

*En page 2 :*

Dans deux ans, la plupart des lignes de la banlieue Etat seront électrifiées.

\* GRAND DÉBAT AU SÉNAT SUR NOTRE POLITIQUE EXTÉRIEURE \*

# EXCELSIOR

11<sup>e</sup> Année. — 3.512.  
Pierre Lafitte, fondateur.

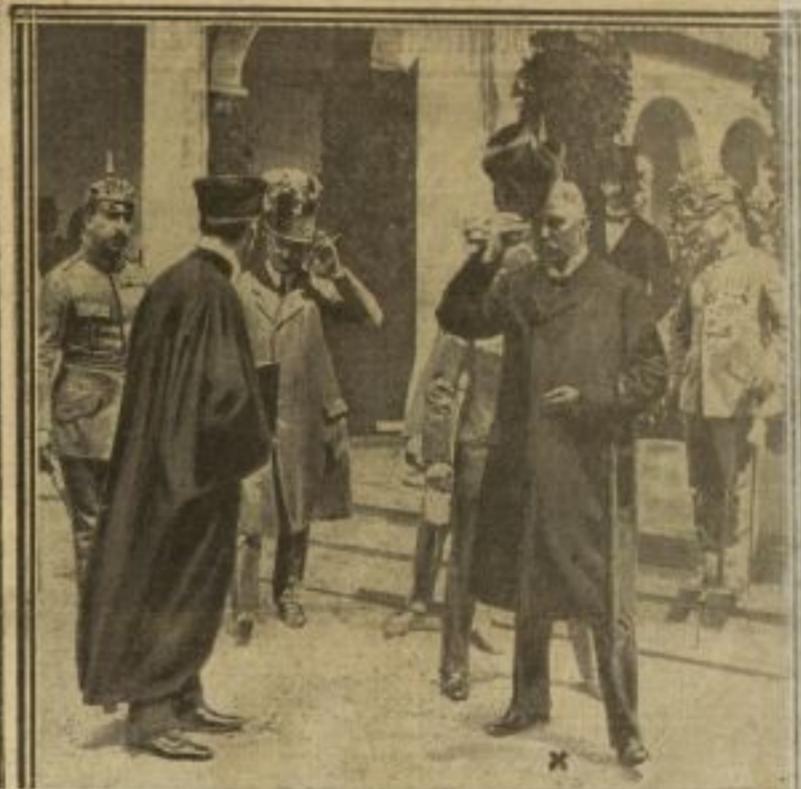
500. 1000. 1500. 2000.  
Abonnement, France, 1<sup>er</sup> fascicule de L'Année, Première édition annuelle : 25 francs.  
Europe : 30 francs. (Voir nos déclamations, dernières pages.)

\* Le plus court croquis n'est pas plus long qu'un long rapport. \* — NAPOLEON  
14. — Gén. de 73-4973-15.00 — Adr. TIR. Exed-Paris — 20, rue d'Engle, Paris.

SAMEDI  
24  
JUILLET  
1920

Un seul objet mérite d'occuper nos pensées : vivre avec douceur juste que parmi des hommes meilleurs ou injustes, sans jamais nous écarter nous-mêmes de la vérité et de la justice.  
MARC-AURELE.

## HINDENBURG ET LUDENDORFF AUX OBSÈQUES DU PRINCE JOACHIM DE HOHENZOLLERN



HINDENBURG ACCOMPAGNÉ D'UN OFFICIER QUI PORTE SA COURONNE. — L'ARRIVÉE DES PRINCES AUGUSTE WILHELM (1) ET ADALBERT (2). — LUDENDORFF (X) EN CIVIL Les funérailles du prince Joachim, dernier fils du kaiser, ont été célébrées sans éclat à Potsdam. Les maréchaux Hindenburg et Ludendorff, les princes Eitel, Adalbert et Auguste Wilhelm, frères du défunt, et un grand nombre d'officiers en grande tenue et coiffés du casque assistaient à la cérémonie religieuse,

qui eut lieu à l'église de la Paix. Des couronnes envoyées par l'ex-empereur étaient placées sur le cercueil. La veuve du prince n'assista pas à la cérémonie. On sait qu'elle devait lui intenter une action en divorce et que c'est la menace de ce procès qui aurait déterminé Joachim de Prusse à se tuer.

## UN BATAILLON DE FEMMES EST CONSTITUÉ DANS L'ARMEE POLONAISE



UNE COMPAGNIE RASSEMBLÉE AU CENTRE D'ENTRAÎNEMENT DE KULCZYNY. — A GAUCHE, UN OFFICIER INSTRUCTEUR



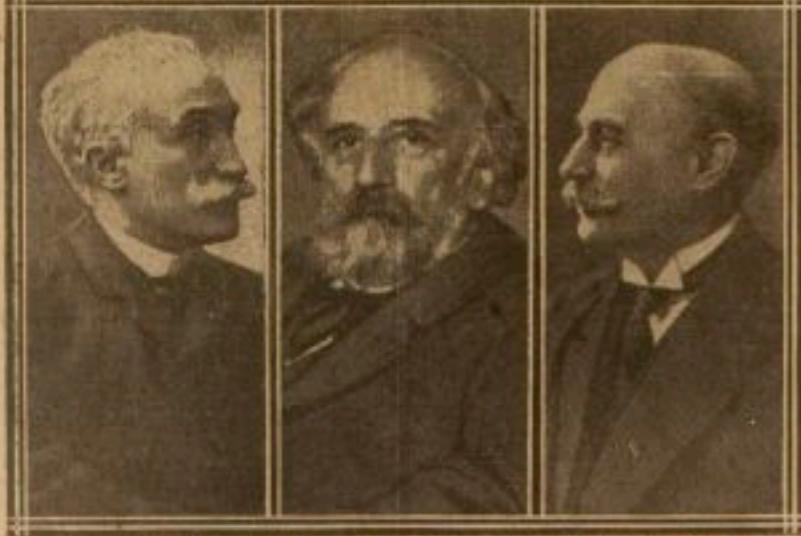
DEUX FEMMES OFFICIERS EN TOURNÉE D'INSPECTION. — PETIT POSTE DE SURVEILLANCE SUR LA STYR. — LES FEMMES OFFICIERS DU 1<sup>er</sup> BATAILLON, 4<sup>e</sup> COMPAGNIE Les heures difficiles que traverse actuellement la Pologne ont suscité chez nos alliés un magnifique élan de patriotisme. Parmi les contingents nouveaux qui ont pu être constitués avec des volontaires, figure un bataillon féminin. Refusant d'être placées dans des services de l'arrière, les sept cents femmes

qui le composent ont réclamé l'honneur d'être de vraies combattantes. Sous la direction d'officiers instructeurs, elles poursuivent activement leur instruction au centre de Kulczyny, près de Lemberg. Les femmes que l'on voit dans un petit poste de la Styrie y ont remplacé des hommes qui s'étaient mutinés.

# GRAND DÉBAT AU SÉNAT M. A. MILLERAND EXPOSE LES RÉSULTATS DE SPA

Après avoir parlé du but des missions alliées à Varsovie, le président du Conseil déclare : « Nous sommes décidés à faire le possible et l'impossible pour venir en aide à notre alliée la Pologne ».

## M. RIBOT DEMANDE L'AJOURNEMENT DE LA CONFÉRENCE DE GENÈVE



M. DE SELVES

M. RIBOT

M. R. GEORGES LEVY

(Photo: H. Marquet)

Le Sénat a voté, hier après-midi, la motion du ministre des Affaires étrangères.

Intervenant après MM. Léon Hilbert et Gaudin de Villaine dans la discussion générale, M. Millerand, président du Conseil, a assuré : « L'occasion est propice au Sénat — comme l'assure fait, mardi, à la Chambre — d'avoir des discussions sur les résultats de la Conférence de Spa et les directives de notre politique extérieure.

En ce qui concerne la Conférence de Spa, le président du Conseil reconnaît, à propos de deux projets de déclarations, que le texte final adopté par le gouvernement allemand intègre un certain nombre de points de la motion de mardi. Il a demandé tout particulièrement sur la question potentielle.

Demandé, aussi, il a été, une négociation qu'il avait déjà entamée à son arrivée pour la révision du traité de l'Entente, il a demandé à ses amis de Paris, le général Georges, à savoir que l'armistice était refusé à l'Allemagne.

Vous savez la réponse qui a été faite, répond-il, nous peut-être à tout le moins qu'elle est incertaine. Les Alliés se sont trouvés face à l'état de la situation militaire annoncée par le gouvernement allemand, à savoir que l'armistice était refusé à l'Allemagne.

Il a formé une commission pour envoyer en Pologne et pour demander de nous joindre à eux, il a fait de nos côtés, M. Jaurès d'Alès, chef de la mission française. Les deux missions sont en route. Elles doivent nous renseigner complètement de la situation, appuyée par toutes leurs forces le gouvernement polonais et nous indiquer quelles mesures retenir l'armée polonaise. Nous sommes dévoués à faire le possible et l'impossible pour venir en aide à nos amis.

Il est trop tard ! interrompt M. Gaudin de Villaine.

M. Millerand poursuit : « Le gouvernement français n'a pas attendu aujourd'hui pour envoyer à ses amis de Paris les conseils et les avisoisements utiles. Nous allons attendre aujourd'hui de nous assurer, je leur dis, l'assurance qu'ils ne l'abandonneront pas en vain.

La déclaration fut chaleureusement applaudie.

## Discours de M. Ribot

M. Ribot reconnaît les difficultés de la tâche du président du Conseil, les lourdes responsabilités qui pèsent sur lui, et rend hommage à sa franchise et à son courage. Il lit, avec tendresse, que notre situation ne répondait pas à la victoire que nous avons remportée, et attribue ce fait à ce que l'union qui existe entre les Alliés n'apparaît pas toujours à tous avec la nécessité désirée.

En ce qui concerne la Pologne, le sénateur du Pas-de-Calais ne dissimule pas ses inquiétudes :

Les Alliés sont d'accord, dit-il, pour ne pas laisser la Pologne aux malas des bolcheviks sans partage, affirme à notre hiver, et nous laissons faire, et nous nous assurons de nos lacunes, mais nous avons devant nous des troupes très graves. Les bolcheviks à Varsovie, où seraient l'invasion ?

Peut-être les gouvernements allemands, ils ne sembleront plus être les perdants, mais le résultat est toujours le même.

Les chapitres furent encadrés voté.

À sa séance du matin, le Sénat avait voté le chapitre du budget de la guerre et autorisé le budget de l'agriculture, dont il examina et vota les deux chapitres. Il avait adopté, l'autre part, la proposition votée par la Chambre, modifiant le point de départ du délai de proscription en matière de spéculation illégale et délits communs.

M. Ribot fit entendre cette réflexion :

M. Lloyd George a déclaré la Pologne à cause de sa politique imprudente, il dit qu'il n'a pas voulu l'écouter. Il ne fallait pas seulement lui donner des conseils. La mission est partie trop tard. Les événements peuvent évidemment plus vite que les chemins de fer. Nous avons confiance en M. le président du Conseil pour défendre les intérêts aériens de la paix.

Abondant les questions traitées à Spa, M. Ribot rappelle que M. Asquith n'avait pas hésité à dire qu'il y avait au Sénat une révision du traité.

M. Lloyd George a protesté, reconnaissant qu'il y ait une certaine modification apportée tout au moins à l'exécution du traité. Il savait bien que le Parlement qui a voté ce résultat a déclenché la responsabilité.

Un sujet des livraisons de charbon, l'un des présidents du Conseil regretta les avances consenties :

Elles vont obligé, dit-il, notre bourse à environ 300 millions par mois au moins à l'exécution du traité. Il savait bien que le Parlement qui a voté ce résultat a déclenché la responsabilité.

Ces paroles furent chaleureusement applaudies.

La question grave, poursuivit M. Ribot, c'est la discussion entre les Alliés au sujet de la fixation de l'indemnité de l'Allemagne et le mode de paiement. On a fait des discussions quant au point que suffit pour celle-ci pour que l'Allemagne puisse faire des emprunts et faire des versements. Si les Alliés étaient en pas une solide bande entre eux et se désunissent pas leur avantage, il ne voit pas la possibilité des emprunts internationaux de l'Allemagne. Si on doit faire le chiffre de l'indemnité, il ne fait pas que se soit un minimum suffisant, M. Shapurji, a son retour à Paris, a déclaré qu'il était impossible de fixer

# AVANT DEUX ANS LA PLUPART DES LIGNES DE BANLIEUE ÉTAT SERONT ÉLECTRIFIÉES

## CE QUE NOUS DIT L'INGENIEUR EN CHEF DES SERVICES ELECTRIQUES

Déjà l'électrification partielle serait réalisée si les locomotives que construisaient des usines du Nord n'avaient été brisées ou volées par les Allemands. Il faut reconstruire complètement ces machines dans des conditions que le manque de main-d'œuvre et de matières premières rend particulièrement difficiles et onéreuses.

Nous avons, résulté, dernièrement, les projets officiels d'électrification des grands réseaux, Orléans, P.-L.-M., et Mid. Il n'en résultait que des lignes dont le courant sera fourni par des usines hydroélectriques. Mais le transport de la force électrique à grande distance n'est pas réalisé, actuellement, dans des conditions suffisamment économiques pour que ces usines hydroélectriques puissent alimenter la région parisienne. Pour la banlieue de la capitale c'est donc à des usines à vapeur qu'il faut demander de produire le courant nécessaire à l'électrification des lignes, et l'emploi de la vapeur ne permet pas les mêmes économies de charbon. Cependant, les avançages de puissance et de vitesse que présente la traction électrique sont assez importants pour que la transformation du régime puisse être considérée, néanmoins, comme un modeste progrès en dehors même de la question d'économie de boîte.

Or, dans la région parisienne, le Syndicat des chemins de fer de l'Est de l'Île-de-France n'évitait pas l'électrification de ses lignes par la pression parisienne. Si ce ce qui concerne le recouvrement éventuel des trains électriques de la ligne Paris-Saint-Lazare à Alençon-Boulogne jusqu'à la station du Port-Montreuil, c'est-à-dire jusqu'à La Garenne-Dentilly. Cette ligne électrifiée desservirait ainsi les gares du Point-du-Jour, de Grenelle de Vaugirard, de l'Observatoire et de Meudon. Ce qui rend peu praticable pour les lignes de Grigny le recouvrement éventuel des trains électriques de la ligne Paris-Saint-Lazare à Alençon-Boulogne jusqu'à la station du Port-Montreuil, c'est-à-dire jusqu'à La Garenne-Dentilly. Cette ligne électrifiée desservirait ainsi les gares du Point-du-Jour, de Grenelle de Vaugirard, de l'Observatoire et de Meudon. Ce qui rend peu praticable pour les lignes de Grigny le recouvrement éventuel des trains électriques de la ligne Paris-Saint-Lazare à Alençon-Boulogne jusqu'à la station du Port-Montreuil, c'est-à-dire jusqu'à La Garenne-Dentilly. Cette ligne électrifiée desservirait ainsi les gares du Point-du-Jour, de Grenelle de Vaugirard, de l'Observatoire et de Meudon. Ce qui rend peu praticable pour les lignes de Grigny le recouvrement éventuel des trains électriques de la ligne Paris-Saint-Lazare à Alençon-Boulogne jusqu'à la station du Port-Montreuil, c'est-à-dire jusqu'à La Garenne-Dentilly. Cette ligne électrifiée desservirait ainsi les gares du Point-du-Jour, de Grenelle de Vaugirard, de l'Observatoire et de Meudon. Ce qui rend peu praticable pour les lignes de Grigny le recouvrement éventuel des trains électriques de la ligne Paris-Saint-Lazare à Alençon-Boulogne jusqu'à la station du Port-Montreuil, c'est-à-dire jusqu'à La Garenne-Dentilly. Cette ligne électrifiée desservirait ainsi les gares du Point-du-Jour, de Grenelle de Vaugirard, de l'Observatoire et de Meudon. Ce qui rend peu praticable pour les lignes de Grigny le recouvrement éventuel des trains électriques de la ligne Paris-Saint-Lazare à Alençon-Boulogne jusqu'à la station du Port-Montreuil, c'est-à-dire jusqu'à La Garenne-Dentilly. Cette ligne électrifiée desservirait ainsi les gares du Point-du-Jour, de Grenelle de Vaugirard, de l'Observatoire et de Meudon. Ce qui rend peu praticable pour les lignes de Grigny le recouvrement éventuel des trains électriques de la ligne Paris-Saint-Lazare à Alençon-Boulogne jusqu'à la station du Port-Montreuil, c'est-à-dire jusqu'à La Garenne-Dentilly. Cette ligne électrifiée desservirait ainsi les gares du Point-du-Jour, de Grenelle de Vaugirard, de l'Observatoire et de Meudon. Ce qui rend peu praticable pour les lignes de Grigny le recouvrement éventuel des trains électriques de la ligne Paris-Saint-Lazare à Alençon-Boulogne jusqu'à la station du Port-Montreuil, c'est-à-dire jusqu'à La Garenne-Dentilly. Cette ligne électrifiée desservirait ainsi les gares du Point-du-Jour, de Grenelle de Vaugirard, de l'Observatoire et de Meudon. Ce qui rend peu praticable pour les lignes de Grigny le recouvrement éventuel des trains électriques de la ligne Paris-Saint-Lazare à Alençon-Boulogne jusqu'à la station du Port-Montreuil, c'est-à-dire jusqu'à La Garenne-Dentilly. Cette ligne électrifiée desservirait ainsi les gares du Point-du-Jour, de Grenelle de Vaugirard, de l'Observatoire et de Meudon. Ce qui rend peu praticable pour les lignes de Grigny le recouvrement éventuel des trains électriques de la ligne Paris-Saint-Lazare à Alençon-Boulogne jusqu'à la station du Port-Montreuil, c'est-à-dire jusqu'à La Garenne-Dentilly. Cette ligne électrifiée desservirait ainsi les gares du Point-du-Jour, de Grenelle de Vaugirard, de l'Observatoire et de Meudon. Ce qui rend peu praticable pour les lignes de Grigny le recouvrement éventuel des trains électriques de la ligne Paris-Saint-Lazare à Alençon-Boulogne jusqu'à la station du Port-Montreuil, c'est-à-dire jusqu'à La Garenne-Dentilly. Cette ligne électrifiée desservirait ainsi les gares du Point-du-Jour, de Grenelle de Vaugirard, de l'Observatoire et de Meudon. Ce qui rend peu praticable pour les lignes de Grigny le recouvrement éventuel des trains électriques de la ligne Paris-Saint-Lazare à Alençon-Boulogne jusqu'à la station du Port-Montreuil, c'est-à-dire jusqu'à La Garenne-Dentilly. Cette ligne électrifiée desservirait ainsi les gares du Point-du-Jour, de Grenelle de Vaugirard, de l'Observatoire et de Meudon. Ce qui rend peu praticable pour les lignes de Grigny le recouvrement éventuel des trains électriques de la ligne Paris-Saint-Lazare à Alençon-Boulogne jusqu'à la station du Port-Montreuil, c'est-à-dire jusqu'à La Garenne-Dentilly. Cette ligne électrifiée desservirait ainsi les gares du Point-du-Jour, de Grenelle de Vaugirard, de l'Observatoire et de Meudon. Ce qui rend peu praticable pour les lignes de Grigny le recouvrement éventuel des trains électriques de la ligne Paris-Saint-Lazare à Alençon-Boulogne jusqu'à la station du Port-Montreuil, c'est-à-dire jusqu'à La Garenne-Dentilly. Cette ligne électrifiée desservirait ainsi les gares du Point-du-Jour, de Grenelle de Vaugirard, de l'Observatoire et de Meudon. Ce qui rend peu praticable pour les lignes de Grigny le recouvrement éventuel des trains électriques de la ligne Paris-Saint-Lazare à Alençon-Boulogne jusqu'à la station du Port-Montreuil, c'est-à-dire jusqu'à La Garenne-Dentilly. Cette ligne électrifiée desservirait ainsi les gares du Point-du-Jour, de Grenelle de Vaugirard, de l'Observatoire et de Meudon. Ce qui rend peu praticable pour les lignes de Grigny le recouvrement éventuel des trains électriques de la ligne Paris-Saint-Lazare à Alençon-Boulogne jusqu'à la station du Port-Montreuil, c'est-à-dire jusqu'à La Garenne-Dentilly. Cette ligne électrifiée desservirait ainsi les gares du Point-du-Jour, de Grenelle de Vaugirard, de l'Observatoire et de Meudon. Ce qui rend peu praticable pour les lignes de Grigny le recouvrement éventuel des trains électriques de la ligne Paris-Saint-Lazare à Alençon-Boulogne jusqu'à la station du Port-Montreuil, c'est-à-dire jusqu'à La Garenne-Dentilly. Cette ligne électrifiée desservirait ainsi les gares du Point-du-Jour, de Grenelle de Vaugirard, de l'Observatoire et de Meudon. Ce qui rend peu praticable pour les lignes de Grigny le recouvrement éventuel des trains électriques de la ligne Paris-Saint-Lazare à Alençon-Boulogne jusqu'à la station du Port-Montreuil, c'est-à-dire jusqu'à La Garenne-Dentilly. Cette ligne électrifiée desservirait ainsi les gares du Point-du-Jour, de Grenelle de Vaugirard, de l'Observatoire et de Meudon. Ce qui rend peu praticable pour les lignes de Grigny le recouvrement éventuel des trains électriques de la ligne Paris-Saint-Lazare à Alençon-Boulogne jusqu'à la station du Port-Montreuil, c'est-à-dire jusqu'à La Garenne-Dentilly. Cette ligne électrifiée desservirait ainsi les gares du Point-du-Jour, de Grenelle de Vaugirard, de l'Observatoire et de Meudon. Ce qui rend peu praticable pour les lignes de Grigny le recouvrement éventuel des trains électriques de la ligne Paris-Saint-Lazare à Alençon-Boulogne jusqu'à la station du Port-Montreuil, c'est-à-dire jusqu'à La Garenne-Dentilly. Cette ligne électrifiée desservirait ainsi les gares du Point-du-Jour, de Grenelle de Vaugirard, de l'Observatoire et de Meudon. Ce qui rend peu praticable pour les lignes de Grigny le recouvrement éventuel des trains électriques de la ligne Paris-Saint-Lazare à Alençon-Boulogne jusqu'à la station du Port-Montreuil, c'est-à-dire jusqu'à La Garenne-Dentilly. Cette ligne électrifiée desservirait ainsi les gares du Point-du-Jour, de Grenelle de Vaugirard, de l'Observatoire et de Meudon. Ce qui rend peu praticable pour les lignes de Grigny le recouvrement éventuel des trains électriques de la ligne Paris-Saint-Lazare à Alençon-Boulogne jusqu'à la station du Port-Montreuil, c'est-à-dire jusqu'à La Garenne-Dentilly. Cette ligne électrifiée desservirait ainsi les gares du Point-du-Jour, de Grenelle de Vaugirard, de l'Observatoire et de Meudon. Ce qui rend peu praticable pour les lignes de Grigny le recouvrement éventuel des trains électriques de la ligne Paris-Saint-Lazare à Alençon-Boulogne jusqu'à la station du Port-Montreuil, c'est-à-dire jusqu'à La Garenne-Dentilly. Cette ligne électrifiée desservirait ainsi les gares du Point-du-Jour, de Grenelle de Vaugirard, de l'Observatoire et de Meudon. Ce qui rend peu praticable pour les lignes de Grigny le recouvrement éventuel des trains électriques de la ligne Paris-Saint-Lazare à Alençon-Boulogne jusqu'à la station du Port-Montreuil, c'est-à-dire jusqu'à La Garenne-Dentilly. Cette ligne électrifiée desservirait ainsi les gares du Point-du-Jour, de Grenelle de Vaugirard, de l'Observatoire et de Meudon. Ce qui rend peu praticable pour les lignes de Grigny le recouvrement éventuel des trains électriques de la ligne Paris-Saint-Lazare à Alençon-Boulogne jusqu'à la station du Port-Montreuil, c'est-à-dire jusqu'à La Garenne-Dentilly. Cette ligne électrifiée desservirait ainsi les gares du Point-du-Jour, de Grenelle de Vaugirard, de l'Observatoire et de Meudon. Ce qui rend peu praticable pour les lignes de Grigny le recouvrement éventuel des trains électriques de la ligne Paris-Saint-Lazare à Alençon-Boulogne jusqu'à la station du Port-Montreuil, c'est-à-dire jusqu'à La Garenne-Dentilly. Cette ligne électrifiée desservirait ainsi les gares du Point-du-Jour, de Grenelle de Vaugirard, de l'Observatoire et de Meudon. Ce qui rend peu praticable pour les lignes de Grigny le recouvrement éventuel des trains électriques de la ligne Paris-Saint-Lazare à Alençon-Boulogne jusqu'à la station du Port-Montreuil, c'est-à-dire jusqu'à La Garenne-Dentilly. Cette ligne électrifiée desservirait ainsi les gares du Point-du-Jour, de Grenelle de Vaugirard, de l'Observatoire et de Meudon. Ce qui rend peu praticable pour les lignes de Grigny le recouvrement éventuel des trains électriques de la ligne Paris-Saint-Lazare à Alençon-Boulogne jusqu'à la station du Port-Montreuil, c'est-à-dire jusqu'à La Garenne-Dentilly. Cette ligne électrifiée desservirait ainsi les gares du Point-du-Jour, de Grenelle de Vaugirard, de l'Observatoire et de Meudon. Ce qui rend peu praticable pour les lignes de Grigny le recouvrement éventuel des trains électriques de la ligne Paris-Saint-Lazare à Alençon-Boulogne jusqu'à la station du Port-Montreuil, c'est-à-dire jusqu'à La Garenne-Dentilly. Cette ligne électrifiée desservirait ainsi les gares du Point-du-Jour, de Grenelle de Vaugirard, de l'Observatoire et de Meudon. Ce qui rend peu praticable pour les lignes de Grigny le recouvrement éventuel des trains électriques de la ligne Paris-Saint-Lazare à Alençon-Boulogne jusqu'à la station du Port-Montreuil, c'est-à-dire jusqu'à La Garenne-Dentilly. Cette ligne électrifiée desservirait ainsi les gares du Point-du-Jour, de Grenelle de Vaugirard, de l'Observatoire et de Meudon. Ce qui rend peu praticable pour les lignes de Grigny le recouvrement éventuel des trains électriques de la ligne Paris-Saint-Lazare à Alençon-Boulogne jusqu'à la station du Port-Montreuil, c'est-à-dire jusqu'à La Garenne-Dentilly. Cette ligne électrifiée desservirait ainsi les gares du Point-du-Jour, de Grenelle de Vaugirard, de l'Observatoire et de Meudon. Ce qui rend peu praticable pour les lignes de Grigny le recouvrement éventuel des trains électriques de la ligne Paris-Saint-Lazare à Alençon-Boulogne jusqu'à la station du Port-Montreuil, c'est-à-dire jusqu'à La Garenne-Dentilly. Cette ligne électrifiée desservirait ainsi les gares du Point-du-Jour, de Grenelle de Vaugirard, de l'Observatoire et de Meudon. Ce qui rend peu praticable pour les lignes de Grigny le recouvrement éventuel des trains électriques de la ligne Paris-Saint-Lazare à Alençon-Boulogne jusqu'à la station du Port-Montreuil, c'est-à-dire jusqu'à La Garenne-Dentilly. Cette ligne électrifiée desservirait ainsi les gares du Point-du-Jour, de Grenelle de Vaugirard, de l'Observatoire et de Meudon. Ce qui rend peu praticable pour les lignes de Grigny le recouvrement éventuel des trains électriques de la ligne Paris-Saint-Lazare à Alençon-Boulogne jusqu'à la station du Port-Montreuil, c'est-à-dire jusqu'à La Garenne-Dentilly. Cette ligne électrifiée desservirait ainsi les gares du Point-du-Jour, de Grenelle de Vaugirard, de l'Observatoire et de Meudon. Ce qui rend peu praticable pour les lignes de Grigny le recouvrement éventuel des trains électriques de la ligne Paris-Saint-Lazare à Alençon-Boulogne jusqu'à la station du Port-Montreuil, c'est-à-dire jusqu'à La Garenne-Dentilly. Cette ligne électrifiée desservirait ainsi les gares du Point-du-Jour, de Grenelle de Vaugirard, de l'Observatoire et de Meudon. Ce qui rend peu praticable pour les lignes de Grigny le recouvrement éventuel des trains électriques de la ligne Paris-Saint-Lazare à Alençon-Boulogne jusqu'à la station du Port-Montreuil, c'est-à-dire jusqu'à La Garenne-Dentilly. Cette ligne électrifiée desservirait ainsi les gares du Point-du-Jour, de Grenelle de Vaugirard, de l'Observatoire et de Meudon. Ce qui rend peu praticable pour les lignes de Grigny le recouvrement éventuel des trains électriques de la ligne Paris-Saint-Lazare à Alençon-Boulogne jusqu'à la station du Port-Montreuil, c'est-à-dire jusqu'à La Garenne-Dentilly. Cette ligne électrifiée desservirait ainsi les gares du Point-du-Jour, de Grenelle de Vaugirard, de l'Observatoire et de Meudon. Ce qui rend peu praticable pour les lignes de Grigny le recouvrement éventuel des trains électriques de la ligne Paris-Saint-Lazare à Alençon-Boulogne jusqu'à la station du Port-Montreuil, c'est-à-dire jusqu'à La Garenne-Dentilly. Cette ligne électrifiée desservirait ainsi les gares du Point-du-Jour, de Grenelle de Vaugirard, de l'Observatoire et de Meudon. Ce qui rend peu praticable pour les lignes de Grigny le recouvrement éventuel des trains électriques de la ligne Paris-Saint-Lazare à Alençon-Boulogne jusqu'à la station du Port-Montreuil, c'est-à-dire jusqu'à La Garenne-Dentilly. Cette ligne électrifiée desservirait ainsi les gares du Point-du-Jour, de Grenelle de Vaugirard, de l'Observatoire et de Meudon. Ce qui rend peu praticable pour les lignes de Grigny le recouvrement éventuel des trains électriques de la ligne Paris-Saint-Lazare à Alençon-Boulogne jusqu'à la station du Port-Montreuil, c'est-à-dire jusqu'à La Garenne-Dentilly. Cette ligne électrifiée desservirait ainsi les gares du Point-du-Jour



LA JOURNÉE DE LL. MM. LE ROI ET LA REINE D'ESPAGNE  
S. M. le roi d'Espagne, avant de quitter Paris, a reçu hier matin, M. Millerand, président du Conseil, accompagné de M. Pierre de Fouquières. Le récit sera rendu dans plusieurs de nos journaux, mais de la Paix, venue de l'Opéra et place Vendôme, S. Ex. M. Guisan, de Lyon, l'accompagnait. A une heure, les convives arrivèrent à l'ambassade d'Espagne et furent, à déjeuner, les hôtes du comte et de la comtesse Bonin-Louzeau.