposer deux superbes gerbes de fleurs au pied du buste de notre premier Directeur Général, magnifiquement pavoisé pour la circonstance.

« Après notre courte allocution exaltant les vertus de l'incétre Talabot, le cortège, gardians porte-fanions en tête, se reforma pour se rendre à la Cour d'Amour dans les Jardins de la Fontaine, où l'un des nôtres, M. Ferdinand Breysse, Président de l'Association Artistique et Littéraire du P.L.M. de la Région Lyonnaise, et Vice-président du Salon des Poètes du Sud-Est, devait être fêté et vivement acclamé pour son beau poème « Le Taureau » (premier prix de poésie en langue française au concours des jeux floraux).

— Le vernissage du remarquable Salon annuel de l'Artistique P.L.M. de l'Agglomération Lyonnaise (plus de 400 œuvres cette année) a eu lieu le 23 mai, rue de la Charité à Lyon, dans une salle de l'École de Commerce, que la Chambre de Commerce de Lyon avait aimablement mise à la disposition des organisateurs.

Répondant au Président Breysse, qui venait de mettre en valeur le bel effort artistique de ses collègues cheminots, M. Bollaert, Préfet du Rhône, qui avait bien voulu accepter d'inaugurer ce Salon, eut les paroles les plus élogieuses pour la jeune Association ; il lui dit sa joie de voir grandir d'année en année son Salon, échos il y a quatre ans et il exprima le souhait de voir d'autres Administrations suivre l'exemple donné par les cheminots ; il encouragea ceux-ci à continuer à mettre aussi sagement à profit leurs loisirs « en fuyant le matérialisme dégradant des loisirs sans idéal ».

Des paroles non moins réconfortantes furent prononcées par M. Lavie, Président d'honneur de la Société ; M. Ribard, au nom de notre Directeur Général ; M. Burillon, Adjoint au Maire qui exprima les regrets du Président Herriot et sa propre joie de se trouver parmi des cheminots à ce vernissage qu'avaient bien voulu honorer de leur présence MM. Beaussier, Président de la Société Lyonnaise des Beaux-Arts ; Baveret, représentant la Chambre de Commerce, ainsi que MM. les Chefs des Services du Réseau.

Nous sommes heureux de compléter tous les exposants, sans oublier les dévoués/organisateurs de cette belle manifestation : MM. Bonne, Crozat, Chomienne, Ch. Pirat, A. Dusseau, Baptiste et Mlle Cuvier.

Au vernissage du Salon de l'Artistique P.L.M. de l'Agglomération de la Région Lyonnaise, pendant l'allocution de M. Bollaert, Préfet du Rhône.

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^e)

LES DERNIERS DOCUMENTS DE PUBLICITÉ PARUS :

BROCHURES { CATALOGUE P. L. M. ÉTÉ 1937.
INDICATEUR AUTOCARS P. L. M.
ÉTÉ 1937.

DÉPLIANTS { Services Été 1937 : Auvergne - Bour-
HORAIRES { bonnais - Bourgogne - Morvan - Côte
d'Azur - Jura - Savoie - Dauphiné.
Stations thermales - Fontainebleau.
Fontainebleau et la forêt. — " Pour
vous qui parlez P. L. M. ... quelques
conseils ". — Les fleurs de la Côte
d'Azur ; du soleil pour vos amis !
Trains spéciaux ; Été 1937. — Billets
populaires.

PROSPECTUS

Calendrier des principales manifestations touris-
tiques, sportives, commerciales, etc. qui auront lieu à
Paris et sur notre Réseau pendant le 3^e trimestre 1937.

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.

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

Consultez aussi le catalogue RAYONS ANNEXES
de Pendules, Réveils, Bijouterie, Orfèvrerie.



**MONTRES
DE
BESANÇON**

SARDA
BESANÇON

FABRIQUE PHOTOGRAPHIQUE DE PRÉCISION

Echange et reprise de
montres et bijoux
anciens

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

**VOITURES
d'enfants
et JOUETS
RINGEVAL**



26, Avenue de la République
MAISONS - ALFORT (Seine)

**Vêtements en Peau
Articles de Chase
Sacs en tous genres**

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

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

ÉCHOS ET NOUVELLES DE LA FAMILLE P.L.M.

PARIS

(De M. TREMBLAY, Corres-
pondant pour la 2^e Division de
l'Exploitation.)

Le départ en retraite de M. Louis RENARD, Employé principal à la 2^e Division (groupe des Horaires), a donné l'occasion à ses chefs directs et à ses collègues de lui manifester leur sympathie et leur estime, lors d'une réunion tenue à la fin du mois dernier et au cours de laquelle cet agent recut à titre de souvenir une superbe batterie d'arrosage et une table de jardin.

(De M. CHOCAT, Correspon-
dant pour le Service Central du
Matériel.)

M. ROBERDEAU, Employé de notre 1^{er} Bureau, est parti en retraite le 1^{er} juin, après 30 ans de services. Ses collègues et amis lui ont offert, en témoignage d'estime, un très beau carillon. Tous nos vœux l'accompa-
gnent pour qu'il jouisse longtemps d'un repos bien mérité.

(De M. VIGNAL, Correspondant
pour la 1^{re} Section de l'Exploita-
tion.)

Le 15 mars dernier, M. Joseph CLAVEL, Employé de notre Inspec-
tion principale, décidait à la suite d'une longue maladie. Le 22 du mois suivant, la veuve de cet excellent ami, elle-même Employée de la 5^e Division, disparaissait à son tour prématuré-
ment, laissant un petit garçon de 7 ans. En présence de cette doulou-
reuse situation, MM. les Chefs directs et tous les collègues des deux dis-
parus ont procédé à une souscription en faveur du jeune orphelin.

Avec une précision dont nous la remercions, Mme Louis PAVARD, née MICHEL, a bien voulu nous signaler la belle lignée de cheminots P.L.M. fournie par sa famille. Mariée à un Sous-Chef de manutention à Paris, elle est la fille d'un ex-Chef de train de Langogne, lui-même fils d'un ex-Brigadier, possesseur de La Bastide-Saint-Laurent, dont le grand-père, Jean Michel, était poseur de la voie lors de l'ouverture de la ligne Nîmes-La Grand'Combe en 1841 !

Modification apportée à la liste des Correspondants du Bulletin P. L. M.
publiée dans le numéro de janvier 1937 :

— M. BOUCHER (Secrétariat de la Direction) a été désigné comme Correspondant pour la Direction et Services annexes en remplacement de M. AUDEOUD.

• Nous sommes heureux de signaler les naissances : de Lucien, 11^e enfant de M. Emile TAUPIN, Brigadier à Melun ; d'Évelyne, 7^e enfant de M. Alexandre FALCONNIER, Facteur-enregistreur à Flogny ; de Louise, 7^e enfant de M. Louis BARTHÉLEMY, Brigadier de manutention à Bercy.

(De M. PONT, Correspondant
pour la 1^{re} Section de Traction.)

• Nous apprenons avec plaisir la naissance d'un 6^e enfant chez M. Georges BOUDINOT, Manœuvre à Corbeil.

• M. Ferdinand-François NEUILLY, Manœuvre au dépôt de Laroche, a obtenu un franc succès au 27^e Salon de l'Artisanat des Chemins de fer français. Cet excellent serviteur du Réseau a présenté à ce Salon deux grands tableaux faits uniquement au crayon, représentant Morez et Toucy-Ville.

• Nous avons appris avec plaisir que M. Georges LEFEBVRE, Sous-Chef de brigade d'ouvriers au dépôt de Paris, avait obtenu de la Chambre Syndicale de l'Acétylène et de la Soudure autogène la médaille et le diplôme des vingt ans de soudure dans la même maison.

(De M. BLANC, Correspondant
pour la 1^{re} Circonscription du
Matériel.)

• Nous sommes heureux d'enregistrer les naissances : d'un 9^e enfant chez M. Pierre LANIER, Manœuvre à l'Entretien de Dôle ; d'un 10^e enfant chez M. Henri RENOY, Aide-ouvrier à Dijon-Perrigny.

(De M. BÉRAUD, Correspondant
pour le 1^{er} Arrond. de la
Voie.)

• Un 7^e enfant est venu s'ajouter à la belle famille de M. Roger BARRE, Cantonnier en résidence à Boulan-
court. Nous enregistrons avec un égal

Charles BONIN, Homme d'équipe à Lons-le-Saulnier ; d'un 9^e enfant chez M. Louis GRÉGOIRE, Vagonnier à Dijon ; d'un 8^e enfant chez M. Gabriel PILLARD, Homme d'équipe à Perrigny ; d'un 7^e enfant chez M. Charles LAURENT de la BARRE. Sous-Chef de gare à Besançon-Viotte et chez M. Gilbert ZIMMERMANN, Homme d'équipe à Belle ; d'un 6^e enfant chez M. Marcel PHELIZOT, Aiguilleur aux Laumes-Alesia ; d'un 5^e enfant chez MM. Jean FRIGIOLINI, Brigadier à Morez ; Louis BOUVET, Homme d'équipe à Dijon-Ville ; Marcel RANDOULET, Homme d'équipe à Châtillon-sur-Seine ; Emile JOBAR, Commis de 2^e classe à Dijon-Ville.

• Nos félicitations à M. Raymond HOUSSE, Chef de gare à Magny-Fauvermay, qui vient de recevoir la médaille d'argent de la Mutualité au titre d'Administrateur de l'Orphelinat des Chemins de fer français (section de Dijon).

(De M. GUIMARD, Correspon-
dant pour la 3^e Section de Traction.)

• Nous apprenons la naissance d'un 5^e enfant au foyer de M. BREYSSE, Aide-ouvrier au dépôt de St-Etienne.

(De M. BARROU, Correspon-
dant pour le 11^e Arrond. de la
Voie.)

Le 9 mai 1937, près de 50 Agents joints, un certain nombre de Chefs supérieurs offraient, dans les salons du Buffet de St-Etienne, un déjeuner amical à M. BORREL, Chef de district principal (surnom) à Lyon, à l'occasion de sa mise à la retraite. Au champagne plusieurs d'entre eux exprimèrent au nouveau retraité, dans de très cordiales allocutions, l'estime unanime qu'il avait su conquérir au cours de sa longue et active carrière par son bel esprit de camaraderie et sa grande compétence professionnelle. Puis un superbe bronze fut remis à M. Borrel qui se montra extrêmement touché de cette manifestation de sympathie. Le 21 mai, le Personnel des Bureaux et du Service Electrique du 11^e Arrondissement tenait à son tour à féter M. Borrel en lui remettant un très beau souvenir.

DIJON

(De M. GRANDJEAN, Corres-
pondant pour la 3^e Section de
l'Exploitation.)

• Nous apprenons avec plaisir les naissances d'un 11^e enfant chez M.

• Nous avons appris avec plaisir la naissance d'un 10^e enfant chez M. et Mme **BESSON**, Cantonnier et Gardien-barrières à Couzon (Loire). Nos meilleurs vœux et tous nos compliments pour cet heureux événement — d'autant plus remarquable que M. et Mme Besson ne sont âgés que de 31 ans.

CLERMONT-FERRAND

(De M. **CLERMONTTEL**, Correspondant pour le 10^e Arrondissement de la Voie.)

• Nous apprenons avec plaisir les naissances d'un 5^e enfant chez M. **MAJOREL**, Chef de section à Clermont-Ferrand ; **MAZE**, Cantonnier à Gannat ; **ARNAUD**, Cantonnier à Marsac-en-Livradois et **FAVIER**, Cantonnier à Bessay-sur-Allier ; des 3^e et 4^e enfants chez M. **DEGRANGE**, Cantonnier à St-Agnan.

SAINT-ÉTIENNE

(De M. **BEYLLIER**, Correspondant pour la 6^e Section de l'Exploitation.)

• Le 30 avril dernier, à l'occasion du départ en retraite de M. **SOLOMIEU**, Chef de bureau de 1^{re} classe à notre Centre, dont le Bulletin P.L.M. a retracé la « Belle Carrière », les Agents de l'Inspection principale lui ont offert, au cours d'un apéritif d'adieu, un objet d'art en témoignage de leur attachement. M. Solomieu a répondu en termes choisis aux vœux qui lui étaient exprimés.

VALENCE

(De M. **PASSAS**, Correspondant pour la 7^e Section de l'Exploitation.)

• Nous apprenons qu'un 7^e enfant est venu s'ajouter à la belle famille de M. **Marius MENASSIER**, Homme d'équipe à Avignon. Il nous est étonnamment agréable d'enregistrer la naissance d'un 6^e enfant chez M. **Joseph CAYRON**, Brigadier de manutention à Avignon et d'un 5^e chez M. **Julien ARCHINARD**, Conducteur à Valence.

(De M. **PERPOINT**, Correspondant pour le 5^e Arrondissement de la Voie.)

• Nos compliments et vœux les meilleurs : à M. **Clément SAURET**, Cantonnier à Valence, à l'occasion de la naissance de son 5^e enfant ; à M. **Théophile DUPIN**, Cantonnier à l'Isle-Fontaine-de-Vaulcuse et à M. **Louis CHARIGNON**, Cantonnier à Romans, à l'occasion de la naissance de leur 6^e enfant.

FROMAGE EXQUIS

Fabriqués à
DOLE (Jura)



TOUJOURS APPÉTISSANT
TOUJOURS FRAIS
TOUJOURS BON

PRIMES DE LUXE
A TOUS CONSOMMATEURS

MARSEILLE

(De M. **DELERIEU**, Correspondant pour la 8^e Section de l'Exploitation.)

• Notre Chef de gare de Cannes, M. **GONNET**, part en retraite. Nous sommes heureux de signaler qu'à cette occasion le Conseil municipal de cette ville, dans sa séance du 28 mai, a voté une adresse de remerciements et de félicitations à M. Gonnet, pour « services rendus à la ville de Cannes, tant au point de vue de la publicité et du tourisme que de la réception des souverains et personnalités étrangères ». Nos félicitations à M. Gonnet pour cette marque de sympathie dont la presse locale s'est fait l'écho.

(De M. **DUREAU**, Correspondant pour la 8^e Section de Traktion.)

• A l'occasion de la nomination, au grade de Contremaître-adjoint à Nice, du Chef de brigade de manoeuvres **Louis CAIRE**, de Miramas, le Personnel de ce dépôt a offert au nouveau promu un objet d'art au cours d'un apéritif d'honneur, servi au Buffet de Miramas.

• Nous enregistrons la naissance : d'un 4^e enfant au foyer de M. **Martial GRENIER**, Ouvrier au dépôt de Veynes ; d'un 5^e enfant au foyer de M. **Edmond SERRET**, Aide-ouvrier au dépôt d'Avignon ; d'un 6^e enfant dans celui de M. **Fernand DACHEZ**, Manoeuvre à Carnoules ; d'un 7^e enfant chez M. **Jules ROUX**, Manoeuvre au dépôt de La Blancarde ; d'un 9^e enfant chez M. **Louis ROUSSEL**, Ouvrier à Aubagne.

Nos vœux les meilleurs.

(De M. **FÉDIERE**, Correspondant pour les ateliers d'Arles.)

• Nous apprenons avec plaisir les

naissances : d'un 5^e enfant chez M. **MM. ADERT**, Aide-ouvrier aux ateliers de Courbessac et **ROUX**, Aide-ouvrier au Petit Entretien de Nîmes ; d'un 6^e enfant chez M. **Joseph KRAFT**, Manoeuvre-spécialisé à Valence ; d'un 8^e enfant chez M. **Joséph HILLAIRE**, Visiteur à Langogne.

• Nous sommes heureux de signaler ici le brillant succès obtenu par M. **René COULOMB**, Instituteur à Vénéjan (Gard), qui, ayant été admis au concours pour l'emploi d'inspecteur de l'Enseignement primaire, vient d'être nommé en cette qualité à Lure (Haute-Saône). Ce fonctionnaire est le fils de M. Gaston Couliomb, Manoeuvre-spécialisé à Courbessac.

(De M. **FAURE-VINGENT**, Correspondant pour le 6^e Arrondissement de la Voie.)

• Nous enregistrons avec plaisir la naissance : d'un 9^e enfant chez M. **Ferdinand BOULET**, Chef de canton à Breil ; d'un 4^e enfant chez M. **DUTFOY**, Attaché à Marseille.

NIMES

(De M. **FLEURY**, Correspondant pour la 9^e Section de l'Exploitation.)

• Un groupe de 10 agents de l'Inspection principale de la 9^e Section vient d'obtenir l'heureux gagnant d'un lot de 50.000 fr. à la Loterie Nationale (6^e tranche).

(De M. **CLERC**, Correspondant pour la 7^e Section de Traktion.)

• Nous apprenons avec plaisir la naissance : d'un 7^e enfant chez M. **Maurice GONTAL**, Chauffeur de route à Nîmes ; d'un 4^e enfant chez M. **Albert GROS**, Aide-ouvrier à Alès, ainsi que chez M. **Antonin TALA-GRAND**, Manoeuvre à Nîmes ; d'un 5^e enfant chez M. **Urbain PEYTAVIN**,

Manoeuvre à Nîmes, ainsi que chez M. **Sully ROSSIERE**, Manoeuvre à Alès ; d'un 8^e enfant chez M. **Albert DELOL**, Manoeuvre à Nîmes.

CHAMBERY

(De M. **FITY**, Correspondant pour la 6^e Section de Traktion.)

• Nous avons enregistré avec plaisir les naissances d'un 8^e enfant chez M. **Franc NIVIERE**, Chauffeur de route à Ambérieu et d'un 9^e enfant chez M. **Camille GAILLOT**, Manoeuvre à Ambérieu.

HONORIFICATIONS DIVERSES

Officier de l'Instruction publique. — M. **BALLAND**, S.-Chef de gare à St-Germain-des-Fossés.

Officier d'Académie. — M. **DALIGAND**, Chef de manutention à Chalons ; **FARGES**, Facteur aux écritures à Avignon ; **MICHELET**, Garçon de bureau à la 3^e Section de Traktion.

Fédération Française du Dvouement. — Médaille d'or : M. **MAR-GUET**, S.-Chef de bureau à la 5^e Division de l'Exploitation ; Médaille d'argent : M. **BROISSANT**, Employé au bureau de l'ingénieur de Traktion à Chambéry.

Officier du Mérite Social. — M. **FAURE-VINGENT**, Chef de groupe du Service de l'Exploitation à Marseille.

Médaille de bronze de la Prévoyance Sociale. — M. **DAVIN**, Employé au dépôt de Chambéry.

Croix du Combattant Volontaire. — M. **MEYSONNIER**, S.-Chef de brigade d'ouvriers à Dijon-Ville.

Diplôme de l'Œuvre du Sanatorium des Cheminots. — M. **Marius GAIDJOL**, S.-Chef de brigade d'ouvriers au dépôt de Chambéry.

A NOS PROPAGANDISTES (70 6)

I. Tableau d'honneur des propagandistes.

• Le **Bulletin P. L. M.** est heureux d'inscrire à son **Tableau d'honneur des propagandistes** les agents suivants qu'il remercie vivement de leur activité au cours des deux derniers mois :

Mlle **DESMERCIERE**, Receveuse à Auxerre-St-Gervais ; **MM. JACQUET***, Commissaire principal à Chalon-sur-Saône ; **JACQUART**, Chef de gare à Navilly ; **LUYTON**, Chef de gare à Mauves ; **PONT**, Chef de gare à Buxy ; **POTOT**, Facteur-enregistreur à Toucy-Ville ; **SAMSON**, Commis à Montpeller.

* Propagandiste déjà mentionné au Tableau d'honneur. Conformément à nos Commentaires précédents, il s'agit uniquement ici de propagandistes ayant provoqué au moins six abonnements.

II. Commentaires.

• Le prochain Tableau d'honneur du n^o de septembre va marquer la fin de la première année d'activité des propagandistes. Le **Bulletin P.L.M.** rappelle qu'il décernera alors, comme il l'a promis, des récompenses aux plus zélés de ses propagandistes, choisis parmi ceux qui ont envoyé au moins 6 souscriptions.

Il espère que d'ici-là les très nombreux agents qui n'ont encore recueilli que peu d'abonnements

auront pu améliorer leurs résultats.

• Il ajoute qu'il se fera toujours un plaisir d'adresser des **formules de souscriptions d'abonnement** aux agents qui lui en manifesteront le désir.

• **Recommandation importante :** Qu'ils se servent ou non de la formule spéciale, les propagandistes ne doivent pas oublier d'indiquer **très lisiblement leurs noms et emplois**, s'ils veulent permettre à la Rédaction de tenir un attachement correct de leur activité.

ENCORE UNE FOIS, MERCI A TOUS !

LES 3 AMIS DE LA MAISON

« **VÉGÉTALE** » la pure graisse du fruit —

— HUILE « **DULCINE** » de toutes les plus fines

Savon « **La TOUR** » pour le linge et la toilette

LES PATES ALIMENTAIRES

« **LA POULE** » se trouvent dans les Coopératives P.L.M.

GILIBERT & TÉZIER à VALENCE

E. PIGELET
 TYPOGRAPHIE
 HELIOGRAVURE

189 - 191
 Bd VOLTAIRE
 PARIS (XI^e)

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

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

AVANCEMENTS EN GRADE (1)

Par décision du Conseil d'Administration en date du 21 mai 1937, ont été nommés ou promus :

SECRETARIAT DE LA DIRECTION

Attaché : M. Allignon P. (effet du 10-1-1937),
 Expéditionnaire : M. Toutain M. (effet du 14-4-1937) ; M. Riote F. (effet du 21-4-1937).

SERVICES FINANCIERS

Employé : M. Brès M.

EXPLOITATION

Service Central. — Inspecteur D^{rs} de 1^{re} cl. : MM. Gillot H. (Toulon), Cheynet P.
 S.-Chef de bureau de 1^{re} cl. : M. Guignot A.
 Contrôleur du Sec Central de l'Exploitation : MM. Goudet F. (Grand-Croix), Gaillard A.
 S.-Chef de bureau de 2^e cl. : MM. Toutain A. (Paris-Ctre), Joly J.
 Contrôleur techn. Ppal : M. Cassin H.
 Chef de groupe : M. Tournant R.
 Rédacteur Ppal : M. Bremond R.
 Contrôleur techn. (sécurité) : à Lyon, M. Penot J. (Laroche-Mig.).
 Employé Ppal : MM. Jallaquier E., Joffrain G., Bailly J.
 Employé : MM. Pigouy J., Bakinn P., Trameau R.
 Exploitée : Mmes Conflant S., Boursier H.
 Expéditionnaire : Mlle Pauline M., Mme Vve Pernet A., Mlles Réol M., Poccaton M.; Mmes Cadet B. (Bercy), Grand J. (Bercy), Pons M.

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

(Bercy) ; Mme Vve Vuidard M.; Mlles Bertontier S., Manguelin A. (Lyon-Per.); Mmes Rey P. (Villeneuve-St-Georges-Tr.), Audibert M.; Mlles Balle A., Cordier G., Lesagé M., Robert C.; Mme Pincol Y.
 Agent technique : MM. Parent G., Verdeil E., Commissé de 2^e cl. : à l'Agence d'Alger, Mme Orlanducci R.
Services régionaux. — Inspecteur D^{rs} de 2^e cl. : à Toulon, M. Pascal P. (Lyon).
 Inspecteur de 2^e cl. : P.C. de Lyon, M. Dupritol P.
 Contrôleur de l'Exploitation : Attaché à Lyon-Centre, M. Bonnot A. (Paris).
 S.-Chef de gare Ppal : à Marseille-St-Ch., M. Vernet G. (Valence).
 Chef de gare de 3^e cl. : à Grand-Croix, M. Lombard A. (Seyssel).
 S.-Chef de gare de 1^{re} cl. : à Bercy, M. Lafoutage A. (Dijon-V.); à Laroche-Mig., M. Lecol H. (Modane); à Valence, M. Guillot M. (Roanne); à Marseille-Jol.-Ar., M. Richard C. (Sète).
 Chef de bureau de gare de 2^e cl. : à Delle, M. Bord J. (Besançon-Mouill.).
 S.-Chef de gare de 2^e cl. : à Avignon, M. Sounelon A.; à Sète, M. Lacour G. (Paray-le-M.).
 Chef de gare de 4^e cl. : à Seyssel, M. Aumeray F. (Annemasse); à Ugine, M. Dole L. (Audincourt).
 Employé Ppal : à Valence-Ctre, M. Richard G.
 S.-Chef de bureau de gare : à Villeneuve-St-Georges-Tr., M. Botillon H. (Pontarlier); à Montceau, M. Leau E. (Bercy); à Audincourt, M. Audibert R. (Lyon-Ctre); à Besançon-V., M. Michel A.
 S.-Chef de gare de 3^e cl. : à Montargis, M. Cuzin J. (Maisons-Alfort); à Sens, M. Aublet P. (Moret); à Montchanin, M. Coquelard C. (Cosne); à Perrin-

gny, MM. Jouvent G., Lagrillière G. (Lé Teil); à Venissieux, M. Barnier C. (Lyon-Cx-R.); à Badan-Tr., MM. Fajot M. (Givors-Canal), Gauthier E. (Givors-Canal); à Lyon-Per., M. Corbet H.; à Gannat, M. Meunier G. (Clermont-Fd); à Moulins, M. Parant L. (Pt-de-Dore); à Paray-le-M., M. Perreau R. (Villeneuve-St-Georges); à Roanne, M. Perrat P. (Chasse); à St-Etienne-Pt-de-l'Ance, M. Rougé P. (Nuits-s-Ravières); à Terrenoire, M. Busseuil R. (Lyon-V.); à Avignon, MM. Alligre G. (Tarascon), Constant A. (Monte-Carlo); à Miramas, MM. Frauce A. (Caunes), Ardissou L. (St-Raphael-Val), Vignal E. (St-Rambert-d'Albon); à Ales, M. Jabouin M. (Cavallion); à Culot, MM. Bocquet F. (Bourg), Jacquet J. (Bourg); à Annemasse, M. Balson A. (Dôle-V.); à Aix-lès-Bains, M. Dunoijer J.; à Chambéry, MM. Chavrier J. (Montmélan), Gorlier S. (Givors), Morette G. (Chambry-Ctre).
 Commiss Ppal : à Lyon-Per., M. Rigaud J.; à Marseille-Jol.-Ar., M. Souchon E. (Aix-en-Prov.); à Marseille-St-Ch., MM. Nicolas G. (Marseille-Pr.), Léandri G.
 Facteur-Chef : à Maisons-Alfort, M. Silbain A. (Brassac-les-M.); à Villeneuve-St-Georges, M. Eyrès G. (Roquemaure); à Auxerre-St-Gerv., M. Boupet M. (Beaullieu-s-Mer); à Audincourt, M. Béregriat G. (Morvillars); à Besançon-V., M. Aillet G. (Coursance); à Dijon-V., M. Tranchant R.; à Dôle-V., M. Gressat R.; à Montbéliard, M. Fay E. (St-Etienne-la-Per.); à Moret, M. Descombin L. (Les Laumes); à Lyon-Brol, M. Vidal A.; à Lyon-Per., M. Boussarie H. (Sathonay); à Lyons-Cx-R., M. Chapot L. (Charri-bonnieres); à Villefranche-s-Stône; M. Charric J.-B. (Vertaizon); à Vichy, M. Boite C. (Montlins); à Thiers, M. Barnaudière H.; à Barben-

IMPRIMERIE

VOLO3-20
 3 LIGNES GROUPEES

henri francois

**HELIOGRAVURE
 TYPOGRAVURE**

47-49-51
 AVENUE PHILIPPE-AUGUSTE
 PARIS - XI^e



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

ENTREPRISE

G. & M. DESCHIRON

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

SIÈGE SOCIAL

126, Boulevard

Auguste-Blanqui

PARIS (13^e)

TÉLÉPHONE:

PORT-ROYAL 11-95

Registre du Commerce

Seine N° 225.305 B

TRAVAUX DE
 CHEMINS DE FER
 TERRASSEMENTS
 SOUTERRAINS

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

CRAYONS CONTÉ PARIS

POUR PEINDRE TOUT SOI-MÊME
LORRY
PEINTURE EMAIL RAPIDE

TRAVAUX PUBLICS
ET PARTICULIERS

ENTREPRISE
ÉTIENNE GRAVA
18, RUE RASPAIL, MARSEILLE
— Téléphone C. 33-92 —

COPIES DE LETTRES
REGISTRES
CLASSEURS

PAPETERIE GÉNÉRALE
ÉTABLISSEMENTS

DUPORT & C^{IE}

102, Boul. Beaumarchais
— PARIS (XI^e) —
MACHINE À ÉCRIRE

RUBANS
CARBONES
PAPIERS POUR LA

tane, M. Chareyron M.; à St-Raphaël-Val., M. Guizot L. (Draguignan); à Antibes, M. Philip F. (Veynes); à Aix-les-B., M. Rouz E. (Veynes); à Albertville, M. Mauglan P. (Peyraud); à Ambérieu, M. Conners M.; à Annecy, M. Perroux P. (Chambéry); à Modane, M. Carillon C. (Vénissieux); à Chamoniix, M. Didieron R. (St-André-le-Gaz); à Culoz, M. André P.; à La Cluse, M. Mullin M. (Bourg); à St-Claude, M. Morel G. (Bourg); à St-Jean-de-Maur., M. Poncez J. (Montmélian).
Chef de gare de 5° cl.: à St-Mammès, M. Froment F. (Villeneuve-la-Guy.); à Cadenet, M. Caillat H. (Andance); à Monteux, M. Rocher M. S., Chef de gare de 4° cl.: à Givors-Canal, M. Aurzollès J. (St-Germain-des-F.); à Clermont-Fd., M. Gaufé J. (Gerzao); à Pt-de-Dore, M. Vuillemon M. (Courty); à Cannes, M. Court G. (Pignans); à Monte-Carlo, M. Stinson A. (Champigny-s-Yonne); à Nice-V., MM. Lovisi R. (L'Estaque), Cardot R. (St-Germain-des-F.), Martin E. (Aubagne).
Chef-saiguilleur Ppal: à Badian-Tr., M. Verrier F. (Givors-Canal).
Chef de gare de 6° cl.: à Rochemaure, M. Didier J. (St-Pierre-d'Arg.); à Velleron, M. Guigon L. (Saillans); à Pignans, M. Pelattier P. (Sollès); aux Praz-de-Chamonix, M. Jacquier S. (Ambérieu).
Intérimaire de 2° cl.: à Villeneuve-St-Georges, M. Maritlier A. (St-Mammès); à Besançon-V.

M. Bouverel P. (Besançon-M.); à Veynes, M. Charretier E. (Sauveterre); à Vallorcine, M. Cadet L. (Ambérieu).
Commiss de 1^{re} cl.: à Maisons-Alfort, M. Gachel S. (Pt-s-Yonne); à Bercy, M. Pouthier G.; à Paris, M. Blond J.; au B. V. de Paris-Rép., M. Dayer L. (Agence P.L.M. St-Lazare); à Lyon-Per., M. Bittouad F.; à St-Germain-au-Mt-d'Or, M. Moudrille L. (Fontaines-s-Saône); à Vichy, M. Tiple L.; à Aix-en-Prov., M. Sarourin A.; Attaché à Marseille-Pr., M. Ferrand J.; à Marseille-St-Ch., MM. Altelli J. (Nice-V.), Astier H., Robert L. (Lyon-Per.); à Toulon, M. Herminet L. (La Seyne); à Lunel, M. Panchon M. Boudard N. (Evian).
Commiss de 1^{re} cl.: à Lyon-Gull., Mlle Réjaun M. (Lyon-Per.).
Expéditionnaire: à Paris-Cire, Mlle Viers M., Mme Lagoffin P.; à Nevers-Cire, Mlle Cluzelle S.; à Dijon-Cire, Mmes Futin J., Leroy M., Mlle Constant F.; à Lyon-Ctre, Mme Gilly E.; à St-Etienne-Ctre, Mlles Pitaval M., Rochegude M.; à Nîmes-Ctre, Mlles Talagrand H., Chambon P., Mme Autin R.
Chef de station: à St-Pierre-d'Arg., M. Artru C. (Le Tell).
Chef de manutention: à Bercy, M. Papon L.; à St-Etienne-Ch., M. Garenne E.; à Bourg, M. Ballet A.
Chef de manoeuvres: à Clermont-Fd, M. Bré-

chard J.; à St-Germain-des-F., M. Lacombe C. (Brassac).
Chef-contrôleur de gare: à Paris, MM. Blanchet L., Chaperon G., Lagrue G.
Receveur de 2° cl. aux billets: à Charenton, M. Boucher G. (Agence St-Lazare); à Corbeil, MM. Joubert G. (Sens), Simonet M.; à Paris, MM. Ricoteau R. (Montargis), Simon R. (Montargis), Luce-Cathin G. (Laroche-Mig.); à Vichy, M. Beaurmet C. (St-Germain-des-F.).
Receveuse de 2° cl. aux billets: à Avallon, Mme Vve Mercier L. (Fourchambault); à Auxerre-St-Gerv., Mme Vve Marceau E. (Auxerre-St-Amâtre).
Commiss de 2° cl.: à l'Agence P.L.M. St-Lazare, M. Boulet M. (Bercy); à Bercy, MM. Baron A. (B. V. de Paris-Rép.), Barbier C. (Corbeil); à Paris, MM. Pautigny R., Compigne A., Pingeon E., Gothern E. (Villeneuve-St-Georges-Tr.); à Villeneuve-St-Georges-Tr., M. Rigal L.; à Fontainebleau, MM. Marlin P. (Paris), Picard H. (Bercy); à Laroche-Mig., M. Geoffroy R. (Sens); à Saincaize, M. Magnien M.; à Montchamin, M. Buet C. (Avallon); à Dijon-V., M. Morizot L.; à Perrigny, M. Douer J.-B. (Dijon-V.); à Lyon-Per., MM. Lévada A., Donna E., Payraud H.; à St-Fons (Rhône), M. Cordier C. (Macon); à Tarare, M. Gay S. (Vienne); à Lyon-Gull., M. Passot J. (Lyon-V.); à St-Georgoux, M. Rollier F. (Trambly); à Macon, M. Bury L.; à Riom, M. Boute V. (Ambert); à St-Etienne-Ch., M.

MICHEL'S FILS

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

Tél.: G.U.T. 48-67

TYPOGRAPHIE
LITHOGRAPHIE
— OFFSET —

Tous travaux de commerce et administrations

SIGNALAUX

ET ENTREPRISES ÉLECTRIQUES

6, rue Caroline, Paris-17^e

SIGNALISATION

F I L S
C A B L E S
L A M P E S

Sté SABLES & GRAVIERS de Hte-Seine

SABLES et DÉRIVÉS - MATÉRIAUX DRAGUÉS

6, Rue Gué-Pucelle — MONTEREAU

TELEPHONE 108
LIVRAISONS PAR BATEAU
ET EXPÉDITIONS PAR FER, GARE D'EAU MONTEREAU

IMPRIMERIE HENRI DIÉVAL & C^{ie}

Société à Responsabilité limitée au Capital de 1.000.000 de francs

CATALOGUES
BROCHURES
PÉRIODIQUES

57, Rue de Seine
.. PARIS (6^e) ..

Téléphone: DANton 53-34 - 53-35

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

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

Sans acide - garantie 4 ans
Pour toutes applications

SOCIÉTÉ DES ACCUMULATEURS FIXES
ET DE TRACTION

Société Anonyme au Capital de 15 millions de francs
Route de Meaux (Pont de la Folie), ROMAINVILLE (Seine)

PEINTURE & DÉCORATION

J. GÉNINI

77, r. de l'Amiral-Mouchet, PARIS-13^e

PEINTURES INDUSTRIELLES
ET COMMERCIALES

Fournisseur de la C^o PLM

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.

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^o PLM

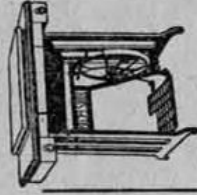
PEINTURES

LE POULPE

ÉTABLISSEMENTS

FRANÇOIS BRUNNER

VILLEURBANNE (Rhône)



MACHINES A COUDRE

“EXCELSIOR”

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

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

Faure P. ; à Grasse, M. Pésenti C. (Antibes) ; à
Aix, M. Aujoulat J.-B. ; à Marseille-Pr., M.
Datz A. (Marseille-Int.-Ar.) ; à Marseille-St-Ch.,
M. Martin R. ; à Nice-V., MM. Fourniol P.,
Gros N. (Cannes) ; à Cluses, M. Guichard P.
(Grenoble) ; à Bourg-St-Maurice, M. Marchesi
P. (Avignon).
Facteur-enregistreur : à Champigny-s-Yonne,
M. Bayle R. (Joigny) ; à Pont-s-Yonne, M.
Carré R. (Bagnaux) ; à Villeneuve-la-G., M.
Hermite F. (La Brosse) ; à Villeneuve-s-Yonne,
M. Nigon L. (Cépey) ; à Draey-St-Loup, M.
G. (Monchanin) ; à Morvillars, M.
Humbert C. (Héricourt) ; à Cousance, M. Vautrin
C. (St-Julien-Cl.) ; à Dôle-V., M. Grivet P.
(Auxonne) ; aux Laumes, M. Lafage R. (Pierre) ;
à Pont-de-R., M. Beurey L. (Gouttenans) ; à
l'Hôpital (Loire), M. Guyon E. (Leyment) ; à
St-Georges-de-R., M. Seuzard R. (Vienne) ; à
Sathonay, M. Clerc C. (Mâcon) ; à St-Fons
(Rhône), M. Margouires M. (Serezin) ; à St-
Paul-de-Varax, M. Gilles M. (Vernaison) ; à
Veuissieux, MM. Goudon P. (Serrières), Buvet
H. ; à Charbonnières, M. Defours A. (Ecully) ; à
Bourgoin, M. Jeannin G. (Bois-d'Oingt) ; à
Pontaine-s-Saône, M. Pontal L. (Givons-
Canal) ; à St-André-le-Gaz, M. Fontaine A.
(Pt-de-Vexyle) ; à Collonges-F., M. Saché L. ; à
Anse, M. Tardieu E. (Classin) ; à Lyon-Br., M.
Léville A. (Mâcon) ; à Pontanevaux, M. Tillier
C. ; à Sennecey-le-Gr., M. Moreteau J. ; à Bras-

sac-l-Mines, M. Dantal A. (Clermont-Fd) ; à
Gerzat, MM. Breil J. (La Ferté-Haut.), Delafordé
A. (Thuret) ; à Digoin, M. Robin C. ; au Breuil-
s-Couze, M. Meyronne T. (La Ferté-Haut.) ; à
Brassac-l-Mines, M. Carlier A. (Le Breuil-s-
Couze) ; à St-Georges-d'A., M. Laurent F.
(Marsac-en-L.) ; à Riom, M. Dichamp L. (Cler-
mont-Fd) ; à Vertaizon, M. Rouneau G. (St-
Rémy-s-Durole) ; à Parent, M. Thevenon H.
(Ariane) ; à Thiers, M. Fournion C. (St-Remy-
s-Durole) ; à St-Etienne-la-T., M. Unal J.
(St-Etienne-B.) ; à Barbenante, M. Delaire J.
(Roquevaure) ; à Morinas, M. Riffard E. (Mont-
dragon) ; à Sauveterre, M. Fabre M. (Montel-
mar) ; à Saillans, M. Simonot A. (Bollène) ; à La
Penne, M. Rousselot L. (Cagnes) ; à Roignac,
M. Bernard F. ; à l'Estaque, M. Orsanti G. ; à
Solliès, M. Colas H. (Les Ares) ; à Réclavier, M.
Grac T. (Marseille-St-Ch.) ; Attaché à Grand-
Combe, M. Rouz A. ; au Vigan, M. Courbier E. ;
à Lunel, M. Brunel J. (Ners) ; à Remoulins, M.
Fontani G. (Les Mazes) ; Attaché à Sète, M.
Stéfant M. ; à Argenteire, M. Ravaut C. (Tonnay) ;
à Chamoniex, M. Cottin H. ; à St-Julien-en-B.,
M. Tournaud A. (Montalieu) ; à Valloire, M.
Masse P. (Belvois) ; à St-Claude, M. Fanré-
Marinet J. (Belgimot) ; à Ambérieu, M. Bocqueraz
H. (Chindrieux) ; à St-Gervais, M. Marcy P.
(Le Viviers) ; à Seyssel, M. Roward J. (St-Avre-
la-Ch.) ; à Culoz, M. Ruzmito L. ; à Thonon,
M. Pagliéro G. (Aix-les-B.) ; à Montiméhan,

M. Régoftaz A. (St-Pierre-d'Alb.) ; à Anney, M.
Gros G. (Les Chavannes).
Chef de train : à Villeneuve-St-Georges-Tr.,
M. Bertrand E. ; à Paris, M. Deslot G. ; à Laroche-
 Mig., MM. Billault L., Vassault P. (Montargis),
Lauzel A. (Montargis) ; à Nevers, MM. Brun
F., Bouillet L., Mandat A., Mignol A. ; à Mont-
chanin, M. Chabard A. ; à Besançon, M. Allard
R. (Dijon) ; à Pontallier, M. Perrin P. (Chagny) ;
à Dijon, MM. Gallimard R., Toulouse P. ; à
Chalon, M. Bailly L. ; à Langéac, M. Rolland
C. ; à Veynes, M. Trouché E. ; à La Seyne-
Tamaris, M. Viales E. ; à Marseille-St-Ch., MM.
Pelletier A., Pantel J., Martin H. ; à Marseille-Ar.,
M. Tramoni P. (Marseille-St-Ch.) ; à Amberieu,
MM. Anselme V., Vénard M. ; à Chambéry,
MM. Durand J., Pognet E. ; à Grenoble, MM.
Brun E., Gallix N. ; à Annemasse, M. Descombes E.

MATÉRIEL ET TRACTION

Service Central. — Employé Ppal : à Paris,
MM. Robert C., Roger M., Marleau H., Debrand
A., Parozols M.
Employée Ppale : à Paris, Mmes Vergez M.-L.,
Cesnier M.-L.

Employé : à Paris, MM. Maurin R., Petitjean
G., Dubrion M., Rencheron G., Roiron J., Lanale
L., Maggia A. ; à Lyon-Mouche, M. Matanille
J. ; à Laroche, M. Girard L. ; à Courbessac,
M. Bousquet E. ; à Pt-de-l'Ance, M. Lamiglatte A.
(Caronte) ; à Arles, M. Cazeneuve J. ; à Ebadan

CHATELLARD & PELATAN

ENTREPRENEURS

90, Boul. Jean-Jaurès
NIMES

ENTREPRISE J.-B. VIALET

Chemin Sainte-Catherine
LE PUY-EN-VELAY

LEBOUCHARD Henri

ENTREPRISE GÉNÉRALE

Rue de la Gazette
LE PUY
(Haute-Loire)

ENTREPRISE FRONDAT

à VILLEFORT
LOZÈRE

“VOLCAN” AURA ÉTEINT TOUS LES FEUX CHEZ VOUS

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

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

“PYRENE” Notice Franco. PRIX : 48 frs

31, Rue de la Vanne, MONTROUGE (Seine)

FOURNISSEURS DE LA COMPAGNIE

SERVO-FREIN PIGANEAU

A PUISSANCE AUTO-VARIABLE

Adopté par la C^o PLM

S. C. O. M. A., 1, Rue Verghnaud - Levallois-Perret (Seine)

Établissements BESSONNEAU

— ANGERS —

FILS - FICELLES - FILS DE PÊCHE
CORDAGES

TOILES À VOILES - TOILES DIVERSES

BACHES - TENTES - PRÉLARTS

FILETS - DRAGUES EN CHANVRE

ET MANILLE

AUSSIÈRES - CABLES POUR

CHALUTIERS - CABLES FER ET

ACIER - CABLES MIXTES - CABLES

POUR BÂTELLERIES



LE PORPHYRE BLEU DE L'ESTÉREL,
SOCIÉTÉ ANONYME DES CARRIÈRES DE
PORPHYRE DE SAINT-RAPHAËL
LE DRAMONT PAR AGAY (V.A.R.)

Pavés et Produits de Porphyre

GRAVILLON ET
GRAIN DE RIZ
POUR ALLIÉS DE
PARCS, PROME-
NADES, JAPUAS
ET REVÊTEMENTS
DE CHAUSSEES
ANTI-DÉRAPANTS

GRAVETTE ET SABLE POUR BÉTON, MACADAM ET BALLAST



MACHINES A COUDRE "UNIC"

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

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

PLOMBERIE-ZINGUERIE CHAUFFAGE CENTRAL SANITAIRES

CAILHOUX et DUPUIS

59-61, Rue Ney
137, Rue Bugeaud } LYON
Téléphone : L 32-31

TRAVAUX PUBLICS ET PARTICULIERS F. ZANETTO

2, Rue Moncey, à Lyon
Téléph. : Moncey 07-37
TERRASSEMENT — PAVAGE
MAÇONNERIE — EGOUT
CANALISATION — BETON ARMÉ

M. Adoul A.; à Villeneuve, MM. Sy G., Rome
A., Drain C., Barnet J., Miroli L., Y., Maltête
Employée; à Paris, Mmes Verrissil L., X., Maltête
P., Poirier J., Brizard J., Riant M., Bergeron
M., Hugonot J., Charmillon M., Mlle Martin M.,
Mme Mélaye R.; à Lyon, Mme Huet J.; à
Paray-le-M., Mlle Brunet S.; à Nevers, Mme
Patisson J.
Aide-contrôleur techn.; à Paris, M. Périmo A.
Expéditionnaire; à Dijon, M. Goudard P.

MATÉRIEL

Service Central — Contremaître 1^{er} cat.; à
Nevers, M. Guillot L.; à Clermont, M. Philip P.
Contremaître-adj.; à l'Horme, M. Matrefejan
A. (Oullins).
Services régionaux. — S.-Chef des ateliers; à
Arles, M. Reyno G.
S.-Inspecteur des Sees actifs; à Oullins, M. Le
Ballour E.

Chef Drs d'atelier 1^{er} cat.; à Villeneuve-St-
Georges, M. Puel A.; à Dijon, M. Mallaron V.
(Marselle); à Oullins, M. Cornillat R.
Contremaître Ppal; à Conflans, MM. Moreau
P. (Oullins), Hugon M. (Villeneuve-St-Georges);
à Oullins, MM. Roussillon J.-B. (Grenoble),
Gregoire L., Levasseur L.; à Lyon, M. Lejeune
R. (Courbessac); à Arles, MM. Joulgas F.,
Giraud R., Boudot G., Pin G. (Clermont); à
Marselle, M. Garibaldi P. (Oullins).

S.-Chef d'entretien; à Courbessac, M. Vigne P.

(Avignon)
Contremaître 1^{er} cat.; à Villeneuve-St-Georges,
MM. Turbin D., Terrasson M. (Conflans); à
Conflans, M. Malgrit E.; à Grenoble, M. Bien-
venu H. (Chalon); à Oullins, M. Meuriot G.
(Villeneuve-St-Georges); à Clermont, M. Beau-
deau G.; à Avignon, M. Troncy G. (Lyon); à
Courbessac, M. Puech P. (Avignon); à Arles,
M. Michalod C.
Contremaître-adj.; à Villeneuve-St-Georges,
MM. Pascal C., Maître G., Bellécan H.; à
Paris-Ramb., M. Picard M.; à Lyon, M. Broussé
H. (Annemasse); à Oullins, M. Schimillan E.;
à Clermont, M. Fieuri F. (Villeneuve-St-Georges);
à Cannes, M. Grison M. (Villeneuve-St-Georges);
à Nice, M. Richier A. (Arles).
Employé; à Villeneuve-St-Georges, M. Valette
G.; à Oullins, MM. Lapeyre S., Letrone R.; à
Courbessac, M. Martin E.
Employée; à Oullins, Mme Guillard H.; à Lyon,
Mlle Rochette J.

TRACTION

Services régionaux. — Chef-mécanicien; à Alès,
M. Brun F. (Nice).
Chef de réserve; à Rive-de-Gier, M. Blache H.
(Sette).
Contremaître-adj.; à Paris, M. Merlet L. (Les
Laumes).
Employé Ppal; à Lyon B.I., M. Rouz J.

SOCIÉTÉ CHARBONNIÈRE "EST & NORD"

Société Anonyme au Capital de 3.000.000 de Francs

SIÈGE SOCIAL :

19, Rue d'Aumale - PARIS (IX^e)

Adresse Télégraphique :
YORVAC-PARIS
Téléph. { PICALLE
86-81 à 86-84

FILIALE :

Société "EST & NORD-STRASBOURG"
4, Quai Koch - STRASBOURG

Chantiers et Installations de Manutentions
au Port de STRASBOURG

Agence de Vente des Charbons à Coke, à Gaz et à Vapeur de
PELAW MAIN COLLIERIES Ltd., à NEWCASTLE, et de diverses Mines

BLANCHISSERIES INDUSTRIELLES Jules LESAUVAGE

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

Entreprise MONIN CARRIÈRES:

27, Rue Jules-Vaillès, LYON-VILLEURBANNE
Sis-Foy-l'Argentalière — Pont de Lignon
Ballasts — Matériaux routiers
Emulsion de Bitume
et revêtements bitumineux

ENTREPRISE GÉNÉRALE TRAVAUX PUBLICS ET PARTICULIERS BÉTON ARME

François COURTAUD
28 et 30, Rue Villeroi, LYON
Moncey 38-31

Employée; à Paris B. I., Mme Fromont R.; à
Lyon-M., Mlle Pénard S.; à Chambéry B.I.
Mme Gayet F.; à Alès, Mlle Vieljus J.; au Teil,
Mme Génin M.; à Nice, Mme Vve Hériton M.;
à Marselle B.I., Mlle Gap M.
Employé; à Paris, M. Taulégné E.; à Laroche
(Combustibles), M. Vinot L.; à Lyon-V., M.
Tissot A.; à Nîmes B.I., M. Jau R.; à Nîmes
(Dépôt), M. Bertrand F. (Miramas).
Expéditionnaire; à Paris, M. Girard L.; à
Laroche, M. Latigu R.; à Dijon-Per., M. Collin
C.; à Veynes, M. Serclerat L. (Portes).
Distributeur; à Alès, M. Bruyler A.
Mécanicien de route; à Chagny, M. Theureau A.;
à Nevers, M. Delance L.; à Annemasse, MM.
Clot L., Détry Y., Lanouille P.; à Bellegarde,
M. Roche J.; à Ambérieu, M. Rey H.; à Cannes-
la-B., M. Baldner F. (Nice); à Tarascon, MM.
Vigné L. (Avignon), Péroud J. (Avignon), Bou-
nard R. (Avignon); à Avignon, M. Christin E.;
à Marselle, MM. Bachelet J., Garanta S.; à
Miramas, M. Duros H.; à Nice, MM. Aubert J.,
Nicolas P.; à Carnoules, MM. Rey F., Gasquet S.,
Elevé-mécanicien; à Dijon-Per., MM. Rouz L.,
Henry C., Vincent M., Delorme G., Leborne L.,
Tieretn J.; à Besançon, M. Ecarnot F.; à Dôle,
MM. Millet O., Mancini L., Bonaventur L.,
Gille C.; à Lons-le-Saunier, MM. Pelisson H.,
Roussicot-Pailley R.; aux Laumes, MM. Brocard
B., Capitain O.; à Chalon, MM. Rochet G.,
Partielle C., Demoujaucou G.; à Portes, M.

"OMEGA"



Maison fondée en 1863 - Machines à coudre "OMEGA"
Etablissements LECOMTE, Constructeurs
 80, Rue Pierre-Corneille, LYON - Tél. : Lalande 19-78
 Fabrication supérieure entièrement garantie
 pour : **la Famille, la Couturière, la Confection.**
 Sur demande, notre catalogue n° 5 vous sera envoyé gratuitement



La Boisson Familiale

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

Le flacon 5 et 10 frs chez Pharm., Épïc., Drog.
 Demandez-le à votre Coopérative

Deleuze A.; à Autun, M. Michon P.; à Vénis-
 sieux, MM. Fage C., Prudent R., Joffrey P.,
 Charriat A.; à St-Etienne, MM. Marcan P.,
 Libeyre J.; à Bédan, M. Memoz A.; à Noyers,
 MM. Virling J., Arnaud J., Toudet R., Tresorier
 J., Bessegrias J. (Paray-le-Mon.), Chavanon M.
 (Roanne); à Cercy-la-Tour, M. Gaudinard F.; à
 Paray-le-Mon., MM. Michel C., Moussière A.,
 Favelier G.; à Montchanin, MM. Rollet J.,
 Varange P. (Paray-le-Mon.); à Moulins, M.
 Chapponneau J.; à Clermont, MM. Charney P.,
 Feybesse A.; à Chambéry, MM. Lambersen F.,
 Sourd L. (Anancy); à Ambérieu, MM. Mollard
 A., Clocheau M., Couturier C., Viallet E., Volhard
 J., Poncet C., Chausseard A., Scherantz J., Moge-
 nin A., Fournier L., Orsel M., Villetmet M.,
 Beguin L., Verchère M., Bichal-Gobard J.,
 Grossclaude M., Jeanton G., Pellaudin L.; à
 Grenoble, MM. Salomon M., Rebuffet L., Berthel
 P., Buissière A., Michel S., Ferri J., Caraly J.,
 Commandeur J., Gabert A.; à Annemasse, MM.
 Rogel C., Denolis J., Lacroix J., Boquet L.
 (Anancy), Prudent C., Liannaz E., Millet A.,
 Gay A., Sabiner A. (Anancy), Peltier A.; à
 Anancy, M. Chateau F.; à Bellegarde, MM.
 Péroux A., Neuron L.; à Langéac, M. Martin
 P.; à Sembadon, M. Col L. (Langéac); à Nîmes,
 MM. Constant M. (Alès), Alboty C.; à Avignon,
 MM. Jourdan A., Tourneille L., Joffrey D.; à
 Miramas, M. Mairisot F.; à Veynes, MM.
 Payron L., Marcellin R.; à Nice, MM. N' Digne

B., Millot C., Pastor J.; à Cannes-la-B., MM.
 Bouyque M., Le Jalle M.; à Toulon, M. Colom-
 bani M.; à Aix, M. Leydet M.; à La Blancarde,
 MM. Fabre P., Martin J., Sellier M. (Marseille),
 Combalazier G. (Marseille), Traversier A.
 Mécanicien de manœuvres; à Chambéry, M.
 Serpinet J., Goutero P.; à Annemasse, M. Mogé
 C.; à Ambérieu, M. Devaud L. (St-Gervais-les-
 B.); à Bourg, M. Frenatrin A.; à Montpellier,
 M. Barry F. (Nîmes); à Miramas, M. Alessio J.,
 Conducteur-électricien; à St-Gervais-les-B.,
 MM. Fongeat A., Grangerat H.

VOIE

Service Central. — Contrôleur des Scies centraux :
 M. Donnat Ch.
 Contrôleur techn. Ppal: M. Duffner V.
 Contrôleur du S. E.: M. Jayr R.
 Contrôleur techn.: M. Manteret R.
 Employé Ppal: M. Bakinn M.
 Contrôleur techn. adj.: MM. Gueniot A., Guion-
 net E.; à Miramas, M. Roupière A.
 Contrôleur-adj. du S. E.: M. Gauthier A.
 Aide-contrôleur techn.: à Lyon, M. Ferrin Ch.;
 à Paris, M. Nicolas R.
 Surveillant du S. E.: MM. Lix A., Bianchin G.,
 Lalestraire G.
 Expéditionnaire: Mlle Garnier G.
 Services régionaux. — Attaché (Ech. 12): à
 Noyers, M. Mora P.
 Chef de dist. de 2^e cl.: à Mâcon, M. Dame J. (Avignon).

Chef de groupe: à Dijon, M. Favet Ch.
 Attaché (Ech. 10): à Marseille, M. Magnin R.
 Garde-magasin: à Dijon, M. Garnier L.
 Employé Ppal: à Dijon, M. Decastiaux F.; à
 Bourgoin, M. Degrandi R.
 Dessinateur-calculeur: à Lyon, M. Spirito E.
 à Montargis, M. Lucas P.; à Lyon, M. Villard
 M.; à Dijon, M. Thomas H. (Saulon); à Bourg,
 M. Eugred L.; à Marseille, M. Regnaud-Rochefort A.
 Employé: à Dijon, M. Page M.; à Aix-en-
 Provence, M. Terras L.
 Surveillant Ppal du S. E.: à Vénissieux, M.
 Chareyre H.; à Valence, M. Génin J. (Voiron).
 Surveillant Ppal de la Voie: à Dijon, M. Blondan
 P. (St-Ussage); à Langéac, M. Arcis A. (Cler-
 mont-Fd); à Avallon, M. Millien G. (Auxerre);
 Expéditionnaire: à Paris, M. Rosso R.; à
 Autun, M. Répique L.; à Marseille, MM. Ayoasse
 G., Buffaz M.
 Surveillant du S. E.: à Blaisy-Bas, M. Exbraquet
 P.; à Triguères, M. Paillot M.; au Teil, M.
 Boyer P.
 Chef de canton Ppal: à Nuits-s-Ravières, M.
 Michel N. (Besançon); à St-Ussage, M. Hostalter
 E. (Brazey-en-Plaine); à Feysin, M. Froment J.

RÉSEAU ALGÉRIEN

SERVICES GÉNÉRAUX
 Direction. — S.-Chef de bureau de 1^{re} cl.
 Alger, M. Puccinelli J.

Sté A me des Mines
de B i u m e
et d'Asphalte
 du Centre ■ 26, rue Cambon, Paris

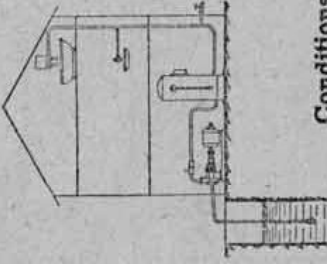
TOUS TRAVAUX
 EN ASPHALTE

PILLES AD

Sté LE CARBONE-LORRAINE
 (Départem^t LE CARBONE)
 GENNEVILLIERS (Seine)

POMPES DAUBRON

S. A. — Capital: 1.000.000
 57, Avenue de la République
 PARIS (11^e)



Distribution d'eau sous pression, arrosage, etc... avec les groupes électro-pompes centrifuges **DAUBRON**. Réserve en cave ou au grenier. Fonctionnement automatique, silencieux, économique.

Conditions spéciales aux Agents PLM

SOCIÉTÉ
 DES ENTREPRISES
 DE TRAVAUX PUBLICS

ANDRÉ BORIE

Société à Responsabilité limitée au Capital de 20.000.000 de France

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

BUREAUX A :

NICE. — 11, Place Wilson.
 Téléphone: 821-12

MARSEILLE. — 40, Boulevard Longchamp.
 Téléphone: National 25-41

LYON. — Rue des Iles-de-l'Archevêque.
 Téléphone: Parmentier 62-86

STRASBOURG. — 9, Rue de la Schiffmatt.
 Téléphone: 75-24

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

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

Léon BLUMENFELD

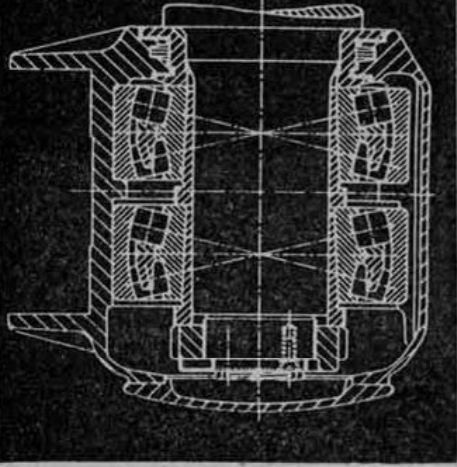
* 1.0.3 *

CHIRURGIEN-DENTISTE diplômé de la Faculté de Médecine de Paris. Dentiste des Dispersaires Municipaux et de la Protection Mutuelle des **Cheminots**, depuis 30 ans.
 Expert près les Tribunaux.

Prix spéciaux et toutes facilités sont accordés aux lecteurs du « Bulletin PLM » et aux membres de leur famille, avec grandes facilités de paiement.

DENTIER - COURONNES - BRIDGES
TRANSFORMATIONS D'APPAREILS ANCIENS
REDRESSMENT DE LA DENTITION DES ENFANTS
97, Boulevard Saint-Michel - PARIS (5^e)

Téléphone: ODEon 17-87



SKF

BOITES D'ESSIEUX

POUR CHEMINS DE FER

SKF

CIE D'APPLICATIONS MECANIKES

S. A. au Capital de 27.000.000 frs.

15, Avenue de la Grande-Armée - PARIS

EXPLOITATION

Services régionaux. — Facteur-enregistreur : à Bou-Medja, M. Pellissou C. (Blida).
Commiss de 2^e cl. : à Alger, MM. Gaudard C., Bado C. ; à Agha, M. Collin G.

MATERIEL ET TRACTION

Services centraux. — S.-Chef de bureau de 1^{re} cl. : à Alger, MM. Larrode R., Venezia E.
Chef de groupe : à Alger, M. Vito B.
Employée Ppal : à Alger, Mines Guérin G., Giacomelli M.
Employé Ppal : à Alger, MM. Tabone M., Giomo M.
Services régionaux. — S.-Chef de bureau de 2^e cl. : à Alger, MM. Tedde J.
Employé Ppal : à Alger, M. Balazard J. ; à Oran, M. Gonzalez C.
Ateliers et dépôts. — Chef de dépôt de 3^e cl. : à Bordj-Bou-Arreidj, M. Richter E.
Contremaître : à Perrégaux, M. Nanarro J. (Tlemcen).
Chef de groupe : à Blida, M. Marville E. ; à Sidi-Mabrouk, M. Cozes M.
Contremaître-adj. : à Bordj-Bou-Arreidj, M. Martin E. (Blida) ; à Sidi-Bel-Abbès, MM. Fernandez J.-B., Faussant A. ; à Bône, M. Darnaud P. (Sidi-Bel-Abbès).
Employé Ppal : à Alger, M. Jeannet L. ; à Blida, M. Mascaro R.
Employé : à Alger, MM. Guérin E., Dubos R. ; à Blida, M. Lassus P. ; à Sidi-Bel-Abbès, M. Blancs J.

Mécanicien de route : à Ain-Sefra, M. Martinez J. (Tlemcen).
Eleve-mécanicien : à Affreville, MM. Adjus P. (Alger), Faure E. (Blida) ; à Oran, MM. Canlo E., Zeller A. ; à Ain-Sefra, M. Saillard R. (Oran).

VOIE

Services centraux. — S.-Chef de bureau de 2^e cl. : à Alger, M. Bernard N.
Chef de groupe : à Alger, M. Bassel F., Mlle Genoulaz E.

Employé Ppal : à Alger, M. Benazet F.
Services régionaux. — Employé Ppal : à Alger, MM. Couriol A., Chocloy M. ; à Tlemcen, M. Massol B. ; à Oran, M. Imbo R. ; à Orléansville, M. Bonnet Ch. ; à Bougie, M. Dubois A. (Alger).
Chef de canton Ppal : à Blida, M. Charreyre J. (El-Affroun).

Par décision du Conseil d'Administration en date du 18 Juin 1937, ont été nommés ou promus :

DIRECTION

Secrétariat particulier. — Inspecteur Ppal adj. : M. Blamatin J.
Economie Sociale. — Inspecteur D^{re} de 1^{re} cl. : M. Anouste M.
Service du Personnel. — Inspecteur D^{re} de 2^e cl. : M. Clot L.
Chef de bureau Ppal de 2^e cl. : M. Malot L.
Chef de groupe : M. Petit L.
Employée Ppal : Mme Dumaisnil L.
Secrétariat de la Direction. — Chef de bureau Ppal de 2^e cl. : M. Carrier P.
Contrôleur technique Ppal : M. Bréard R.
Chef de groupe : Mlle Debarnat M.

SERVICE MEDICAL

Chef de bureau Ppal de 2^e cl. : M. Derommelaere L.

SERVICES FINANCIERS

S.-Chef de Division : M. Chevalier G.
Inspecteur D^{re} de 2^e cl. : M. Combes J.
Chef de bureau Ppal de 2^e cl. : M. Laugier P.
Caissier Ppal adj. : M. Proux E.
Chef de bureau de 1^{re} cl. : M. Jonquet C.
Chef de bureau de 2^e cl. : M. Monnet E., Haout P.
S.-Inspecteur : M. Biéger R.
S.-Chef de bureau de 1^{re} cl. : M. Chambon L.
S.-Chef de bureau de 2^e cl. : MM. Foucault G., Jacq R.
Chef de groupe : M. Jacquot G.

Employé Ppal : M. Guénot A.
Employée Ppal : Mme Lahaie M.
Employé : MM. Laugier J., Robbe-Saul R., Mathieux A., Dolezon L.

EXPLOITATION

Service Central. — Chef de bureau de 1^{re} cl. : MM. Jacquier P., Basifard A.
Inspecteur de 2^e cl. : M. Vidal P.
Chef de bureau de 2^e cl. : M. Ylasse P.
S.-Chef de bureau de 1^{re} cl. : à Paris, MM. Granier A., Bruin M.
S.-Chef de bureau de 2^e cl. : à Paris, MM. Lucot L., Charignon L., Lenoir A.
Contrôleur technique Ppal : à Paris, M. Fort-Wangler P.
Chef de bureau de gare Ppal : au Centre National du Tourisme à Paris, M. Cugnet G.
Chef de groupe : MM. Challaie G., Létal M., Lahaie M.
Rédacteur Ppal : M. Renard A.
Chef de b. de g. de 1^{re} cl. : au Bureau Commun des Chem. de fer français à Londres, M. Cotel G.
Employé Ppal : MM. Laveau A., Léaut A., Bouton J.-M.
Contrôleur techn. adj. : M. Morland A. (Berey).
Employé : MM. Chapellier F., Gougnot H., Pigoury V.
Chef-classeur : M. Bouchetard J.
Agent technique : M. Pagnel J.
Services régionaux. — Inspecteur D^{re} de 2^e cl. : à Marseille, M. Jean P. ; à Marseille (Service des Trains), M. Sabatier A.
Chef de gare de 2^e cl. : au Creusot, M. Niveau P. (Nîmes-P.V.) ; à Cannes, M. Dejer L. (Villeneuve-St-Georges) ; Adjoint à Marseille-Jol., M. Finiels M. (Frontignan) ; Adjoint à Nîmes-P.V.), M. Mercier A. (Vivennes-s.-Ailier).
Contrôleur de l'Exploitation : à St-Etienne-Chât. (Trains), M. Laveau A. (Paris).
S.-Chef de bureau de 2^e cl. : à St-Etienne-Ctre, M. Prud J.

(Suite page LXXVIII)

TOUT L'ÉCLAIRAGE
DES CHEMINS DE FER

ÉPÉRVIER - GILLET & CIE
PARIS
32, Boulevard Henri IV

TRAVAUX PUBLICS
BÉTON ARMÉ
POSE DE VOIES

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

R. C. Seine 43.229 Tél. ALésia 46-58

TRAVAUX PUBLICS
BÉTON ARMÉ
POSE DE VOIES

A. SAIGNAT
ENTREPRENEUR
68, Rue Molière, 68
IVRY-SUR-SEINE

R. C. Seine 145.922 Tél. ITALIE 23-01

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

Sous l'immatriculation : C^{ie} Européenne n^o 1 le Transport des Combustibles Liquides et Carburants

Société Anonyme, 223, Rue Saint-Honoré, Paris-1^{er}.

sa filiale, la Société exploite un parc d'environ 850 Wagons-Réservoirs du dernier modèle, destinés à la location pour le transport d'ESSENCE, ALCOOL, Goudron, MELASSE, ACIDE SULFURIQUE, etc.

Achat et vente — Exploitation de tout matériel roulant

● Etablissements
DERVILLE

Pierres — Marbres — Granits
bruts et ouvrés

164, Quai de Jemmapes, PARIS

SERRI ONY — MARSEILLE
ROMANÈCHE — VILLEREVERSURE

ENTREPRISE
Paul GAGNARD

SAINT-JULIEN-DU-SAULT

(Yonne)

A. PETOLAT-DIJON

CHEMINS DE FER PORTATIFS
MATÉRIEL D'ENTREPRISES
MATÉRIEL DE CARRIÈRES
MATÉRIEL DE CHEMINS DE FER



gravure : l'ouverture de l'italienne à Alger de Rossini, exécutée par l'orchestre philharmonique de New-York sous la prestigieuse direction de Toscanini (Gramophone DB-2943). La Sérénade Nocturne de Mozart, interprétée par l'orchestre à cordes Boyd-Neel (Polydor 516-731 et 732) est charmante et son exécution dans le style archaïque est bien celle qui convient.

En musique instrumentale je citerai, pour les vrais amateurs : les deux Polonaises n° 3 et 4 de Chopin, interprétées par Arthur Rubinstein (Gramo DB-2495).

La Sonate en ut majeur de Tartini, pour piano et violon, est excellentement jouée par Denise Soriano (Pathé PAT-57). Au piano, seul, M. A. Borowsky interprète la Rapsodie n° 1 de Litz avec une fougue romantique, tempérée par endroits par une sensibilité rêveuse et nonchalante ; c'est très bien (Polydor 561-111 et 112).

La Bolle à musique, cette grande firme en un petit local, a édité il y a peu de temps une Sonate pour 2 flûtes et clavier de J.-S. Bach absolument remarquable : achetez-la, il faut la posséder pour comprendre tout le génie du maître. C'est une réalisation de Cl. Crussard (B.A.M. n° 11).

En musique de chant, les célèbres Aoe Maria et Sérénade de Schubert sont interprétés chez Pathé (PG-78) par M. J. Planel dont la diction est toujours impeccable et Mme Leila ben Sedira prête sa voix admirable à de charmantes ariettes de Scarlatti (Gramo DB-5023).

Pour terminer, citons, dans la rubrique fantaisie, 3 disques fort amusants : Sous le kiosque à musique par Ray Ventura et ses Collégiens (Pathé PA-1157) ; l'ouverture du Barbier de Séville, réalisée sans instruments et fort bien par les Comedians Harmonist (Gramo K-7814) ; enfin, deux extraits du film Prends la route par Pills puis Tabet (Columbia DF-2064). L'un de ces extraits se nomme « Il y a toujours un passage à niveau ».

(Suite de la page LXXII.)

Chef de gare de 3° cl. : Attaché à Etang, M. Lalligant M. (Nîmes-P.V.) ; à Frontignan, M. Ricard M. (Avignon).

Contrôleur Ppal des trains : à Paris, M. Gimet J. (St-Etienne-Chât.).

Chef de groupe : à Paris-Ctre, M. Archimbaud B. (Clermont-Fd-Ctre) ; à St-Etienne-Ctre, M.M. Goutard J., Rochy A. (Lyon-Ctre).

Rédacteur Ppal : à Paris-Ctre, M. Hans P. ; à Valence-Ctre, M. Hugon M. ; à Marseille-Ctre, M. Mayen E.

Chef de bureau de gare de 1° cl. : à Lyon-Per., M. Hoche E.

Caissier de 1° cl. : à Paris, M. Martin J.-B.

Chef de bureau de gare de 2° cl. : à Lyon-Per., M. Creuzet C.

Contrôleur des trains : à St-Etienne-Chât., M. Deluze L. (Bellegarde-Ain).

Chef de gare de 4° cl. : à La Clotat, M. Ducruaz G. (St-Léger-s.-Dheune) ; à Bourg-St-Maurice, M. Bonnaud J.

Employé Ppal : à Lyon-Ctre, M. Montgenot G. ; à Clermont-Fd-Ctre, M. Alais J. ; à St-Etienne-Ctre, M. Berthoin B.

Caissier de 3° cl. : à l'Agence P.L.M. rue St-Lazare, M. Château G. ; à Montpellier, M. Montin F.

Employé : à Paris-Ctre, MM. Auvergne M., Bach C., Clément R., Durand F., Fontanieu R. (Pont-St-Esprit), Bernard Z. (Grenoble), Marillier A. (Villeneuve-St-Georges), Aubriot H. (St-Florentin-Verg.) ; à Nevers-Ctre, MM. Astier A. (Vichy), Malley G. (Montargis), Cellier L. (Cannes), Fomerand L. (Mars), Marchal J. (Saincaize) ; à Dijon-Ctre, MM. Boivin A. (Joigny), Charvoz J. (Pouigny-Chancy), Blanchard M. (Pontcharra), Chataux A. (Passenans), Descombes J. (Thiers), Duthu P., Maehin H. (Darcey-Côte-d'Or), Serrière V. (Paris) ; à Lyon-Ctre, MM. Gaudy E. (Lyon-Guill.), Soillier H. (Lyon-lins), Guillot M., Aupay G., Aubéry H. (Lyon-Per.), Grilloier H. (Bourgoin) ; à Clermont-Fd-Ctre, MM. Badois A. (Portes-Tr.), Moreau R. (Triguères), Mathieau F. (Blom), Riad J. (St-Etienne-de-St-Geors) ; à St-Etienne-Ctre, MM. Bessenay L. (St-Etienne-Chât.), Paris E. (Le Puy), Brias R. (St-Etienne-Chât.) actuellement

détaché à la C^{te} des Chemins de fer du Maroc ; à Marseille-Ctre, M. Volle M. (Valence-Ctre) ; à Nîmes-Ctre, MM. Duser L. (B.V. de Paris-République), Triat R. (Vichy) ; à Chambéry-Ctre, MM. Arnaud J. (St-Georges-de-Commiers), Blanc G. (Lyon-Ctre) ; Despreaux J. (Grand-Croix), Midey C. (Delle), Lambert J. (Culoz), Roddier J. (Chamonix).

Attaché (Employé) : à Paris-Ctre, M. Lepoint M. (Villeneuve-la-Guyard).
Employée : à Marseille-Ctre, Mlle Girard F.
Commis Ppal : à Paris, M. Sarrat R. (B.V. de Paris-Rems) ; à Lyon-Guill., M. Clafs H. (Lyon-Per.) ; à Bellegarde (Ain), M. Delacermoz F.
Chef de gare de 5° cl. : à Santenay-les-Bains, M. Bourd A. (Cordes-Igornay) ; à Juan-les-Pins, M. Sautel E. (Puget-V.).
S.-Chef de gare de 4° cl. : à St-Etienne-Bellevue, M. Pfllet G. (Chabreloche) ; à Marseille-St-Ch., M. Guglielmi E.

Chef de manutention Ppal : à Marseille-St-Ch., M. Han J. (Nice-V.) ; à Nîmes (G.V.), M. Fraissal L.
Receveur de 1° cl. aux billets : à Dijon-V., M. Blanc S. ; à Marseille-St-Ch., M. Segond G. (Beaulieu-s.-Mer).
Chef de gare de 6° cl. : à Cordesse, M. Lorge J. (Verneuil) ; à St-Etienne-de-St-Geors, M. Jayche (M. La Coucourde) ; au Mas-de-Pongé, M. Comte F. (Sommeres) ; à Luce (Lozère), M. Abdamard F. (Cuchaud).
Intérimaire de 2° cl. : à Villeneuve-St-Georges, M. Petit E. (Ponthierry-Prings) ; à Laroche-Mig., M. Dorso C. (Forrières-Fontenay) ; à Cergy-la-Tour, M. Pillard L. (Auxerre-St-Gervais) ; à Besançon-V., M. Pomier F. (Champagnolle) ; à Besançon-Moult, M. Paris D. (Meursault) ; à Montbéliard, M. Chosson M. ; à Mouchard, M. Fuant R. (Loubans) ; à Ambert, M. Marguerittier (St-Clément-de-Rég.) ; à Brionde, M. Bretagnol (Monistrol-d'Allier) ; à St-Etienne-Chât., MM. Libeyre J. (Duniers), Saty P. (Le Puy) ; à Veynes, M. Gilte L. (Villeneuve-Pul.) ; à Bagnols, M. Ricard J. (Bourg-St-Andéol) ; à Gap, M. Faure P. (Méridol) ; à La Voultée-s.-Rhône, M. Reynaud A. (Viviers-s.-Rhône) ; à Romans-Bourg-de-Péage, M. Denax A. (Cavaillon) ; à Vogüé, M. Veyrenc P. (Villeneuve-de-Berg) ; à Marseille-St-Ch., MM. Chesneau P. (Carry-le-Rouet), Fabris C. (Marseille-Pr.) ; à Culoz, G. Bourg, Framinet F. (St-Jean-de-Gonville) ; à Bourg, M. Pidoton E. (Lagnieu) ; à Chambéry, M. Bernat C. (Aix-les-Bains).

Commis de 1° cl. : à Laroche-Mig., MM. Rifflet M. (Bourron), Lelandais F. ; à Bercy, M. Boissonnade P. (Puisseux) ; à Saincaize, M. Mitaine L. (Donzy-Nivern) ; à Lyon-Guill., M. Fourrier L. ; à Lyon-Per., M. Laverlochère R. ; à Riom, M. Moutin B. (Gannat) ; à Thiers, M. Rouside (Terroulins) ; à Grand-Croix, M. Monon P. (Moulins) ; au Puy, M. Pons L. ; à St-Etienne-Chât., M. Roure T. ; à Marseille-Pr., M. Reynaud J.-B. (Marseille B.V.) ; à Hyères, M. Mauffrey H. (Cannes) ; à Salon, M. Mozier L. ; à Toulon, M. Vitard L. ; à Beaucaire P.V., M. Faugier E. (Alques-Mortes) ; à Montpellier, M. Bessière F. S.-Chef ouvrier : à Dijon-V., M. Flammarin F. Attaché (Expéditionnaire) : à Dijon-Ctre, M. Corne R. (Les Laumes-Alesia) ; à Marseille-Ctre, M. Veygnaud J. (Marseille-Blanc).
Expéditionnaire : à Chambéry-Ctre, Milles Desgeorges J. (Genève-Corn.), Verdier J. (L'Hermitage).
Chef de manutention : à Paris, MM. Niz O., Loy P. ; à Lyons-Pr., M. Fraudot L. (Lyon-Guill.) ; à Nice-V., M. Rimbeard J. (Cannes-la-Bocca) ;

R.L.D

VOTRE RÊVE ⁰⁰⁰ **VIVRE...**

.... il est là

dans le billet qui vous attend,
à quelques pas de chez vous,

VOTRE BILLET du prochain tirage de la

LOTTERIE NATIONALE

prenez votre chance !

LE DISCOBOLE.

Ateliers de Constructions
du Centre
CLERMONT-FERRAND
Matériel roulant



EMPIGNA

à Nîmes G. V., M. Sabatier A. (Frontignan); à Nîmes P. V., M. Rossif J. (Sète).
 Chef de manœuvres: à Bercy, M. Barbut L.; à Nevers, M. Panéiral F.
 Chef-aiguilleur: à Clermont-Fd, M. Fuline J. (Vichy); à Montpellier, M. Cambassédès A. (Nîmes P. V.).
 Receveur de 2^e cl. aux billets: à Paris, MM. Fardeau G., Thibault C. (Sens), Beauvais A. (Laroche-Mig.), Joris A.; à Dijon-V., M. Gobillot G.; à Besançon-V., M. Bouvet A. (Dôle-V.); à Gannat, M. Roumy J.-M.; à Vichy, M. Bécouse C. (St-Germain-des-Fossés); à Breil-s.-Roya, M. Fondacci J. (Monte-Carlo); à Bourg, M. Pittion C. (Ambérieu).
 Receveuse de 2^e cl. aux billets: à Maisons-Alfort, Mme Dumont M. (Paris); à Autun, Mme Poulin M. (Le Creusot); à Chamonix, Mme Raymond H. (Ambérieu).
 Commis de 2^e cl.: à Briçon, M. Pioch L. (Bercy); à Maisons-Alfort, M. Parisse J. (Corbeil); à B. V. de Paris-Rome, M. Marchand A. (B. V. de Paris-Tiquetonne); à Villeneuve-St-Georges, M. Sudre M.; à Paris, MM. Rouquier J. (B. V. Paris-St-Anne), Bernardus V., Durbesson E. (B. V. Paris-St-Anne), Teissier H., Macheour H. (Sens), Malabas G., Maurel E. (B. V. de Paris-Rép.), Ruas A.; à Bercy, MM. Bort R., Meunier E. (Villeneuve-St-Georges); à Serrigny, M. Charchaude E. (Frasne); à Morteau, M. Calot J. (St-Amour); à Pontarlier, M. Curie M. (Besançon-V.); à Besançon-V., M. Benque M.; à Lyon-Gull., MM. Chamoisset H., Mallet F. (Lyon-Per.); à Lyon-Per., MM. Breylon G., Venouil G.; à Moulins, M. Granjean F.; à St-Yorre, M. Vivier A.; à Clermont-Fd, M. Aïx J.; à

Terrenoire, M. Bernard J. (Roanne); à St-Etienne-Chat., M. Viillard A.; au Puy, M. Pralong J. (St-Etienne-le-Clap.); à Cannes, MM. Lucain L., Rouston H. (Cannes-La Bocca); au Luc et le Cannet, M. Giraud M. (Fréjus); à Marseille-Jol.-Ar., M. Salles M.; à Marseille B. V., M. Campana F. (Marseille-Jol.); à Marseille-St-Ch., MM. Bongioanni J. (Nîce-St-Roch), Arnaud E.; à Aigues-Mortes, M. Sablier P. (Sète); à Montpellier, M. Encontre A.; à Alès, M. Felgoules G.; à Culoz, M. Pin A. (Bourg).
 Attaché (commis de 2^e cl.): au Puy, M. Aubert J. (B. V. de Paris-St-Anne), Leprie H.; à Bercy, Mmes Dagneau M., Guillemin O., Sérrier A.; à Montereau, Mme Piraire A.; à Lyon-Per., Mme Vve Girard M. (Lyon-St-Paul), Mme Crost M., Mlle Martinère E. (Lyon-Gull.), Mme Renillier L.; à St-Etienne-Bellevue, Mme Ripstet M. (St-Etienne-Chat.); à Montpellier, Mlle Villeneuve M.
 Facteur-enregistrant: à Souppes, M. Gutchard M. (Bagneaux-s.-Loing); à Maisse, MM. Sébillant J.-B. (Melun), Billault F. (Moulin-Gallant); à Puisseaux, M. Renard H. (Moret-les-Sablons); à Triguères, MM. Piatal C. (La Chapelle-la-Reine), Proboeuf E.; à Ferrières-Fontenay, M. Dion M. (Coudray-Montceaux); à St-Florentin-Verg., M. Charbonnier L. (Ris-Orangis); à Villeneuve-la-Guy, M. Bourrier E. (Laroche-Mig.); à Mignieres-Gondrev., M. Régnier E. (Corbeil); à Villeneuve-St-Georges, M. Naudin J. (Montgeron); à Laroche-Mig., M. Gabé J.; à St-Germain-des-Près, M. Pontier E. (Lorey); à Amilly, M. Pioch E. (Montargis); à Auxerre-St-Gervais, M. Lepail P.; à Epinae-les-Mines, M. Férier P. (Suintenay-;

les-Bains); à Mars, M. Souverain F. (Corvol-l'Orgueilleux); à Nogent-s.-Verriçon, M. Léger E. (Ciry-le-Noble); à Remilly-St-Honoré-les-Bains, M. Mélin O. (Maison-Dieu); à Darcey-(Côte-d'Or), M. Mercier S. (Genlis); à Champagnole, M. Garnier P. (Velars); à Chagny, M. Vaucher J.; à Blaisy, M. Boigeol L. (Grandvillars); à Meursault, M. Milton F. (Orchamps); à Monthéillard, M. Janey R. (St-Jean-de-L.); à Passenans, M. Jallet A. (Pagny); à Bouhne, M. Lombard A. (Loulans); à Beuchali, M. Michelin F. (Chaussin); à Byans, M. Berricard M. (St-Vit); à Lons-le-S., M. Migot M. (Navilly); à Saône, M. Lagneau A. (Gilley); à Velars, M. Joigneux E. (Beaune); à Lyon-St-Clair, M. Matillon J. (Chesny); à Oullins, M. Vesures C. (St-Pierre-de-B.); à Chalon-s.-S., MM. Derepas C. (St-Marcel-l.-Ch.), Gravaillon M. (Charnay); à La Clayette, M. Maillot P. (Lugny); à St-Georges-de-R., M. Bay J. (Chaufailles); à St-Chasse, M. Piatal C.; à La Chapelle-M., M. Badet J. (Clermain); à Monistrol, M. Berbonniat Plat J. (Lozanne); à aux Chères-Chasselay, M. A.; à St-Clement-de-R., M. Chevalier J.-M. (Rhandun); à Vertolaye, M. Bongiraud E. (Giroux); à Langogne, M. Sénac A.; à La Chaud, M. André F. (Arlande); à Dunières, M. Vallette J. (Le Pertuiset); à Grand-Croix, M. Magnatier J. (La Palisse-St-Prix); au Puy, M. Pralong P.; à Fraisse, M. Brousse J. (Usson-St-Pal); à Barbentane, M. Roth S.; à Portes-Tr., M. Torlorella B. (Pt-d'Avignon); à Pruniers, M. Chalaye H. (Gap); à Bourge-St-And., M. Rimond J.; à Cavaillon, M. Monfalcon L.; à La Coucourde, M. Verrier C. (Pierrelatte); à Lalevade, M. Petit L.; à Méridon, M. Gonné G. (Andance);

SOCIÉTÉ
FRANCO-BELGE
 de Matériel de
 Chemins de fer

5, Rue La Boétie
PARIS (VIII^e)
 U S I N E S A
 RAISMES (Nord)

LOCOMOTIVES
AUTOMOTRICES
VOITURES-VAGONS
T R A M W A Y S

Les difficultés de l'heure présente
diminuent le nombre de vos lectures.

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

ASSUREZ-VOUS
 le service régulier de la
 REVUE D'INFORMATIONS INTERNATIONALES

LE MOIS
 Synthèse de l'activité mondiale

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

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

CONDITIONS SPÉCIALES
 aux lecteurs du *Bulletin P.L.M.*

Abonnement d'un an payable mensuellement à raison de

12 fr. 50

en utilisant le chèque postal encarté dans chaque volume.

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

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

M^{me} V^e CHAVANNE

Entrepreneuse
à ST-JEAN-DE-MAURIENNE
Carrière du Rocheray
Fourniture de Ballast
Gravillon et Sable

Tél. : 0,60

TRAVERSERES POUR CHEMINS DE FER

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

POTEAUX — Pièces spéciales pour ponts, pontons, etc. — Soudure mécanique — Chantiers volants pour l'injection sur place et le réajustage des traverses usagées — Scieries — Exploitations forestières

ÉTABLISSEMENTS BEYNAÏ

Siège Social et Bureau: 5, Rue de Chaillot, PARIS (16^e) - Tél. : (lébor) 79-00
Usine principale à COUZOU-AN-D'OR (Rhône) avec embranchement particulier et port sur la Saône

FRANÇOIS

ZENONI

ENTREPRENEUR



ST-GINGOLPH (Hte-Savoie)

ENTREPRISE

J. BOUCLIER

Sables et Gravières des Dranches
Macadams, Ballasts
Gravillons concassés
Embranchement particulier

THONON-LES-BAINS

à Pont-St-Esprit, M. Delbac C. (l'Ardoise); à St-Péray, M. Escornet V.; à Villeneuve-Puil, M. Pailin A. (Tain); à Villeneuve-de-B., M. Veurier C. (Voûté); à Viviers, M. Longaret H. (Orange); à Aubignan, M. Bouze E. (Graveson); à Aubignas, M. Deléage G. (Mornas); à Marcellols, M. Juslmond H. (Donzère); à Montségur, M. Roux A.; à St-Etienne-de-St-G., M. Roure R. (Vermeuse); à St-Sermin, M. Blachère A. (Voûté); à La Beaume, M. Roux L. (Stillans); à Marseille-St-Ch., MM. Plan L., Roche M. (L'Estaque); à Carry-le-Rouet, M. Verand A. (La Couronne); à Arles, M. Denamiel A. (Aubagne); à Simiane, M. Trigon G. (Fuveau); à Sospel, M. Piron G. (Touët); à Tourves, M. Gros L. (La Brillanne); à Sommières, M. Dorle L.; à Uchaud, M. Barral F. (Robiac); à Concomès, M. Banchon G. (Gépolhae); à Prévenchères, M. Bastide L. (Milhaud); à Gagnières, M. Sautier P. (St-Jean-de-Val); à Aiguebelle, M. Forestier M. (Bellegarde-Ain); à Rossillon, M. Meron M.; à Aix-les-B., M. Joannille V.; à St-Jean-de-Gonyville, M. Jurdete J. (Genève-F.-V.); à Jarric, M. Laurent E. (La Vayrette); à Lagنية, M. Chevallier A.; à Pontbarras-Bredia, M. Guiffol J. (St-Etienne-du-B.); à Cluses, M. Charriot F. (Annemasse); à St-Georges-de-Com., M. Vernet M.; à Seyssel, M. Clement M. (St-Georges); à Lays, M. Thiamet E. (La Roche-s.-F.); à Clvoz, M. Charuel G. (Ambérieu); à Chambéry, MM. Flutaz F., Pasquier dit Collomb L.; à Evian, M. Guillerminet E. (Ambérieu); à St-Gervais-l.-B., M. Boeglin J. (Cheddé);

à Chamonix, M. Georges G. (Les Bossons); à St-Martin-de-la-Cl., M. Morel R. (Ambérieu); à Villeversure, M. Barot E. (Poungny-Chancy).
Attaché (Facteur-enregistreur) : au Teil, M. Gielly H.; au Pas-des-L., M. Perrimon R. (Les Arcs); à Chambéry, M. Michaud E. (St-Avre-la-Ch.).
Chef de train : à Paris, M. Bailly L.; à Laroche-M., M. Faury R.; à Dijon, M. Cousin C.; à Lyon-Guill., M. Gervais A., Vincent J.; à St-Germain-des-F., M. Barral A.; à Langeac, M. Blanc J.; à Montrison, M. Berger J.; à Roanne, M. Gaumet P.; à St-Etienne-Chât., MM. Navel E., Vie P.; au Teil, MM. Martresche M., Vallier A.; à Valence, M. Berne E., Magnel C.; à Cavailhon, M. Chevallier J. (Avignon); à Toulon, MM. Pouilly J., Heru G. (Miramas), Viallon F.; à Marseille-St-Ch., MM. Rouvier S., Anselmi M., Ropie P., Maraninchi F.; à Miramas, MM. Nizev S. (Arles), Roux P., Flutibert G.; à Digne-V., MM. Laurière L., Flour M., Bonome J.; aux Arcs, M. Gal J.; à Marseille-St-Ch., MM. Saint-Martin A., Léca M., Coste F. (Aubagne), Mourin M., Arine V., Barreau J. (Gardanne), Stefanaggi G., Martin F. (Marseille-Ar.); à Alès, M. Blanc L.; à Nîmes, M. Sautet P. (Sète); à Ambérieu, M. Gervais M.; à Chambéry, MM. Sténilion E., Volt-Blin P.

MATÉRIEL ET TRACTION

Service Central. — Ingénieur : MM. Meyer G., Gros P.
Chef de bureau de 2^e cl. : M. Lomet L.

ENTREPRISE DROUARD FRÈRES

SOCIÉTÉ ANONYME — 39, RUE DU COLISÉE, PARIS-8^e

Travaux de Chemins de fer

Electrification de Voies ferrées

MATÉRIEL SPÉCIALISÉ

Tirefonneuses mécaniques

Bourreuses mécaniques

Perceuses à rails

Motorail

Saboteuse mobile de traverses

Pose de voie à l'avancement

Dégarnisseuse à raclettes

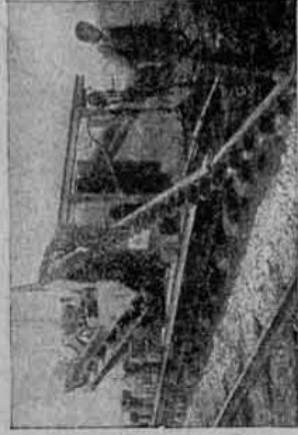
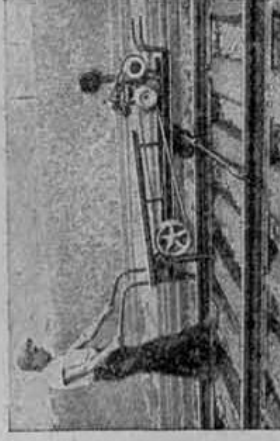
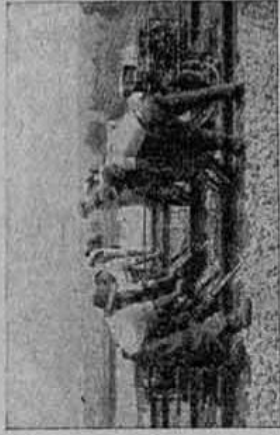
Engins de substitution

et d'épuration mécanique

Freinage automatique

des wagons

(Appareils "R")



SOCIÉTÉ DES CARNIÈRES

de Saulieu et du Morvan
FOURNITURE DE BALLAST
GRAVILLON - SABLE
24, Rue Sarrette — PARIS
Téléphone: GOBELINS 19-38

TRAVAUX PUBLICS

MARIUS PERROUX
AZANS-LES-DOLE (Jura)
Tél. 3.68

Entreprise Georges TONETTI

Société Anonyme Capital 450.000 fr.
Siège Soc. et Bur. à Montmorot (Jura)
Téléphone 71-2000-1-2-3-4-5-6-7-8-9-10
Travaux Publics - Exploitation des Carrières
de pierres dures de Massia (Jura) - Ballast
- Gravillons - Sables - Pierres à bitler.
Embranchement P.L.M. Station Messia
Production: cent mille tonnes par an

S.-Chef de bureau de 1^{re} cl. : MM. Ferrrier L., Fillion G.
S.-Chef de bureau de 2^e cl. : M. Queuffenlo L.
Employé Ppal : M. Cassiol M.
Employé : à Paris, MM. Nicolas V., Foucault R.;
Sourdillat G., Pouchon G., Foucaux G.; à
Dijon-Per., MM. Baugaut O., Pratcheur L.;
Branle P., Lheritier P.; à Lyon-M., M. Chapuis
H.; à Nice, M. Constant P.; aux Laumes, M.
Ruelle A.; à Annemasse, M. Alauzen G.; à
Nîmes, M. Engles R.; à Clermont, M. Séguin
G.; à Lyon, MM. Cornbes G., Champagnon J.; à
Brassac, M. Soullipoux J.; à Berrey, M. Crozat M.
(Lyon).
Distributeur : à Villeneuve-St-Georges, M. Le
Bouillonnet E. (Bercy).
Bricardier-Chef des garçons de bureau : à Paris,
MM. Bonneval G., Delage G., Perceau F.
MATÉRIEL

Service Central. — Inspecteur D^{re} de 1^{re} cl. :
M. Delannay A.
Inspecteur D^{re} de 2^e cl. : M. Robillon G.
Inspecteur de 1^{re} cl. : M. Neneux S.
Chef d'études de 2^e cl. : M. Beaudry L.
Inspecteur de 2^e cl. : M. Guérin A.
S.-Chef d'études de 1^{re} cl. : M. Bruhat L.
S.-Chef d'études de 2^e cl. : M. Poitave J.
Chef-dessinateur : M. Vieillard A.
S.-Chef de bureau de 2^e cl. : M. Bounerot G.
(Villeneuve-St-Georges)
Contremaître-adj. : à Nevers, M. Virevaille G.
(Oullins).

Pierre BACHY
SONDAGES
INJECTIONS — FORAGES
24, Rue Curle
KREMLIN - BICÊTRE
(Seine).

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

"BOULET BÉRARD"

Société des Agglomérés de BÉRARD, SAINT-ÉTIENNE

CHARBONS
Sté *Marseillaise* de
Huillies et Agglomérés
Etablissements
SAVON FRES & C^{ie}
25, r. de la République
MARSEILLE



Entreprise MARTIN
CHAGNY

Terrassements - Spécialité de
travaux de voie et de ballastage

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

Entreprise JAYET
BLAISY-BAS
TRAVAUX PUBLICS
GRANIT

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

Employé Ppal : MM. *Lagorgette J., Villaret J.* (Villeneuve-St-Georges).
Ingénieur Ppal adj. : à Nevers, M. *Rameau R.*
Employé : à Arles, M. *Méot M.* (Oullins) ; à Oullins, M. *Boyaud A.*
Ingénieur-adj. : à Paris, M. *Mauquin L.* ; à Oullins, M. *Ravoire M.* (Arles) ; à Villeneuve-St-Georges, M. *Perret A.*
S.-Ingénieur : à Arles, M. *Martin J.* (Oullins).
Contremaître Ppal : à Oullins, MM. *Girard F., Guérin R.*
Contremaître 1^{er} cat. : à Oullins, MM. *Milquet E., Gabier A., Gutherl L., Plisson H.* (Arles).
Chef de groupe : à Villeneuve-St-Georges, MM. *Breton H.* (Paris), *Lepaumier M.* (Paris).
Chef de rayon : à Oullins, M. *Thévenon J.*
Contremaître adj. : à Conflans, MM. *Juchet L.* (Oullins), *Paulet J.* ; à Villeneuve-St-Georges, M. *Praon A.* (Oullins) ; à Corbeil, M. *Cabut R.* ; à Besançon, M. *Maigaux H.* (Villeneuve-St-Georges) ; à Dijon, MM. *Véry E., Mazars M.* (Villeneuve-St-Georges) ; à Moulins, M. *Marrjol C.* (Marseille) ; à Nevers, M. *Trias L.* (Marseille) ; à St-Etienne, M. *Delière D.* (Badan) ; à Oullins, M. *Beltanger R.* ; à Chalons, M. *Saittour Y.* (Villeneuve-St-Georges) ; aux Grivauches, M. *Frapalle V.* (Pont-de-l'Anc) ; à Vénissieux, M. *Teyssagres G.* (Courbessac) ; à Clermont, M.

Girard J. (Oullins) ; à Courbessac, M. *Balaille A.* ; à Avignon, M. *Ponac H.* (Courbessac) ; à Marseille, M. *Pompon G.* (Villeneuve-St-Georges).
Destinateur-prop. de 2^e cl. : à Villeneuve-St-Georges, M. *Meiffre L.* ; à Oullins, M. *Donadille M.* (Paris).
Employé Ppal : à Oullins, MM. *Dupont P.* (Villeneuve-St-Georges), *Breusse F.*
Chef-distributeur : à Oullins, M. *Lanéri P.* (Lyon).
Employé : à Conflans, MM. *Varet A., Bozac J.* ; à Dijon, MM. *Jullian D., Brulley A., Poupon R.* ; à Nevers, M. *Balleron E.* ; à Montargis, M. *Matissard M.* ; à Lyon, MM. *Thizy P., Godin M., Bonhomme L., Perret A.* ; à Oullins, MM. *Vallette C., Bouvard M., Cardot R., Dussot F., Cheneau M.* ; à St-Etienne, M. *Lafrae L.* ; à Pont-de-l'Anc, M. *Bénon L.* ; à Clermont, M. *Gorce A.* ; à Arles, MM. *Lombrai L., Boucharin L., Trouchand C.* ; à Courbessac, MM. *Gaidan A., Croustin E., Murat J.* (Nîmes) ; à Marseille, M. *Honorat J.* ; à La Blancarde, MM. *Trossat A., Jauras F.* ; à Cannes, M. *Depaane F.*
Employé : à Chambéry, Mlle *Balthazard G.*
Expéditionnaire : à Villeneuve-St-Georges, M. *Boutou F.* (Paris).
Distributeur : à Oullins, M. *Sandraz E.*

TRACTION

Service Central. — Ingénieur : M. *Garin P.*
Chef de bureau de 1^{er} cl. : M. *Atubré C.*
Employé : MM. *André I., Deseuse L., Falières A., Pradier R.*

Services régionaux. — S.-Inspecteur des Services

Actifs : à Laroche, M. *Dinet H.* ; à Vénissieux, M. *Secondi R.*
Attaché S.-Inspecteur des Services Actifs : au Tell, M. *Ramin F.*
Contremaître Ppal : à St-Etienne, M. *Marechal J.* (Nevers) ; à Nevers, M. *André M.* (St-Etienne) ; à Nîmes, M. *Bascoul H.* (Le Teil).
S.-Chef de dépôt de 2^e cat. : à Paris, M. *Charrin F.* ; à Besançon, M. *Charnier A.* (Dijon) ; à Dijon, M. *Lelang P.* (Besançon) ; à Portes, M. *Lemoine L.* (Lyon) ; à St-Germain-des-Fossés, M. *Cuzail C.* ; à Nevers, M. *Jassenne G.* ; à Roanne, M. *Morel C.* ; à Ammassac, M. *Millet G.* (Chambéry) ; à Ales, M. *Casenoie J.* (Nîmes).
Chef-mécanicien : aux Laumes, M. *Equer L.* (Avignon) ; à Ambérieu, M. *Renaulot G.* (Besançon) ; au Tell, M. *Bonnet C.* (Ambérieu) ; à Langenc, M. *Chourent A.* (Paris) ; à Marseille, M. *Kohler P.* (Lyon-Monche).
Chef de groupe : à Badan, M. *Mercier C.* (Chalon).
Chef de réserve : à Arvant, M. *Dubois F.* (Annemasse).
Gardié-magasin (Combustibles) : à Annemasse, M. *Fauremier F.* (Laroche).
Contremaître-adj. : à Nevers, M. *Rambert A.* (Carmoules).
Employé Ppal : à Chalons, M. *Martin J.* (Nevers).
Employé : à Paris, MM. *Dantan H., Cochet M., Rey G.* ; à Laroche, MM. *Benoit J., Fouet G.* ; à Montargis, M. *Rochette F.* ; à Dijon, MM. *Mouray V., Bergeret J., Bidel H., Roridot G.* (Les Laumes) ; à Dôle, MM. *Tupin M., Melot*

BUSIGNY (Nord)

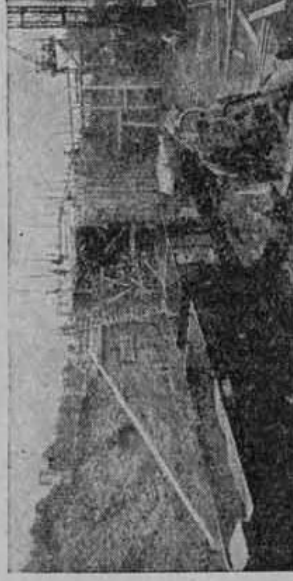
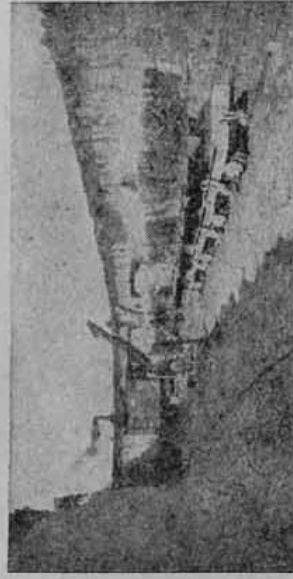
Téléphone : 17 et 44

A. DEHÉ & C^{IE}

TRAVAUX PUBLICS ET PARTICULIERS

PARIS, 90, Boulevard de Magenta

Téléphone : Nord 68-87



SPECIALITÉ DE RÉFECTION MÉCANIQUE DES VOIES FERRÉES



Dégarnissage de voie — Machine à dégrain : brevet "Scheuchzer"
Train de chargement automatique des déblais, brevet "Delé-Surzoni"

Pose de voie
Application du brevet "Collet-Loiseau"

PLUS DE 1.200 KILOMÈTRES DE VOIES RÉFECTIONNÉES

TOUS TRAVAUX DE VOIES FERRÉES
RÉNAUD & BOURREL
85 bis, rue des Alpes
VALENCE (Drôme)

Sté Ame pour la CONSTRUCTION et l'ENTRETIEN des ROUTES
S. A. C. E. R. TOULOUSE
LYON SEGRE
BESANCON Siège Social: 1, Rue Jules-Lefebvre, PARIS-9^e CLERMONT-Fd
Tous travaux routiers avec matériels modernes à grand rendement
CYLINDRAGES — GOUDRONNAGES — BITUMAGES
Béton bitumineux Sacermac — Rocasphalte pour Trottoirs, Cours, Avenues

Etab^{ls} J. COUGNARD
116, Rue du Mont-Valérien, 116
NANTERRE - Tél. : Nan. 11-67
Tout le gros Appareillage électrique spécial et normal H.T. et B.T. pour Chemins de fer

FABRICATION SPÉCIALE • Téléph. :
DE PETITS MATÉRIELS Nord 06-47
ET ADMINISTRATIONS R. C. Seine
No 214.543
Ancienne Maison DR YET RIGAL
H. RIGAL, SUCT
Graveur-Mécanicien
60, Rue Louis-Blanc - PARIS

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

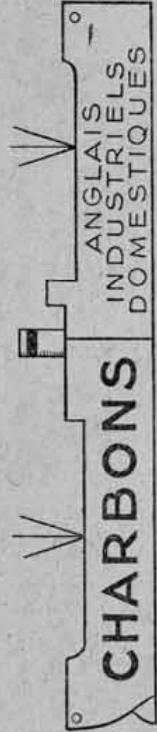
Société Métallurgique de la Jatte
TUBES D'ACIER
Fournisseur de la C^{te} PLM
Téléphone: Bd du Parc, 34-36-38
Maillet 92-61 NEUILLY-s/- SEINE

M. ; à Besançon, MM. Redon G., Galland A., Roux L. ; à Lons-le-Saunier, M. Hugon G. ; à Lyon, MM. Chevassut J.-B., Grand E., Abadie-Pénard J., Boucly C., Saurzet J. ; à St-Etienne, MM. Micoutaz A., Lhermet C., Cluzel J. ; à Chalons, MM. Chaffard J., Daussois L. ; à Portes, MM. Dintet F., Gros J. ; à Nevers, MM. Poupin D., Bourdier R. ; à Montchanin, M. Chevalier G. ; à Chambéry, MM. Exertier P., Cavallari J., Seguy J., Roux M. ; à Annemasse, MM. Duré A., Juslin E. ; à Bellegarde, M. Donat-Maquin H. ; à Ales, MM. Daren M., Bastide M., Cabane C. ; au Tell, MM. Frachisse M., Lajoy J., Dusserre J. ; à Nîmes, MM. Monnier L., Catzi D., Boris F., Barrot R., Davin R. ; à Langesac, MM. Villermet J., Gendre G. ; à Marseille, MM. Samat A., Pinoleau G., Busséuil A., Liens A. ; à Arenc, M. Deleuzière L. ; à Miramas, MM. Blachas H., Poriot M. ; à Avignon, MM. Laurens A., Firzier E. ; à Veynes, MM. Chatez H., Chapel E. ; à Carde, M. Stefanelli E.
Expéditionnaire : à Chalons, M. Blanchard F. ; à Avignon, M. Vincent A. (Coubressac),
Mécanicien de route : à Larocche, MM. Marnilliot R., Chatauz O., Courlet M., Lecomte A. ; à Montargis, MM. Chapelon L., Trentemont G., Sauthier C. ; à Villeneuve, M. Parriaux M. ; à Montereau, M. Berton A. ; à Auxerre, M. Michaux L. (Corbeil) ; à Lyon-Vaise, M. Labarje L. ; à Vénissieux, MM. Reire L. (Portes), Bonnefond

M. (Lyon-Vaise) ; à Portes, MM. Reboul M., Roudet A. ; à Badan, M. Briat P. (Mâcon) ; à Clermont, M. Guignard M. ; à Nîmes, M. Baud A. ; au Tell, M. Chastang G. (La Voultte), Quet C. ; à Sembadel, M. Gallien M. ; à Sète, M. Balmoussière A.
Elève-Mécanicien : à Paris, MM. Brissac, Thouvenot C. ; à Corbelli, M. Sorin M. ; à Larocche, MM. Chadrin L., Vallée A., Rousseau G., Durrieux R., Durand G. (Chamcey), Larrivé R., Lepen R., Millet L. ; à Montargis, M. Hurisse R. ; à Dijon-Per., MM. Pouly M., Bonnefoy L. ; aux Launies, M. Marlin H. ; à St-Etienne, MM. Borne M., Mallet J., Dumas P. ; à Pont-de-l'Ance, M. Charbonnier P. ; à Rive-de-Gier, M. Barjon J. (St-Etienne) ; à Badan, MM. Gutcheon H., Morel G. ; à Vénissieux, MM. Roux H., Croze S., Dumas G. ; à Portes, M. Marion P. ; à Autun, M. Chavel G. ; à Nevers, M. Lebert F. ; à Nîmes, MM. Poudetigne A., Dumas E. ; au Tell, MM. Arnaud L., Joffre F. ; à Ales, M. Gas M. ; à Avignon, MM. Carrelon L., Perrin F., Plazi M., Biallet L., Courbon A., Bernier J. ; à Tarascon, MM. Pour L. (Avignon), Guyon F. ; à La Blanche, M. Boyer A.
Mécanicien de manoeuvres : à Bercy, MM. Gignour H. (Paris), Groult M. (Paris).

Chef de bureau: Ppal de 1^{re} cl. ; M. Gallet P.
Inspecteur : à Collonges, M. Caynon E.
S.-Inspecteur : à Lyon, M. Léorat E. ; à Paris, MM. Biar P., Pichon E., Ribot M.
Chef-dessinateur : M. Philippe J.
Contrôleur des S. C. : M. Chabre L.
Dessinateur Ppal : M. Breuillet H.
Contrôleur technique : MM. Rouvière R., Portel G., Batailleur L.
Contrôleur du S. E. : à Paris, MM. Brémond P., Lanniot R. ; à Marseille, M. Génin A. ; à Dijon, M. Bussière L. (Avignon) ; à Lyon, M. Courtois O. ; à Paris, M. Troillet M.
Chef de groupe : M. Rejl R.
Employé Ppal : à Sauton, M. Lebreuil G.
Employé : MM. Fousset G., Simon A., Canque G., Employée : Mme Lucchese A.
Surveillant du S. E. : à Paris, M. Trouillet P. (Lyon-Vaise).
Aide-Surveillant technique : à Bourg, M. Junon C.
Expéditionnaire : MM. Boisselot P., Carlon R., Lerat R., Mlle Cabirole M., M. Vicens P.
Services régionaux. — S.-Ingénieur chef de section H.C. : à Montereau, M. Gibert E. ; à Nevers, M. Anecelin L.
S.-Ingénieur chef de section : à Montpellier, M. Thibode G.
Chef d'études : à Valence, M. Iribe H. (Nevers).
Chef de bureau de 1^{re} cl. : à Lyon, M. Richard L.
S.-Chef d'études de 1^{re} cl. : à Nevers, M. Palicani A. (Chambéry).

VOIE
Service Central. — Ingénieur adj. de 1^{re} cl. :
MM. Chambon M., Boillot J.



Compagnie Française des Mines

Powell Duffryn

Siège Social: 56, Faubourg St Honoré - PARIS
Téléphone: Anjou 00-26 - 00-27 Inter Anjou 28

GROS CRIBLÉ
TOUT-VENANTS
CLASSÉS, MENUS, FINES
CHARBONS DE SOUTES
CHARBONS CONCASÉS ET
RECRIBLÉS
BRIQUETTES, BOULETS AMIRAUTÉ

AGENCES
ROUEN
HAVRE
NANTES
ROCHEFORT
BORDEAUX



FOURNISSEURS
AUX CHEMINS DE
FER P.L.M AUX
AUTRES RÉSEAUX
FRANÇAIS ET À LA
MARINE NATIONALE

Agents Exclusifs pour la France de POWELL DUFFRYN ASSOCIATED COLLIERIES LIMITED

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

RECONNUE PAR L'ÉTAT. DÉCRET DU 5 FÉVRIER 1921

M. Léon EYROLLES, Ingénieur-Directeur

57 à 61, Boul. St-Germain, PARIS-V^e - Ecole d'Application et Polygone, CACHAN (Seine)

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

Ecole Supérieure des Travaux Publics : Ecole Supérieure du Bâtiment : Diplôme d'Ingénieur-Architecte;

Ecole Supér^{re} de Mécanique et d'Electricité : Ecole Supérieure de Topographie : Diplôme d'Ingénieur-Géomètre.

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

Un service spécial de Recherches Scientifiques est organisé dans ce but à l'Ecole Spéciale des Travaux Publics. Les jeunes gens ne possédant pas les connaissances suffisantes pour être admis directement dans les Ecoles Supérieures peuvent commencer leurs études techniques dans l'une des

TROIS ANNÉES DES COURS TECHNIQUES SECONDAIRES

où ils prépareront en même temps leur admission dans l'Ecole Supérieure correspondant à la spécialité qu'ils auront choisie.

En outre, une Section Administrative

prépare spécialement au concours d'admission au grade d'Ingénieur dans les grandes Administrations de l'Etat, des Départements et des Municipalités (Ingénieur adjoint des Travaux Publics de l'Etat, du Service Vicinal, etc.).

Les examens d'entrée ont lieu, chaque année, en deux sessions : l'une à la fin du mois de Juillet, l'autre au début d'Octobre.

NOTICES ET PROGRAMMES SUR DEMANDE ADRESSÉE à :

L'ÉCOLE SPÉCIALE DES TRAVAUX PUBLICS
57, Boulevard St-Germain, PARIS-V^e

LIBRAIRIE DE L'ENSEIGNEMENT TECHNIQUE

L'une des plus importantes maisons d'édition de Paris. Ouvrages techniques de tout premier ordre, dont un grand nombre concernent **les chemins de fer.**

CATALOGUE GRATUIT SUR DEMANDE ADRESSÉE : 61, Boulevard St-Germain, PARIS-V^e

5.-Chef de bureau de 1^{re} cl. : à Montreuil, M. Arnon V. ; à Aïles, M. Frère G. ; à Valence, M. Bastié P. (Bellegarde).
Chef de district Ppal : à Nîmes, M. Courau P. (Chalon-s.-Saône).

Contrôleur des S. C. : à Dijon, M. Pelloux G. ; à St-Jean-de-Lozno, M. Gaudier R. (Culoz) ; à Valence, M. Dandel R. (Apt) ; à Clermont-Fd, M. Binon V. (Loulhans).

Dessinateur Ppal : à Clermont-Fd, MM. Girard-Regibel F. (Chambéry), Lavault P. Chef de district de 2^e cl. : à Culoz, M. Burdin J. (Rouanne). Dessinateur-projeteur de 1^{re} cl. : à Clermont-Fd, M. Talbot L.

Entre G. GAUTRUCHE
& SES FILS

Bureaux :
57, Allées Gambetta - MARSEILLE
26, Place Bellecour, 25 - LYON

Spécialités :
Entretien des voies ferrées, Carrières
Ouvrages d'art, Terrassements.

ENTREPRISE
Henri LOULERGUE

5, Quai d'Allier
MOULINS

COMPAGNIE ROUSSILLONNAISE
D'ENTREPRISES

18, Rue Oliva - PERPIGNAN
Entrepreneur et Fournisseur
des Ch^{ss} P.L.M. et P.O.-MIDI
Pierres cassés et gravillons de bataille
Carrières basaltiques à
Lézignan - la - Lèbe (Hérault)

ENTREPRISE
DEBERNARDY & PERRIER

FURES (Isère)
BÂTIMENTS
BEUR ARME
AIR COMPRIMÉ
PONTS ET VIADUCS

Fortifications - Génie Militaire

CAOUTCHOUC - INDUSTRIEL PNEUS HUTCHINSON VÉLO MOTO

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

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

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

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

PARIS - L'EUROPÉEN - EX-GRUBER
21 bis, Boulevard Diderot (Face gare de Lyon)
Le café-bar et le restaurant des Agents P.L.M.
Sa cuisine = sa cave = ses prix modérés

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 0^e P.L.M. et à leur famille

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

LES HOUCHES - Pension Saint-Antoine
Anc. Hôtel de la Gare — Ouvert toute l'année — Arrêt des
autorégionaux — CUISINE ROURGEOISE — Chambres fr.
confortables. Eau courante s'y paient. Prix modérés. Tél. 10

Attaché (Ech. 8) : à St-Germain-au-Mt-d'Or,
M. Grenot A.
Dessinateur-calqueur : à Valence, M. Cottier A.
Surveillant Ppal du S. E. : à Lyon, MM. Pas-
caudo A., Meige R. (Mouchard),
Surveillant Ppal de la Voie : à Nevers, M. Dieu J.
G. (Gien) ; à Auxerre, M. Doudeau
M. Ternand A.
Surveillant Ppal de travaux : à Paray-le-Monial,
M. Corvet J.-B. ; à Marsaille, M. Long J.
Expéditionnaire : à Montbéliard, M. Faivre R. ;
à Valence, M. Bodelin G. ; à Montargis, M. Dau-
vergne J. ; au Tell, M. Combe G.
Surveillant du S. E. : à St-Jean-de-Maurienne,
M. Besson A. ; à Nevers, M. Thé-
ron L.

RÉSEAU ALGÉRIEN

EXPLOITATION

Services centraux. — Expéditionnaire :
à Alger, M. Pignault E. (Maison-Carrée).
Services régionaux. — S.-Chef de
gare de 1^{er} cl. : à Agha, M. Novack A.
(Ménerville).

TRAVAUX PUBLICS BATIMENTS

ENTREPRISE POULETTY DIJON

PIERRE RECONSTITUÉE
GUÉRITES A SIGNAUX

Travaux Publics et Particuliers

L. GHELFI & Co
DE Et. JALLUT & J. RICORD
Roc. à Reep, Humble, Capital 100.000 fr.
17, Rue Smelett - NICE

Téléph. 828-31 R. C. Nice 1.943

NOS HOTELS

CANNES - HOTEL DE PARIS — Tél. C-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

MARSEILLE - HOTEL DU MUGUET
Tél. N-06-45 (en descendant la dernière marche des
escaliers, des pas à gauche) à 1 min. 10, Rue Marcel-Sambat
Confort moderne. Prix spéciaux aux Agents P.L.M. et famille.

MAKSEILLE - Hôtel SAINT-FERREOL
RESTAURANT, 13, Rue St-Ferreol et 17, Rue Rouget-de-l'Isle
Plain centre - Pension complète de 25 à 35 fr. - tout confort
Bonne-vue des Agents P.L.M. — Membres de F.A.T.C.

LA CROIX (Var) — Côte d'Azur — ruelle par autorista à
St-Raphaël et Toulon. **Hôtel-Pension Marie-Antoinette**, Tél. 28.
Tout conf. Dans les bois, près mer, sit. franç., panorama
incomp. Prix spéc. pr MM. les Empl. et Fam. bon. conditions.

BORMES-LES-MIMOSAS (Var). —
"SPERANZA", reçoit 1^{er} l'année enfants 2 sexes
6 à 12 ans - 15 au maximum pour assurer vie de famille et
sains dévoués. - Plage, Forêt, Cure hélio-marine. - Tél. 19.

LOURDES - HOTEL DE NICE
3, rue de la Fontaine. — Eau courante
chaude et froide. — Table réputée
Pension 30 fr. (vini compris) Réduction aux Cheminots

LOURDES - HOTEL Ste-CLOTILDE
30, Rue des Pyrénées — La Maison du Cheminot
Vous y trouverez le meilleur accueil. Confort
Omibus à tous les trains. — Pension complète dep. 25

LOURDES - PENSION DE FAMILLE
M. & Mme DUBOY-PERRIN, Propos (à 3 minutes de la grille)
9, Rue de la Fontaine, 9. (Quai de la C^{ie} P.L.M. en retraite)
Cuisine soignée - Eau courante - Prix réduit pour cheminots
et familles nombreuses - Arrangements pour groupes

MIDDELKERKE-BAINS - BELGIQUE
PENSION DAHLIA, 28, Digue de mer
Face mer - Confort mod. — Cuisine soignée
Ouvert de Juin à fin Sept. — Prix modérés

S.-Chef de gare de 3^e cl. : à Menerville, M. Dard
G. (Alger) ; à Sidi-Bel-Abbès, M. Pinelli D.
(Alger).
S.-Chef de bureau de gare : à Agha, M. Zittel C.
(Alger).

Commis Ppal : à Alger, M. Pujol C.
Facteur-entrepreneur : à Blida, M. Garguit L. ; à
Oran, M. Labrosse J.-B. ; à Ain-Témouchent,
M. Sarret M. (Palissy-Sidi-Khaled).
Expéditionnaire : à Alger, M. Chevalet T.
Chef de train : à Ménerville, M. Datto A. (Orléans-
ville).

MATÉRIEL ET TRACTION
Ateliers et Dépôts. — Inspecteur D^{re} de 2^e cl. :
à Perrégaux, M. Bisler R.

Contrôleur-maitre : à Sidi-Bel-Abbès, M.
Lauré F.
Stora E.
Flève-mécanicien : à Orléansville,
M. Clariusman E. (Alger) ; à Séthi,
M. Montagnac C. (Alger).
Approvisionnement, — Inspecteur
D^{re} de 1^{er} cl. : à Alger, M. Samie R
(Oran).

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

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

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

NICE - HOTEL P. L. M.
60, Av. de la Victoire (près de la gare P.L.M.)
Chambres de 15 à 40 fr.
Se recommande au Personnel de la C^{ie} P.L.M.

NICE - HOTEL-PENSION CARLOME
2, Boul. François-Grosso — Tout confort — Près mer
A. BOSSELOT, chef de cuisine, propriétaire
Jardin. Pens. comp. de 25 à 35 fr. soir. Eau. Tram. 22

NICE - Hôtel de Paris - Prince de Galles
Boulevard Carabacel. Ouvert toute l'année
Grand jardin. Dernier confort. Ascenseur
Chambres 15fr. Pension à 35fr. Air. Tél. HOTELPARI

NICE - HOTEL-PENSION MIMOSA
26, Rue de la Buffa — Plein centre — tout confort
Chambre depuis 10fr. — Pens. depuis 25 fr. suivant saison
Arrangements pour Familias P.L.M.

HOTEL - RESTAURANT ORDIONI
24, rue de la Buira - NICE
Plein centre - tout confort - Près de la mer et des casinos
Pension complète (déjeuner et vin compris) 30 fr. par jour

MONTE-CARLO - Hôtel NATIONAL
G. BETTIO, Directeur. Vue sur la mer. Tél. 4-76
Complet, transf. en 1904, appart. privés av. salle de bains en
plein midi. Pension prix mod. Prix spéciaux aux Agents P.L.M.

Chef de bureau de gare de 1^{er} cl. : à Agha, M.
David L. (Oran-Marine).
S.-Chef de gare de 2^e cl. : à Agha, M. Berlebach
Ch. (Sidi-Bel-Abbès) ; à Constantine, M. Dou-
grion H. (Souk-Ahras) ; à Oujda, M. Gillet A.
(Maroc).
Chef de bureau de gare de 2^e cl. : à Oran-Marine,
M. Martinez J. (Agha).



Société OERLIKON

15, RUE DE MILAN - PARIS (9^e)
R. C. Seine 140039 - Tél. : TRinité 28-61
Usines à ORNANS (Doubs)

Tout le Matériel électrique : Moteurs, Trans-
formateurs, Alternateurs, Appareillage.

FERRY-CAPITAIN ET C^{ie} Fonderies et Ateliers de Construction à BUSSY

Près Joinville (H.-M.)

Moulages d'ACIERS et FONTES de toutes natures
Pièces en acier moulé jusqu'à 7 t., en fonte jusqu'à 40 t.

ACIERS RÉFRACTAIRES = F. C. B. ACIERS INOXYDABLES = F. C. B.

Fournisseur des C^{ies} de Chemins de Fer :
Pour toutes pièces de matériel de traction et de la voie
Barreaux de grilles de locomotives en F. C. B.
Fournitures pour Industries chimiques, Teintureries, etc.

FOURS " MARTIN " - FOUR TOURNANT - FOUR ÉLECTRIQUE
- CUBILOTS -

ENTREPRISE

BURDILLAT Aîné & C^o

Siège Social :
MONTCEAU-LES-MINES (S.-et-L.)
BUREAU à DIJON :
5, Rue Legoux-Gerland

Henri SAMAT

Entrepreneur de
Travaux Publics

BRIGNOLES (Var)
Téléphone : 112