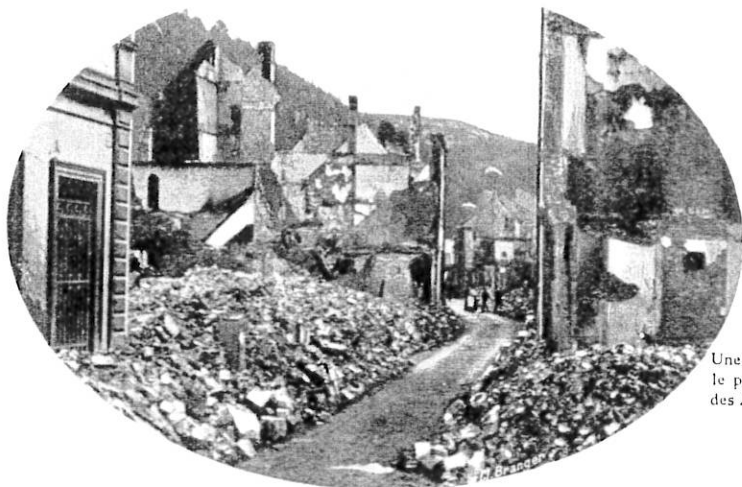


IMAGES DE GUERRE  
L'HÉROÏQUE BELGIQUE

DINANT



Une rue après  
le passage  
des Allemands



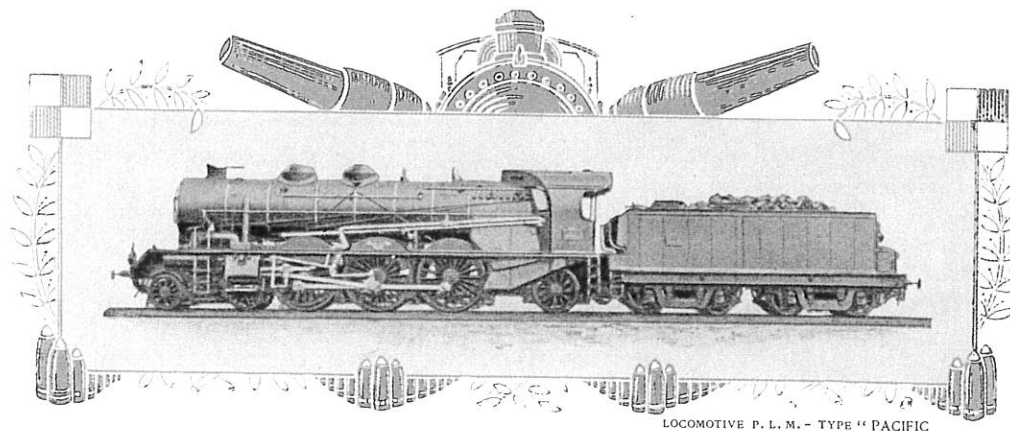
Quartier  
de Leffe,  
entièrement  
anéanti

Maisons  
au pied  
des roches



Maisons à l'entrée de la rue du Casino

Juin 1915



LOCOMOTIVE P. L. M. - TYPE "PACIFIC"

LES TRANSPORTS STRATÉGIQUES  
SUR LE RÉSEAU P. L. M.



EST de la gare de Bercy P. L. M. que M. Henry Bordeaux a vu la mobilisation dont il a peint un saisissant tableau. Et l'intérêt qui s'en dégage appelle, tout naturellement, quelques renseignements sur ce qu'ont été les transports de cette mobilisation et, d'une façon générale, tous les transports occasionnés par la guerre sur le réseau P. L. M.

Touchant à la frontière du nord-est du côté de Belfort et longeant le réseau de l'Est, sur une étendue de 500 kilomètres, notre réseau était l'affluent naturel pour diriger sur la frontière franco-allemande les multiples courants émanant, soit du territoire desservi par nos rails, soit de nos ports, soit des réseaux de l'Orléans et du Midi. En Algérie également, les lignes que le réseau P. L. M. exploite ont eu à prêter un large concours pour les transports militaires vers les ports.

\* \* \*

Le 23 juillet 1914, le Gouvernement austro-hongrois remettait un ultimatum à la Serbie et, le 25 juillet, le Ministre d'Autriche à Belgrade demandait ses passeports. De son côté, l'Allemagne proclamait, le 31 juillet, « le danger de guerre » et successivement déclarait la guerre, le 1<sup>er</sup> août à la Russie, le 3 août à la France, après avoir sur trois points envahi le territoire français.

Dès l'origine de la tension politique, le réseau P. L. M. avait pris les mesures de précaution prévues en pareilles circonstances, mesures qui respectaient dans son intégralité le service commercial.

Le 31 juillet, sur l'avis du Ministère de la Guerre, nous procédions au rassemblement des wagons et agès utiles aux transports militaires, au déblaiement des voies et chantiers affectés

aux premiers embarquements, aux mouvements des machines nécessaires à l'outillage des lignes de transports intensifs.

Le même jour nous parvenait, pour avoir effet dans la nuit suivante, l'ordre de transport des troupes de couverture vers la frontière du nord-est.



DÉPART  
D'UNE BATTERIE  
D'ARTILLERIE

Cl. Branger



Cl. Bourgo

Enfin, le samedi 1<sup>er</sup> août, dans l'après-midi, le Gouvernement lançait l'ordre de mobilisation générale et fixait au **2 Août le premier jour de la mobilisation**. La garde des voies ferrées était aussitôt assurée par la troupe. Dès ce moment, conformément aux lois des 3 juillet 1877 et 28 décembre 1888 et au décret du 5 février 1889, le service de notre réseau, passé tout entier sous l'autorité du Ministre de la Guerre, était dirigé par une Commission composée d'un Officier supérieur, Commissaire militaire, et du Directeur de la Compagnie, Commissaire technique.

L'ordre de mobilisation impliquait l'arrêt complet, sur le chemin de fer, du service commercial et son remplacement par le régime spécial des transports stratégiques; c'était l'arrêt immédiat de la masse des trains en mouvement: trains de voyageurs, trains de messageries, trains de marchandises, programme prévu à l'avance, mais dont, pratiquement, l'exécution se compliquait de la nécessité du déchargement rapide des wagons et de la prompt formation des trains militaires.

En même temps, les dispositions intéressant le public étaient réglementées par le Ministre de la Guerre (arrêté du 2 août). C'étaient, notamment, la suspension des transports commerciaux, la cessation de la délivrance des billets aux voyageurs civils, la non-réception et la non-expédition des marchandises, les mesures touchant les marchandises en cours de route, la suppression du caractère obligatoire des délais habituels de transport.

\*\*\*

Les trains du service ordinaire ont été complètement arrêtés dans la nuit du 2 au 3 août. A ce moment un nouveau régime est entré en vigueur ne laissant plus qu'une faible place aux transports commerciaux.

La première phase des transports militaires, la *mobilisation*, qui a pour but le transport des isolés et des détachements sur leur corps, a nécessité sur notre réseau **plus de 3.000 trains en quatre jours**.

A cette phase succéda celle de la *concentration*. Les corps d'armée, ayant leurs unités constitutives complétées et rassemblées à leurs emplacements normaux du temps de paix, étaient transportés dans leur entier, troupes, montures, attelages, matériel, jusqu'aux points où ils devaient être utilisés. Ce furent alors, sur certaines lignes, des courants continus de trains chargés se dirigeant vers la frontière et, en sens inverse, de trains ramenant le matériel vide. Aux mouvements de troupes s'ajoutèrent des trains d'approvisionnements pour le ravitaillement de la zone des opérations.

Ces transports se sont déroulés pendant tout le mois d'août avec une très grande intensité. Pour les seuls mouvements de troupes jusqu'au trentième jour de la mobilisation, ils ont exigé environ **4.000 trains**, la plupart de très long parcours, et se sont accomplis avec un ordre et une précision remarquables, même quand ils ont dû être improvisés. La concentration a beaucoup gagné en rapidité et en régularité du fait de l'utilisation de 1.200 machines modernes à voyageurs et à marchandises dont s'était enrichi notre matériel depuis une dizaine d'années. Dans le même ordre d'idées, la modernisation

de notre parc de wagons, largement poursuivie dans les périodes de prospérité, a permis à notre Compagnie de donner à la Guerre un ensemble de trains militaires parfaitement conditionnés.

Ce fut une rude tâche pour notre personnel: Mécaniciens et Chauffeurs, appelés à circuler sur des lignes autres que celles qui leur étaient familières, certains sur les lignes du réseau de l'Est, Conducteurs et Agents des trains, Agents des postes de block, Agents chargés dans les gares de la formation des trains et des manœuvres, Agents chargés de parcourir, de surveiller et d'entretenir les voies, tous ceux qui, du haut en bas de la hiérarchie, durent donner leur temps, nuit et jour, sans souci des repos normaux. Chacun sut s'adapter à la gravité de la situation et l'effort fut de longue durée.

En dépit de ces difficultés, les incidents de circulation ont été extrêmement rares, résultat remarquable, dû en première ligne au zèle déployé par notre personnel.

\*\*\*

L'effort de tous a été reconnu en haut lieu. Dès le 17 août 1915, le Ministre de la Guerre publiait l'ordre suivant:

*Au moment où se terminent les transports de mobilisation et de concentration, le Ministre de la Guerre, d'accord avec son Collègue des Travaux Publics, tient à rendre un éclatant hommage à l'admirable dévouement du Personnel des chemins de fer. Le Gouvernement tout entier les remercie de la patriotique activité qu'ils ont dépensée sans réserve, jour et nuit, sans trêve pendant cette période préliminaire. Le Ministre de la Guerre adresse aux Agents de tout rang, au nom de l'Armée dont ils ont modestement et méthodiquement préparé la tâche victorieuse, ses remerciements les plus chaleureux.*

Ultérieurement, le 14 avril 1915, le Conseil général du Rhône prenait une délibération ainsi conçue:

*Le Conseil Général du Rhône,*

*Exprime à la Compagnie des Chemins de Fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée son admiration et ses remerciements pour les services éminents qu'elle a rendus au pays pendant la mobilisation générale de l'armée. La manifestation des sentiments que lui inspire le rôle joué par la Compagnie P.L.M. comprend, dans un commun témoignage de gratitude, avec l'Administration et la Direction, les différents Personnels qui en relèvent et qui, tous également, ont bien mérité de la France,*

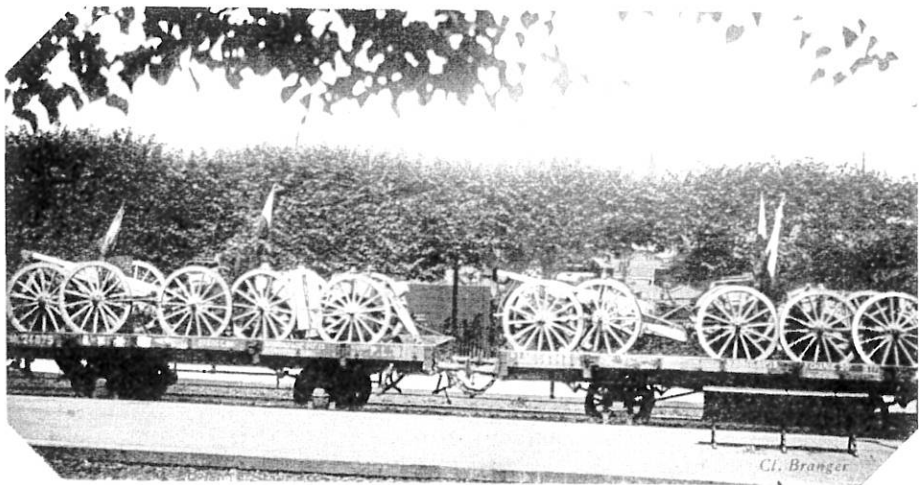
*Adopté à l'unanimité.*



EN ATTENDANT LE DÉPART



Cl. Pradet



CONSEIL  
D'ARTILLERIE

D'autres Conseils Généraux, dans leurs récentes sessions, ont pris des délibérations aussi élogieuses à l'égard de notre Compagnie.

\*\*\*

La mobilisation et la concentration terminées, le rôle des chemins de fer n'était point achevé, à beaucoup près. Les transports qui ne pouvaient être prévus à l'avance, durant cette troisième période, ont été fort complexes. Aux transports de ravitaillement des armées se sont ajoutés les approvisionnements des stations-magasins, les transports des troupes destinées à compléter les effectifs de combat, les évacuations des blessés et des malades, les transports intéressant les usines de fabrication, etc...

Il nous a fallu aussi faire face aux transports en cours d'opérations dont la guerre actuelle a révélé l'importance. Pour ces transports de grandes unités, le Commandement a fait largement appel à nos ressources en matériel, aux moyens d'action de nos grandes gares, à certaines de nos lignes, et nous avons eu la satisfaction de toujours exécuter les ordres dans les délais souvent fort courts qui nous étaient impartis. Nous avons mis en marche, dans une seule période de cinq semaines, plus de 1.600 trains à titre de transports improvisés.

"La guerre actuelle — a dit le Général Joffre — est une guerre de Chemins de fer". Et, effectivement, il ne s'agit pas d'avoir de fortes unités sur le front. Il faut être assuré de pouvoir à tout instant et en toutes circonstances les ravitailler et, ce qui est nouveau, les déplacer.



PENDANT  
LE STATIONNEMENT

Aussi, le rôle de notre réseau se poursuit-il d'une façon moins apparente pour le public, qui ne voit pas les grands courants réguliers du début, mais il n'en est pas moins vrai que les transports militaires continuent à être considérables sur nos rails, en particulier au point de vue du ravitaillement des armées qui combattent.

Notre Compagnie a fourni un contingent important à la formation des trains sanitaires. Une note fait suite au présent exposé et renseigne sur la situation actuelle de ces trains.

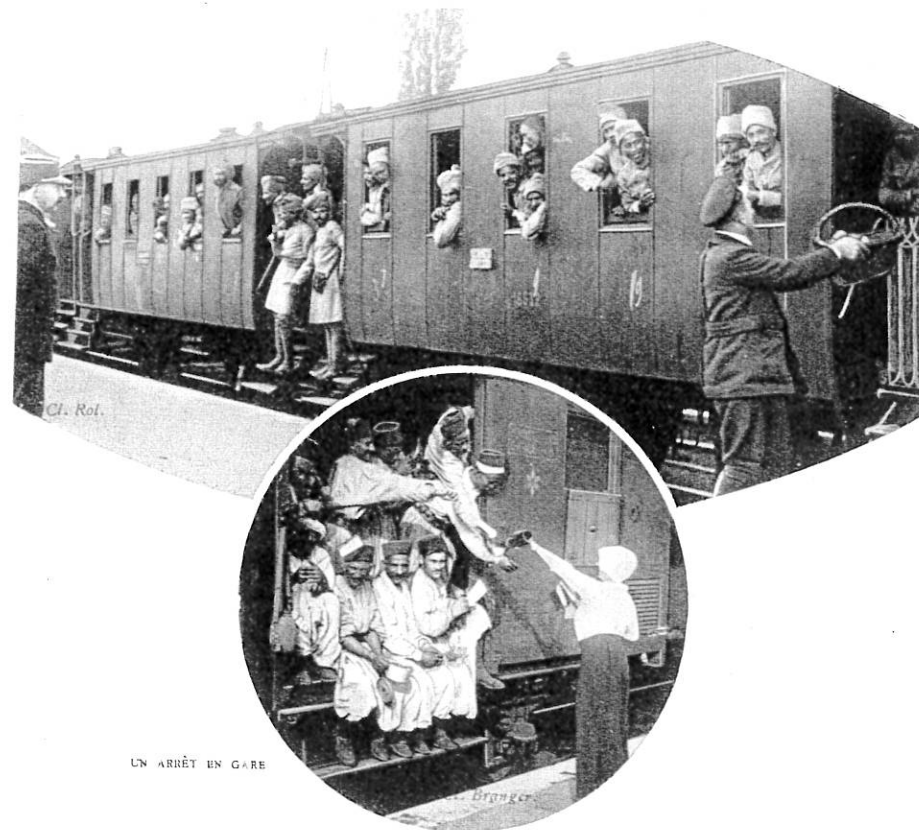
En outre elle a donné et continue à donner à la défense nationale d'autres concours, en coopérant à l'établissement et au fonctionnement d'infirmiers dans de nombreuses gares de son réseau, à la création d'installations intéressant les services de la guerre.

Elle a répondu avec empressement, dès le mois d'octobre 1914, à l'appel du Ministre de la Guerre en organisant dans ses propres ateliers des fabrications de projectiles et diverses autres constructions et elle continue à prêter son aide dans une proportion importante.

Enfin la Compagnie a fourni des soldats à l'armée. Un grand nombre de ses Agents ont été mobilisés dès le début; d'autres, avec notre autorisation, ont contracté spontanément des engagements pour la durée des hostilités. En outre, sur la demande du Ministre, nous avons mis à sa disposition l'ensemble des deux plus jeunes classes de la réserve. Si l'on y ajoute le personnel de deux Sections de chemins de fer de campagne organisées par notre Compagnie et mobilisables à tout moment, on arrive à un total de 12.000 Agents, qui constitue un appoint important par rapport à l'effectif normal, alors surtout que les transports stratégiques ont une intensité qui ne se ralentit point.

Nous avons la fierté d'apprendre, à tout instant, des citations ou des récompenses obtenues par des Agents P. L. M. qui combattent. Déjà beaucoup sont tombés à l'ennemi : honneur à leur mémoire !

Juillet 1915.

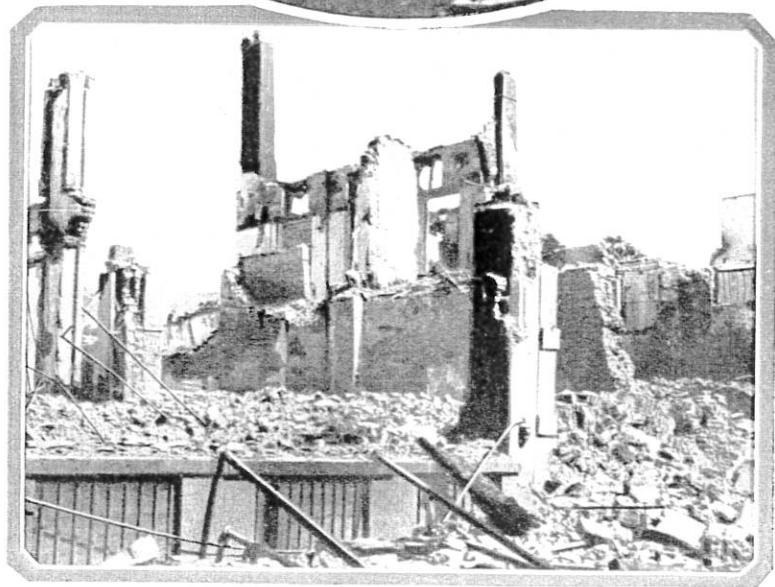


TROUPES  
INDIENNES  
SE RENDANT  
SUR LE FRONT

UN ARRÊT EN GARE

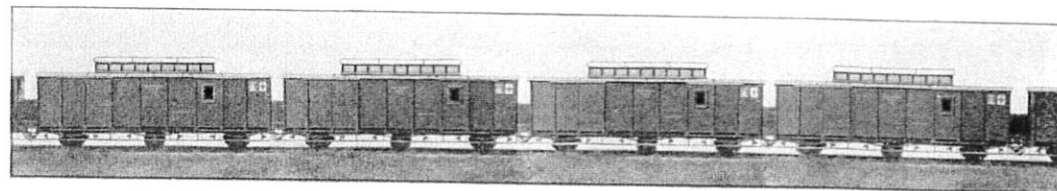


RUINES  
DE VISÉ



LOUVAIN. — Rue de Bruxelles

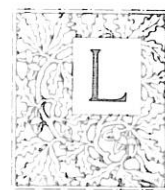
Jun 1915



TRAIN SANITAIRE PERMANENT

## LES TRAINS SANITAIRES SUR LE RÉSEAU P. L. M.

■ ■ ■



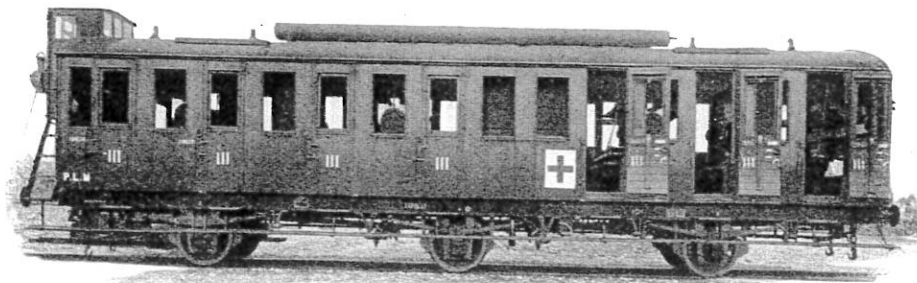
A prévision d'une organisation régulière d'évacuation des blessés de guerre, par trains spéciaux dits *trains sanitaires permanents*, placés sous la direction du Service de Santé militaire, remonte à 1889.

On décida la création, dès le temps de paix, de cinq trains complets, fournis par les réseaux français les moins exposés directement en temps de guerre : deux par le réseau P. L. M., deux par l'Orléans, un par l'Ouest. Ces trains, ayant en vue le transport des grands blessés, devaient être composés chacun de vingt-trois véhicules dont seize pour blessés couchés, deux pour le personnel de service (médecins et infirmiers), deux pour la pharmacie et les services de lingerie et enfin trois pour les services de cuisine et les provisions diverses.

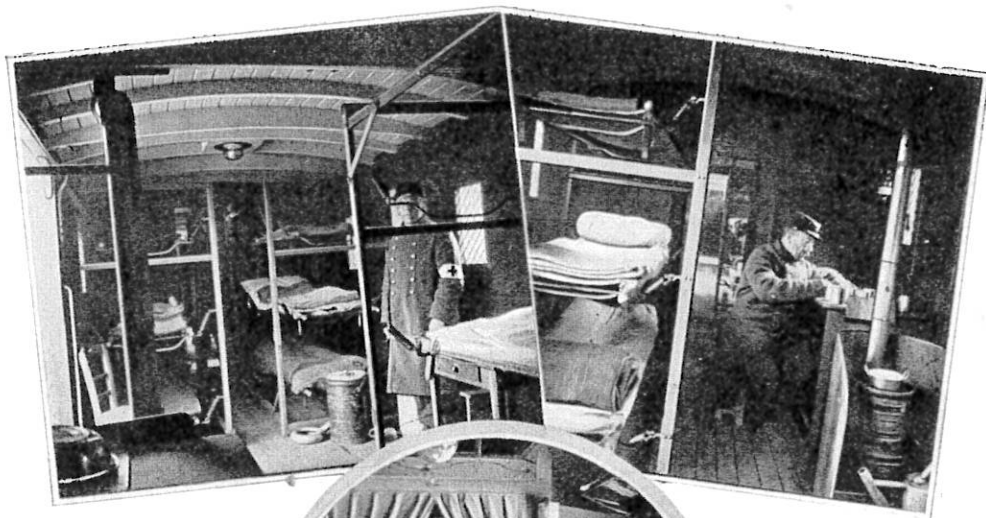
Les véhicules composant ces trains devaient être des fourgons des types courants préparés d'avance en vue de l'installation rapide, au moment voulu, des aménagements intérieurs nécessités par leur nouvelle destination, notamment des appareils de suspension à étages pour blessés, des fourneaux de cuisine, poêles de chauffage, armoires diverses de pharmacie, casiers pour médicaments, provisions, etc... Ces fourgons restaient, d'ailleurs, la propriété de leurs réseaux respectifs, qui pouvaient, en temps de paix, les utiliser comme fourgons ordinaires, sous la seule condition de les réunir et de commencer leur aménagement sanitaire cinq jours après l'ordre de réquisition de l'Autorité militaire et de les lui livrer, complètement agencés, dix jours plus tard.

Sur le réseau P. L. M., les deux trains sanitaires permanents prévus ont été constitués et prêts à entrer en service en 1892. On étudia à leur intention un nouveau type de fourgons de grande capacité pouvant se relier entre eux par passerelles et montés sur trois essieux à grand écartement. Ce furent, à ce moment, les plus grands fourgons en service sur les réseaux français et leur type, reconnu très satisfaisant, a été maintenu et, depuis, reproduit pour le service commercial en nombre considérable. Leur capacité permettait d'y installer, sur huit appareils de suspension, seize blessés couchés, soit le double de ce que pouvaient recevoir les fourgons des autres réseaux affectés aux trains sanitaires. Chaque train sanitaire permanent P. L. M. offre donc 256 places de blessés couchés, soit près du double de la capacité des trains analogues des autres réseaux.

La seule modification apportée à ces fourgons, dès leur construction, par rapport aux fourgons construits sur le même type pour le service commercial, fut l'adjonction



VOITURE DE 3<sup>e</sup> CLASSE  
AMÉNAGÉE



GRAND FOURGON TRANSFORMÉ  
COUCHÉS SUR APPAREILS DE

d'un lanterneau sur  
surer à la fois un  
aération suffi-  
fut prévu un double  
ressorts du service  
à supporter de fortes  
remplacés, lors de l'amé-  
des ressorts plus faibles,  
charge réduite constituée  
un roulement aussi doux que

Ces fourgons ont tou-  
veillance spéciale et d'un  
la déclaration de la guerre  
sanitaires permanents ont été constitués d'après le programme fixé.

L'expérience a conduit, depuis, à leur appliquer quelques perfectionnements de détail et à modifier leur fractionnement, afin d'en obtenir trois au lieu de deux, grâce à quelques véhicules complémentaires. Chacun d'eux a été doté notamment d'un fourgon spécial organisé en salle de pansements, avec matériel chirurgical, dont l'aménagement intérieur est dû à la générosité de certains groupements ou même de certains particuliers français ou étrangers.

\* \* \*

Les trois trains dont il vient d'être question représentent ce qu'on a réalisé de mieux en France jusqu'à ce jour, avec leur personnel médical et infirmier installé à demeure, pouvant circuler facilement et en tout temps sur toute la longueur du train, surveiller, par suite, d'une façon ininterrompue les blessés ou malades et leur donner immédiatement les soins nécessaires; ce sont de vrais hôpitaux roulants. Aussi sont-ils choisis de préférence pour le transport à grande distance des blessés les plus sérieux.

Mais tous les blessés de guerre ne sont pas, heureusement, de grands blessés et, d'autre part, les cinq trains sanitaires permanents eussent été loin de suffire pour des effectifs aussi importants et un front aussi étendu que ceux de la guerre actuelle. Il a donc fallu rapidement, dès le début des hostilités, leur adjoindre des trains sanitaires nouveaux en nombre considérable et l'on fit appel, dans ce but, au concours de tous les réseaux français.

On créa dès lors *les trains sanitaires improvisés*, en vue desquels le Service de Santé avait, dès le temps de paix, de grandes quantités d'appareils de suspension à

la toiture pour as-  
éclairage intense et  
santé; de plus, il  
jeu de ressorts, les  
commercial, destinés  
charges, devant être  
nagement du train, par  
mieux appropriés à la  
par les blessés et assurant  
possible.

jours fait l'objet d'une sur-  
entretien minutieux et, dès  
actuelle, les deux trains  
actuelle.

POUR TRANSPORT DE BLESSÉS  
SUSPENSION À ÉTAGES

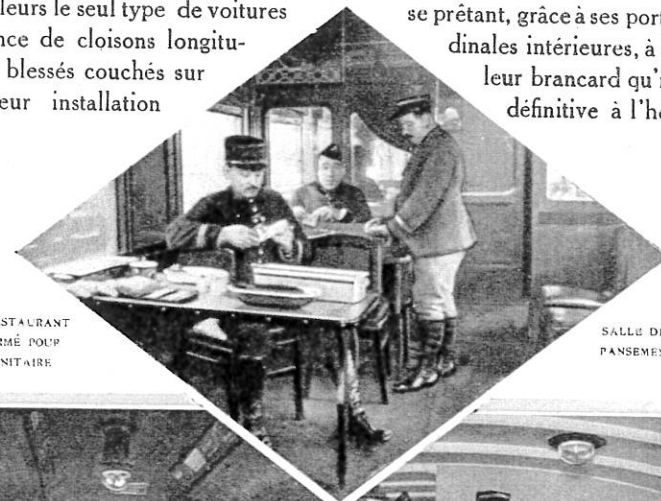
VAGON-RESTAURANT TRANSFORMÉ POUR  
TRAIN SANITAIRE  
SALLE DE CONSULTATION

étages. L'Autorité militaire demanda la constitution immédiate de deux types de trains différents.

Le premier type, destiné *aux blessés assis ou peu grièvement atteints*, fut formé, sur notre réseau, de voitures de 1<sup>re</sup> ou de 2<sup>e</sup> classe à couloir latéral et intercirculation, encadrant un wagon-restaurant dont la cuisine servait de tisanerie et qui fut fréquemment utilisé comme salle de visite et de pansement. Le second type, destiné *aux blessés couchés*, fut formé de wagons couverts qui recevaient des appareils de suspension pour blessés, analogues à ceux des trains sanitaires permanents. Une ou deux voitures à voyageurs étaient ajoutées pour le personnel médical et infirmier et généralement aussi un wagon-restaurant, jouant le même rôle que dans les trains improvisés du premier type.

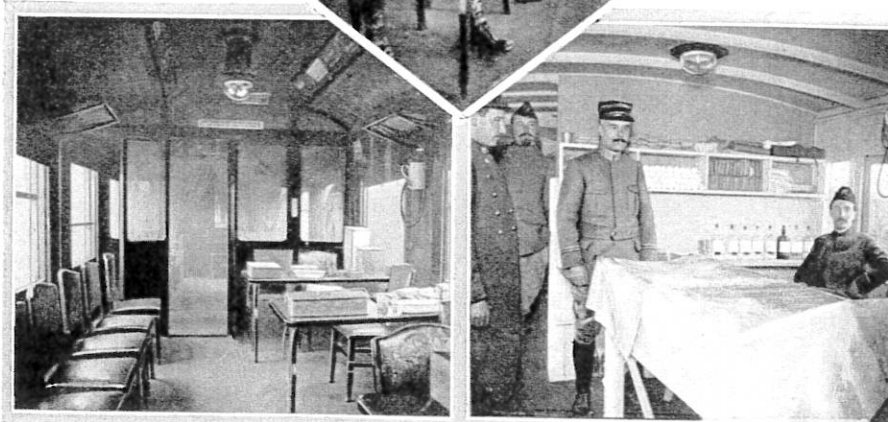
Ces trains sanitaires improvisés ne donnèrent pas toute satisfaction. Tout d'abord, la spécialisation des trains pour blessés assis ou blessés couchés était une complication dans le problème si délicat des évacuations dans la zone des opérations à proximité du front: on fut conduit à former des trains mixtes, comprenant à la fois les deux catégories de véhicules. D'autre part, l'emploi des wagons à marchandises, même en calfeutrant le plancher et les ouvertures inutiles, en installant des panneaux vitrés pour améliorer l'éclairage et des poêles pour le chauffage, ne pouvait être qu'un moyen de fortune. Enfin cette solution, avec des wagons isolés les uns des autres et sans communication possible, avait le défaut capital de ne pas permettre la surveillance constante des malades par le personnel du Service de Santé qui ne pouvait visiter les wagons que successivement, en profitant des arrêts pour passer de l'un à l'autre.

D'accord avec le Service de Santé, on fut amené à étudier le transport des blessés couchés dans des voitures à voyageurs, largement aérées et éclairées et faciles à chauffer en hiver par la vapeur. Le type de voiture choisi dans ce but sur le réseau P. L. M. — et le choix fut le même, pour les mêmes raisons, sur les autres réseaux français — fut la voiture de 3<sup>e</sup> classe à sept compartiments, avec water-closet et passage latéral le long du compartiment, dont il existe, sur ce réseau, un très grand nombre d'exemplaires; c'était d'ailleurs le seul type de voitures se prêtant, grâce à ses portières latérales dinales intérieures, à l'introduction leur brancard qu'ils ne quittent définitive à l'hôpital.



VAGON-RESTAURANT  
TRANSFORMÉ POUR  
TRAIN SANITAIRE

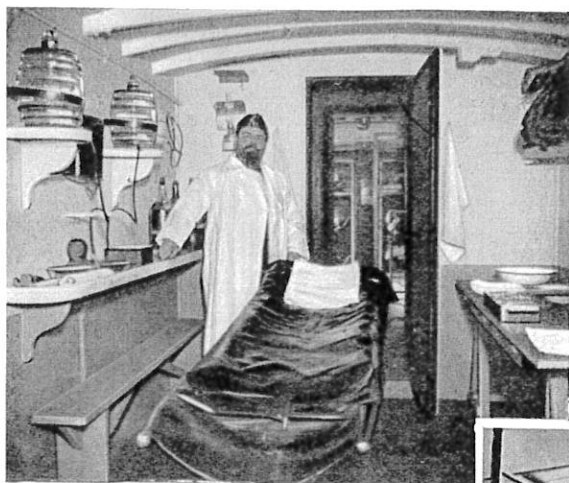
SALLE DE  
PANSEMENT



VAGON-RESTAURANT TRANSFORMÉ POUR TRAIN SANITAIRE  
SALLE DE PANSEMENT, AUTRE ASPECT

FOURGON AMÉNAGÉ EN PHARMACIE AVEC TABLE  
POUR PANSEMENTS

FOURGON  
AMÉNAGE EN  
SALLE DE  
PANSEMENT



chainettes amarrées à la partie supérieure de la voiture.

Le chargement des blessés couchés s'effectue de la façon suivante : le brancard sur lequel est étendu chaque blessé est introduit directement dans le compartiment par la portière et déposé sur le plancher ; il est ensuite soulevé et amarré à la hauteur voulue. Cette manœuvre se fait facilement, rapidement et sans secousse pénible pour le blessé.

Le garnissage très simple et lavable de ces compartiments permet de réaliser sa désinfection aussi complète que possible après chaque transport.

\*\*\*

En même temps que l'on préparait l'aménagement spécial de ces voitures, le Service de Santé désirant développer les avantages offerts pour la surveillance des malades par les fourgons à intercirculation des trains permanents, prélevait sur notre effectif des véhicules de même modèle un certain nombre de fourgons destinés à recevoir les appareils de suspension pour grands blessés. C'est avec ces divers éléments que furent constitués les trains dits *semi-permanents*, qui sont maintenant les plus fréquemment employés et qui appartiennent à deux types.

Les uns sont composés, en dehors des fourgons de service d'avant et d'arrière, de dix-sept voitures à voyageurs dont dix sont des voitures ordinaires modernes, et les sept autres sont les voitures de 3<sup>e</sup> classe à aménagement spécial dont il a été question plus haut.

Les autres sont composés pour partie de fourgons à passerelles, communiquant entre eux, avec appareils de suspension pour blessés couchés, et pour le reste de voitures modernes pour blessés assis.

Toutes les voitures sont à couloir et water-closet, éclairées au gaz, chauffées à la vapeur ; les trains des deux types comprennent dans leur composition un wagon-restaurant tisanerie.

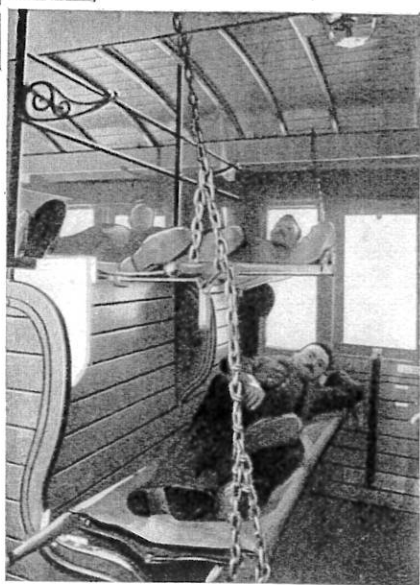
Le nombre des blessés pouvant être transportés par les différents trains est de :

1 <sup>o</sup> Train permanent .. .. .	256
2 <sup>o</sup> Train semi-permanent	317 à 524
3 <sup>o</sup> Train improvisé.. .. .	333

composé de voitures (suivant le nombre de voitures)..

composé de fourgons et voitures..

Ces voitures sont aménagées de façon à permettre d'installer, dans chaque compartiment, deux brancards placés l'un au-dessus de l'autre, contre l'une des cloisons transversales ; la banquette adossée à l'autre cloison est affectée aux blessés assis. Une de nos figures montre comment les brancards sont soutenus à la fois par des supports fixés sur les cloisons et par des



INSTALLATION DE  
BRANCARDS DANS  
UNE VOITURE DE  
3<sup>e</sup> CLASSE

Au 1<sup>er</sup> août 1915, le réseau P. L. M. offrait à la disposition de l'Autorité militaire :

- 3 trains permanents, composés de fourgons sanitaires ;
- 50 trains semi-permanents, dont 10 avec fourgons pour blessés couchés ;
- 14 trains improvisés.

L'ensemble représentant 718 voitures, 251 fourgons de service ou tisanerie, 92 fourgons pour blessés couchés, 42 wagons couverts de service, 448 wagons couverts pour blessés couchés, soit **1551 véhicules P. L. M.**

C'est dire toute l'importance de l'effort fourni par notre Compagnie pour distraire pareil nombre de véhicules de son service d'exploitation, en dehors des questions de circulation des trains chargés de blessés, assurés avec toute la régularité possible, du retour des trains vides, de leur désinfection et de leur garage d'attente.

\*\*\*

Pour être complet, il convient d'ajouter que les trains sanitaires de tout type, sauf ceux qui sont temporairement en garage pour un temps prolongé, sont pourvus en permanence du personnel médical et du matériel de pharmacie et de pansement nécessaires.

Chacun d'eux est un véritable hôpital roulant, autonome comme gestion. Les blessés y sont déposés dans une gare d'évacuation ou une gare régulatrice et transportés directement jusqu'à une gare de répartition de blessés, qui leur assigne l'hôpital où se poursuivra leur guérison. Souvent, arrivant ainsi près du terme de sa course, le train sanitaire est décomposé en deux ou trois tronçons allant chacun à une destination différente ; ces éléments de trains se retrouvent ensuite, après leur libération, pour être envoyés au centre de désinfection voisin. Le train est alors nettoyé à fond, reformé correctement après menues réparations et remplacement de voitures qui demandent un séjour plus long en atelier, et envoyé dans une gare de garage où il attend un nouvel ordre de départ sur le front.

Telle est l'organisation des trains de blessés sur un grand réseau, organisation qui présente un intérêt de premier ordre dans une guerre qui dépasse, en intensité et en durée, tout ce que l'on pouvait prévoir.

Les progrès réalisés depuis le début de la guerre, dans l'évacuation des blessés, ont valu au Service des Chemins de fer les félicitations de la Commission consultative supérieure du Service de Santé, dans sa séance du 20 mai 1915, pour l'organisation des trains sanitaires et les conditions de rapidité des évacuations par voies ferrées.

Juillet 1915.

FOURGON  
AMÉNAGE  
EN  
CULISINE



Cliché Voyageur R. B. 2

VAGON-RESTAURANT  
AMÉNAGÉ POUR  
TRAIN SANITAIRE  
SALLE DE CANTINE

