

**CHALET-RESTAURANT P.L.M.
DU LAUTARET**

Altitude du Chalet, 2.108 m. Vue sur la Mer, 3.982 m.

Chalet ouvert en été
Déjeuner à prix fixe (vin compris)

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

AGENCE P. L. M. DE RENSEIGNEMENTS : PARIS, 88, rue Saint-Lazare
VENTE DE BILLETS, ENREGISTREMENT DE BAGAGES, LOCATION DE PLACES ET D'OMNIBUS

Service spécial de renseignements concernant les villes d'eaux, les stations balnéaires et hivernales, les centres de villégiature, de tourisme, etc.

DISTRIBUTION DES BILLETS

La distribution des billets commence au plus tard, dans les grandes gares, 30 minutes, et dans les autres gares et stations, 15 minutes avant l'heure réglementaire du départ du train.

Elle cesse dans les grandes gares 5 minutes, et dans les autres gares, 3 minutes avant l'heure de départ du train.

Par exception, les gares de Paris, Lyon-Perrache, Marseille-Saint-Charles, Nîmes, Grenoble et Montpellier délivrent des billets à toute heure de la journée et pour tous les trains et enregistrent les bagages d'une manière permanente.

DELIVRANCE DES BILLETS PAR LES BUREAUX DE VILLE DE LA C^e, AGENCES ET HOTELS

Tous les bureaux de ville de la Compagnie à Paris, et certains Hôtels, délivrent à l'avance, pour tous les trains du jour et du lendemain, des billets de toutes classes, simples et d'aller et retour, à destination des gares du réseau et des gares des autres Compagnies françaises avec lesquelles la gare de Paris-P.L.M. est en relations directes. Certains bureaux de ville de Paris délivrent également, dans le plus court délai possible, les billets de villes d'eaux, de bains de mer, de vacances, de stations hivernales, etc.

Les bureaux P. L. M. sont ouverts tous les jours ; ils sont fermés les dimanches et jours fériés.

"PETIBAN"

Tabouret de pied "Petiban" se pliant sous une forme très réduite et très peu encombrante, en vente (0 fr. 60 et 1 fr.) dans les bureaux de tabac-bazars des grandes gares.

OREILLERS ET COUVERTURES

Mis en location dans certaines gares, à raison de 1 franc par oreiller ou couverture.

GARDE-PLACES

Des appareils Garde-Places, en service dans certains trains, assurent aux voyageurs munis de titres de parcours, la possession indiscutable de leur place.

CONSIGNES DU COMMERCE

En vertu d'un accord avec un certain nombre de magasins d'Alais, Auxerre, Avignon, de Besançon, Bourg, Chalon-sur-Saône, Chambéry, Clermont-Ferrand, Dijon, Grenoble, Lyon, Mâcon, Marseille, Melun, Montargis, Nîmes, Paris, Saint-Etienne, Toulon et Valence, ces Magasins sont autorisés à remettre en dépôt à la gare de la localité les objets qui leur sont achetés par les voyageurs.

Ces objets sont remis à la gare par les soins et aux frais du vendeur qui délivre un bulletin de dépôt sur la présentation duquel l'acheteur retire ou fait retirer ses colis moyennant le paiement de la taxe prévue par le tarif pour le dépôt des bagages.

DEPOT DES BAGAGES

Il est perçu pour la garde des bagages déposés dans les gares sous la responsabilité de la Compagnie, soit avant le départ, soit après l'arrivée des trains, un droit fixe par article, à 5 cent. pour la 1^{re} période de 24 heures ; 5 cent. pour la 2^e période ; 5 cent. pour la 3^e période ; 10 cent. pour la 4^e période ; 15 cent. pour la 5^e période ; 20 cent. pour chaque période de 24 heures en sus des précédentes. Minimum de perception : 0 fr. 10.

En ce qui concerne certains objets tels que : glaces, pianos, petites voitures, voitures d'enfants, de malades, de marchands ambulants, bicyclettes, tandems, tricycles, voitures automobiles, etc., les taxes sont doublées lorsque ces objets restent à la consigne après avoir été transportés comme bagages, ou lorsqu'ils y ont été déposés par une

personne qui, au moment du retrait, présentera un billet de place ou une carte équivalente. Elles sont quadruplés lorsque le déposant ne présente pas cette pièce justificative.

BAGAGES NON ACCOMPAGNÉS (G.V. 110)

Les objets à l'usage personnel des voyageurs ou de leur famille et les échantillons des voyageurs de commerce peuvent être enregistrés pour toute gare des grands réseaux français ouvertes au service des bagages sans que les voyageurs aient à se munir de billets de place.

SERVICE SPÉCIAL POUR L'ENLÈVEMENT ET LA LIVRAISON DES BAGAGES A DOMICILE A PARIS, DIJON, LYON, AVIGNON ET CLERMONT-FERRAND (toute l'année)

CANNES ET NICE (1^{er} novembre-15 mai)

AIX-LES-BAINS ET VICHY (1^{er} juin-30 septembre)

L'opération comporte : AU DÉPART, la descente des bagages des étages, leur transport à la gare et l'enregistrement pour la destination. Le bulletin des bagages et les billets sont remis aux voyageurs à leur arrivée à la gare contre paiement de leur montant et sur la présentation du reçu délivré lors de la commande ; A L'ARRIVÉE : le transport des bagages de la gare au domicile et la montée aux étages.

TRANSPORT DES AUTOMOBILES

Matériel de grande vitesse, entièrement clos. — Réduction de 50 p. 100 pour le transport des automobiles en retour dans le délai de quatre mois. — Réduction de 25 p. 100 pour l'ensemble des trajets successifs, avec ou sans solution de continuité, et retour par chemin de fer au point de départ dans le délai de 3 mois.

TERMINUS-HOTELS P. L. M.

A LYON-PERRACHE, MARSEILLE, BRIANÇON VEYNES (Éclairage électrique, Chauffage central) ET SAINT-MAURICE-EN-TRIEVES

OMNIBUS DE FAMILLE

A Paris, la Compagnie met à la disposition des voyageurs des omnibus de famille, soit pour les conduire à domicile à leur arrivée à Paris, soit pour les prendre à domicile et les amener à la gare de Paris-Lyon ; les prix varient suivant la zone.

A Lyon, Marseille, Montpellier (toute l'année)

A Cannes, Menton (1^{er} octobre-15 juin)

A Saint-Raphaël-Valescure (15 octobre-15 juin)

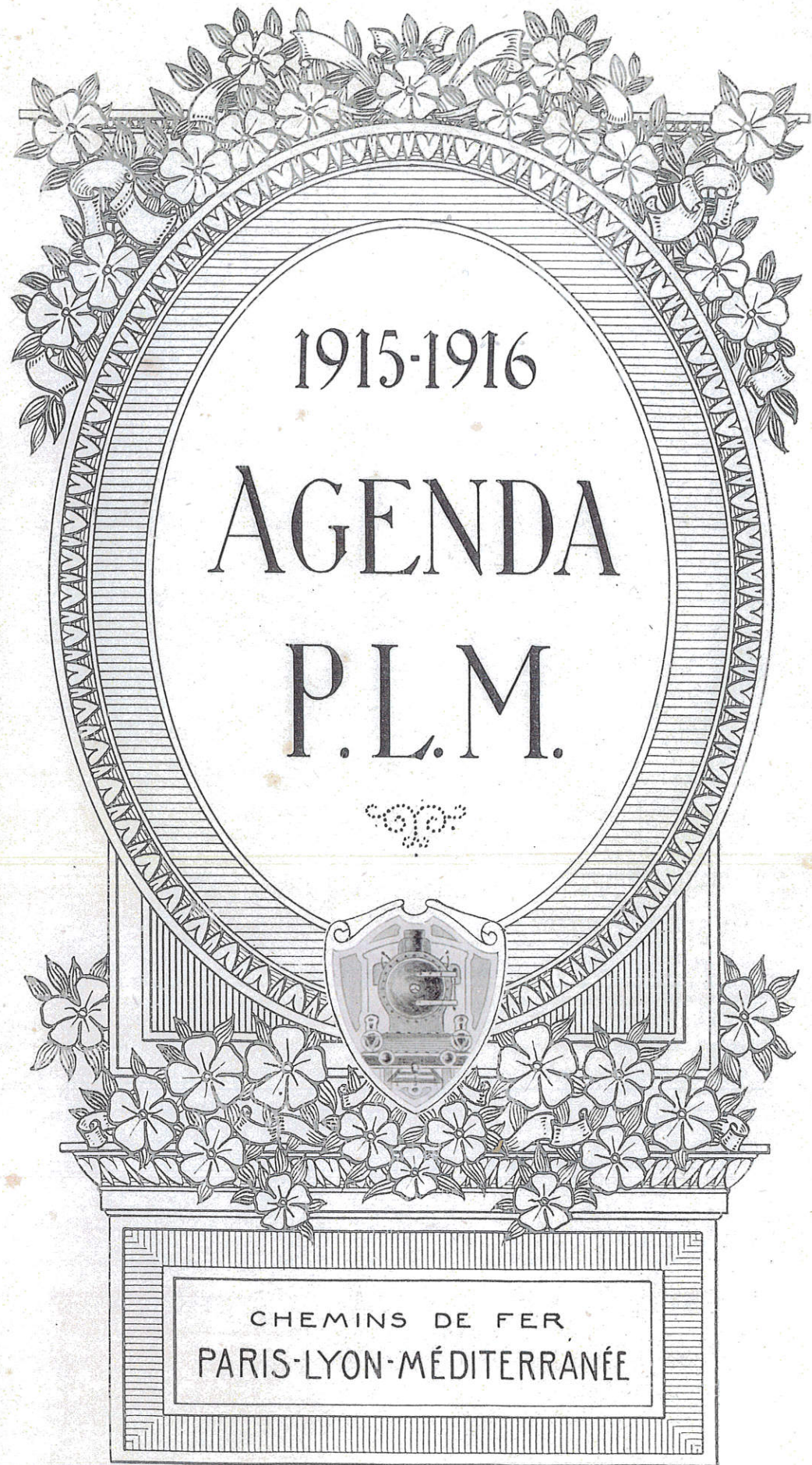
WAGONS-RESTAURANTS

dans certains trains rapides ou express.

PLACES DE LUXE

Couchettes, Lits-Salon avec draps, Salon à lits complets, Lits-Salon, Compartiment pour le transport des malades, Wagons-Salons.

Les places de luxe sont louées, à l'avance ou au départ, par place isolée ou par compartiment entier ; les salons à lits complets, les compartiments pour le transport des malades, les wagons-salons ne sont loués à l'avance que par compartiment entier. Le public n'a droit qu'aux places de luxe existant dans le train.



1915-1916

AGENDA

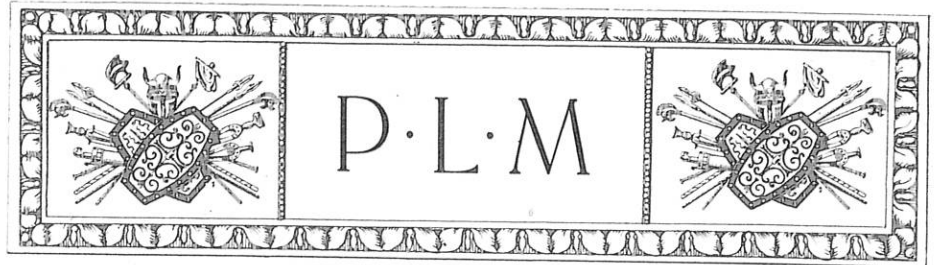
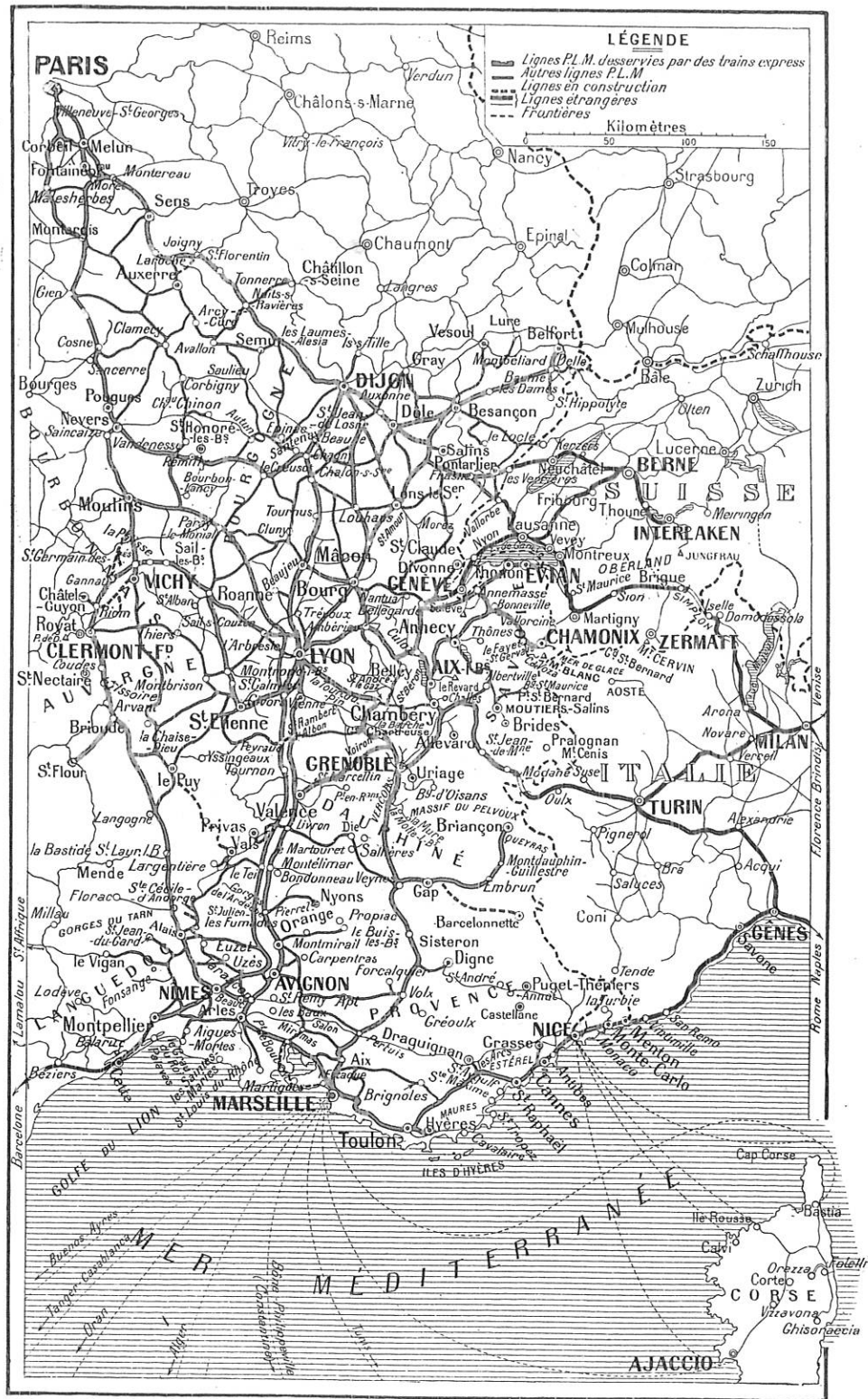
P.L.M.

CHEMINS DE FER
PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

ERATEL

RÉSEAU P. L. M.

ET LIGNES INTERNATIONALES EN CORRESPONDANCE
AVEC LE RÉSEAU



Sur les bornes milliaires par lesquelles Rome a marqué les étapes de sa conquête civilisatrice à travers le monde ancien, quatre lettres majuscules sont gravées en caractères profonds et indélébiles : S. P. Q. R.

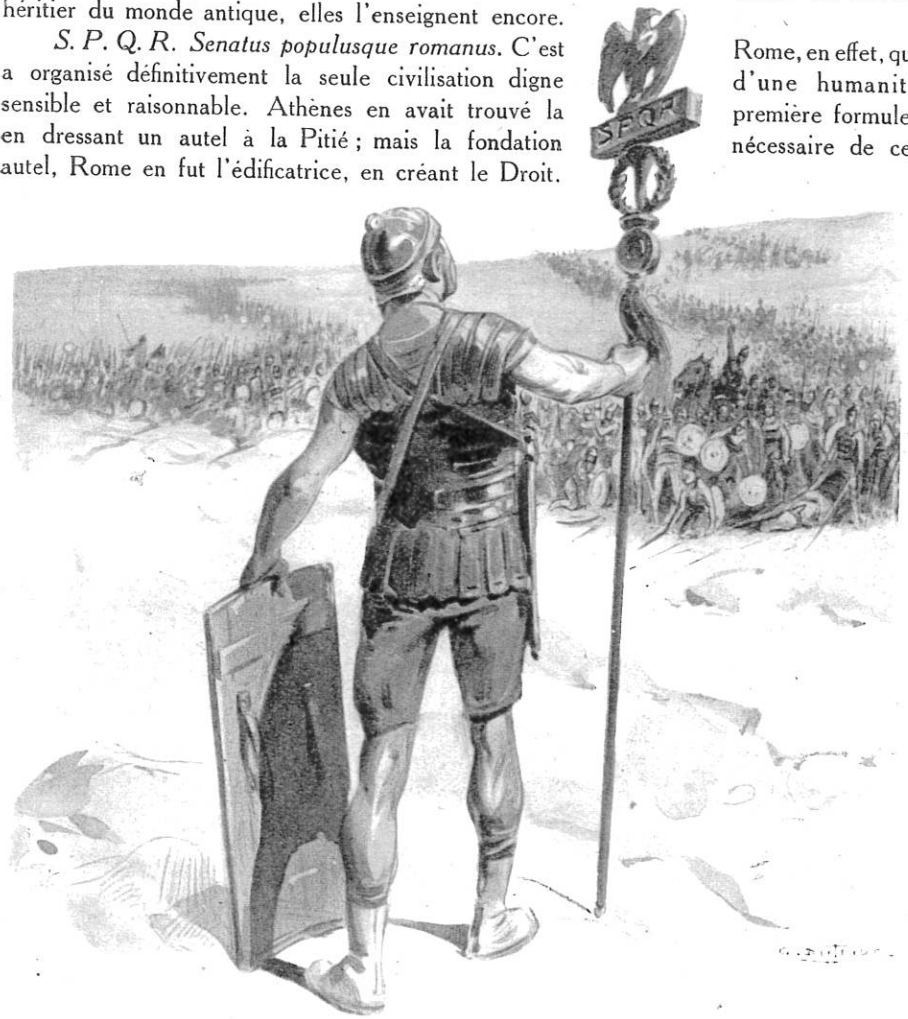
Elles étaient gravées de même sur les petits socles servant de glorieux perchoirs aux aigles en argent qui guidaient ses légions dans leurs incessants voyages vers tous les points de l'horizon pour y achever cette conquête.

Comme sur les bornes milliaires et sur le piédestal des aigles, elles ont été gravées aussi et y demeurent ineffaçables, ces quatre lettres, sur les tables de l'Histoire, qu'illumine à jamais leur flamboiement fatidique.

Elles étaient, ces quatre lettres où s'exprimait toute Rome entièrement et majestueusement, la signature de sa puissance invincible et de son autorité bienfaisante. Aux peuples soumis et heureux dans cette soumission, elles enseignaient le nom du maître qui avait assuré ce bonheur. Au monde moderne lui-même, elles l'enseignent encore.

S. P. Q. R. *Senatus populusque romanus*. C'est a organisé définitivement la seule civilisation digne sensible et raisonnable. Athènes en avait trouvé la en dressant un autel à la Pitié; mais la fondation autel, Rome en fut l'édificatrice, en créant le Droit.

Rome, en effet, qui d'une humanité première formule, nécessaire de cet

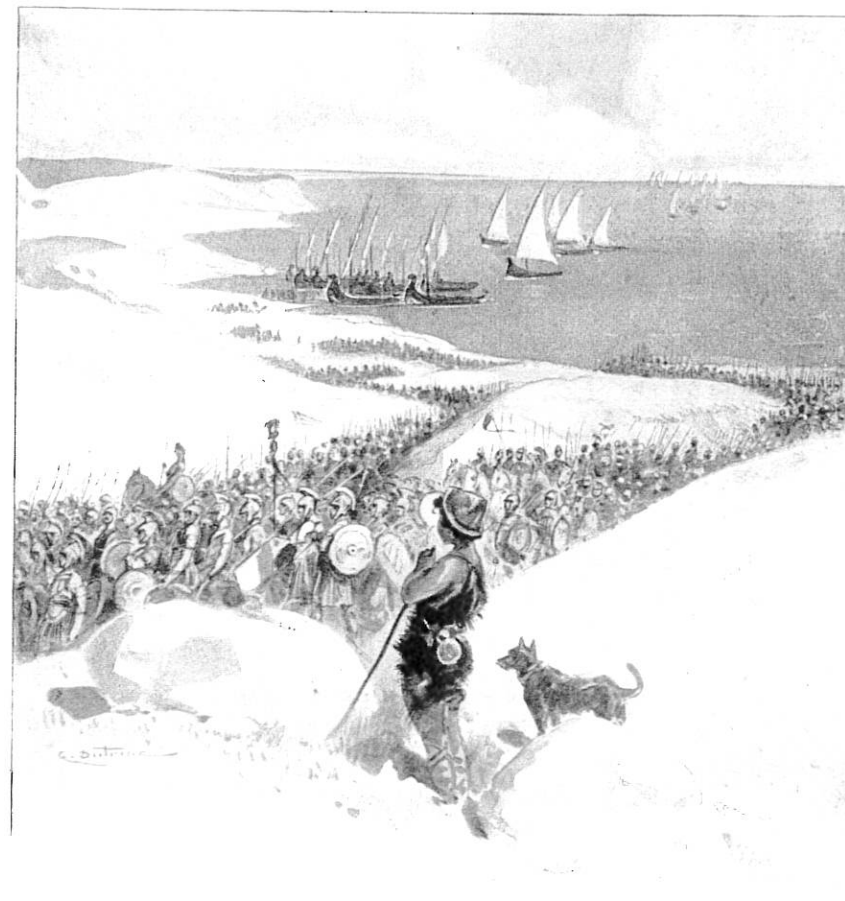


Et ainsi put fleurir et fructifier pleinement l'unique civilisation possible pour l'Homme complet, la civilisation qui est toujours en marche vers plus de lumière, c'est-à-dire tout ensemble vers plus de justice et plus de bonté, l'une tempérant l'autre. Cette civilisation a pour essence de n'employer la force qu'à faire triompher le droit, même et surtout celui des faibles. Or, quoique nous l'appelions avec orgueil notre civilisation, elle n'est, en somme, que le suprême épanouissement de la civilisation méditerranéenne.

Et voilà pourquoi, en la défendant aujourd'hui contre les abominables propagateurs d'une culture nouvelle qui prétend à la remplacer, qui s'y proclame supérieure et qui a pour tout idéal le triomphe de la force sur le droit, nous reprenons le vieux combat que l'on croyait fini, le combat de la lumière contre les ténèbres, celui auquel Rome elle-même n'a point mis le sceau éternel avec son impérieux et fatidique S. P. Q. R.

Et voilà pourquoi c'est sans aucune exagération lyrique, en dépit de l'apparence, mais bien avec la voix même du bon sens le plus simple, qu'un poète a pu s'écrier, appelant à la rescousse tous ceux qui profitent de la civilisation méditerranéenne :

*O jeunes rejetons du vieux monde romain,
Peuples frères, jadis réunis sous sa main,
Et par qui sans arrêt la Méditerranée
De gloire et de splendeur fut toujours couronnée,
Chacun de vous ayant à son tour pris l'essor
Pour en accroître d'âge en âge le trésor,
Peuples qu'elle a bercés dans sa robe de moire,
De nouveau réunis pour fêter sa mémoire,
Défendez comme nous, puisqu'elle est en péril,
Celle à qui nous devons cet éternel Avril.*

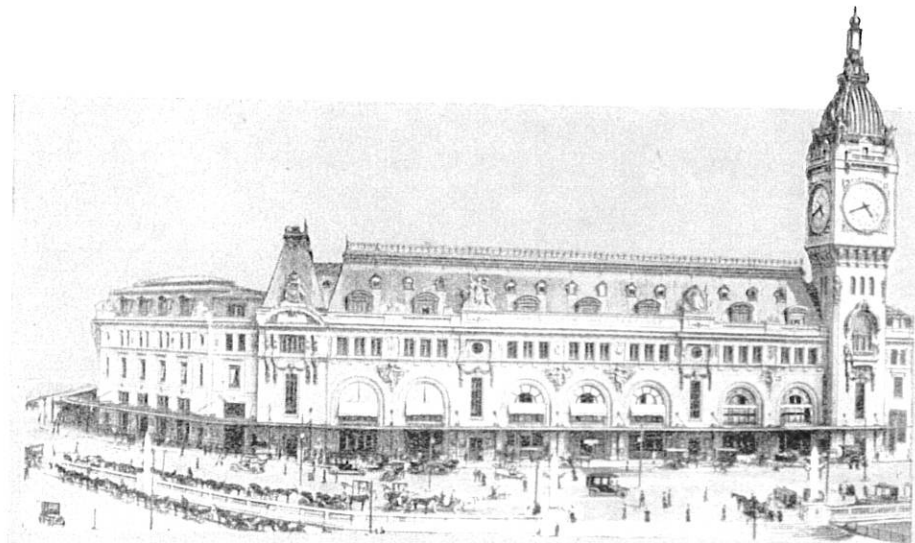


*Car c'est d'elle, sans fin, que renaît notre vie ;
Et c'est elle, toujours elle, qu'il nous envie,
Le Barbare au corps lourd mû par un esprit lent,
Le Barbare en troupeau de larves pullulant
Dans l'ombre froide, leur pâture coutumière,
Tandis que nous buvons, nous, un vin de lumière,
A la fois frais et chaud, transparent et vermeil,
Où nous trempons le pain du blé fait de soleil !
Ah ! ce pain et ce vin, qu'en sa haine tenace
Le suprême sursaut du Barbare menace,
Certes, il faut le défendre avec nous contre lui ;
Mais c'est de plus encore qu'il s'agit aujourd'hui.
Tout ce qu'a peu à peu conquis sur la Nature
L'antique humanité luttant pour la future,
Tout ce qu'a fait fleurir de pur, d'harmonieux,
De vrai, de beau, de bien, sa marche vers le mieux,
Tout ce qui nous donnait l'empire heureux du monde,
Voilà ce qu'à présent hait le Barbare immonde.
Les Edens retrouvés dont nous touchions le seuil,
Voilà d'où veulent nous exiler son orgueil,
Sa fureur exaltant la Force, seule auguste,
Ses atroces forfaits niant le Droit, le Juste,
Et son dieu qu'il proclame être le dieu du Mal,
Ce faux Surhomme qui retourne à l'animal !*

Le rêve monstrueux qu'entretient sa folie,
 C'est que toute pitié crève et soit abolie,
 Avec la loyauté, l'honneur, la bonne foi,
 Que la loi du plus fort reste l'unique loi,
 Que la fourbe, le vol, le viol, le massacre,
 L'incendie, érigés en tyrans que l'on sacre,
 Les vaincus devant eux se traînent à genoux,
 Et que ces vaincus-là, ce soit vous, ce soit nous,
 Tous les peuples rendus aux ténèbres premières
 Des cœurs sans idéal et des yeux sans lumières,
 Et que le genre humain prenne enfin son parti
 De rentrer au chaos dont il était sorti !

Et voilà pourquoi, logiquement, ils sont venus à la rescousse, tous ceux qui renâclaient d'horreur devant cette hideuse culture, tous ceux qui profitent et profiteront encore de la belle, douce et noble civilisation méditerranéenne, tous les combattants du bon combat commencé il y a trois mille ans par Athènes à Marathon et à Salamine, puis continué par Rome avec son *S. P. Q. R.*, et que nous achevons enfin, nous, avec les trois nouvelles lettres fatidiques, signifiant « *Pour la Méditerranée* » : *P. L. M.* !

JEAN RICHPIN,
 de l'Académie française.



GARE DE PARIS P. L. M.

LA PREMIÈRE BATAILLE



ELLE a duré dix-huit jours, du deux au dix-neuf août 1914, et nous pouvons la célébrer comme une victoire.

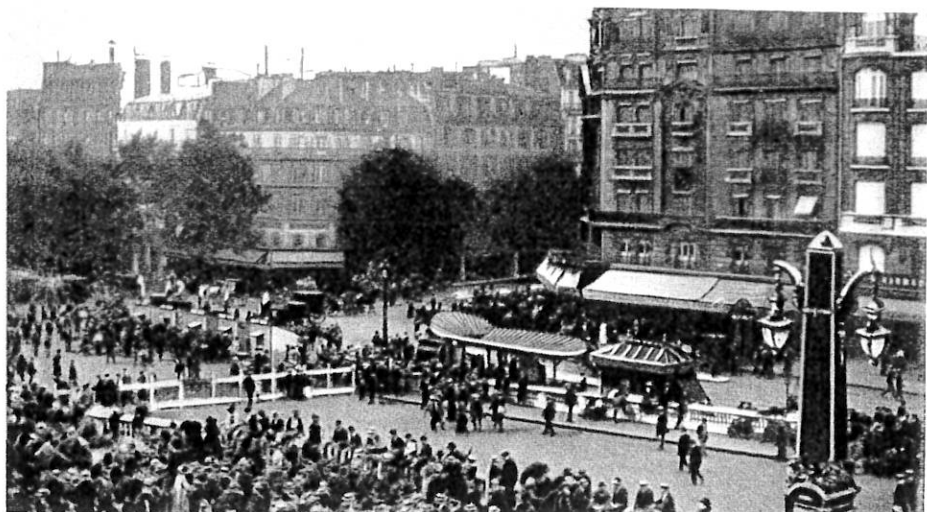
Ce fut déjà une de ces batailles nouvelles, inaugurées par la guerre des nations — la grande guerre — qui exigent le temps et l'espace, qui occupent un front indéfini et des millions d'hommes, et qui s'organisent et se dirigent à distance par le télégraphe et le téléphone. La première bataille, ce fut la mobilisation.

Elle était prête, sur le papier. Que donnerait, sortie des cartons où trop de Français la croyaient ensevelie à jamais, cette formidable machine qui avait réclamé au Grand État-Major et aux Compagnies de chemins de fer une préparation si vaste et si minutieuse dans son plan d'ensemble et dans ses détails ? Tout à coup le monstre quittait les paperasses où il dormait comme une plante d'herbier, comme une bête de catalogue : il secouait sa poussière, s'animait et marchait. Ceux mêmes qui lui avaient insufflé la vie contemplaient avec une certaine anxiété son éveil et ses premiers mouvements. Allait-il perdre un temps irréparable à tâtonner et acquérir la souplesse et la rapidité dont il avait besoin ? Remplirait-il jusqu'au bout sans un arrêt, sans un accroc la tâche immense qui lui était assignée ? Une seule erreur risquait de compromettre le but. Dans leurs cabinets de travail, renseignés d'instant en instant par les appels téléphoniques, les directeurs et les régulateurs attendaient, guettaient



MATÉRIEL
 GARE

DEVANT LA GARE
DE PARIS P. L. M.
LE PREMIER JOUR
DE LA MOBILISATION



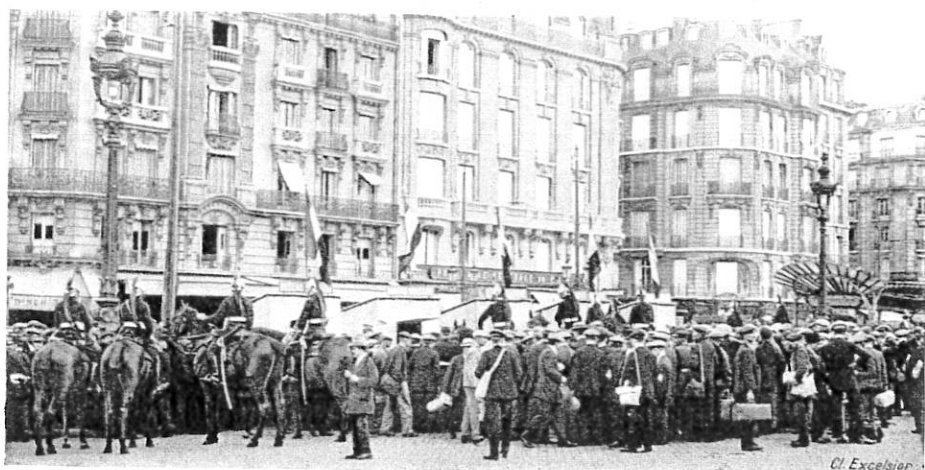
Cl. Bourvier

les résultats, comme les généraux, de leur poste de commandement, suivent les phases d'une action engagée sur toute la ligne.

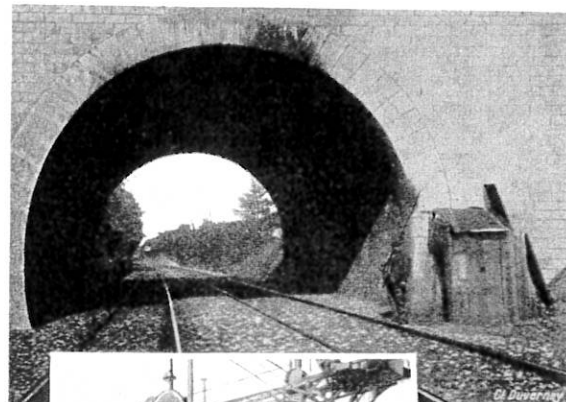
Et voici que la machine vivante se mettait à fonctionner avec la sûreté et l'harmonie de l'instinct. Elle prenait aux champs, aux usines, aux bureaux, aux églises, aux casinos de fête les blouses, les vestons, les soutanes, les smokings et, les égalisant dans la tenue militaire, elle rendait des uniformes. Elle recevait la France des villes et des villages et la transformait en une France armée qu'elle transportait à la frontière. Comme ces hauts fourneaux toujours allumés, dont on voit la fumée le jour et la flamme la nuit, elle ne suspendait jamais sa journée. Sans relâche, sans répit, et l'on eût dit sans hâte, calme, régulière, infallible, elle remplissait sa mission. Le dix-huitième jour, son œuvre était achevée.

Les Compagnies s'étaient réparti les provinces. Celle-ci, la Compagnie P. L. M., reliée à la mer et aux Alpes, charriait pour sa part toute la vallée du Rhône, les gars de Provence, bronzés, bruyants et sonores, descendants des hardis navigateurs qui firent de Marseille le port et la porte de l'Orient, les montagnards taciturnes et résolus de la Savoie, race guerrière, riche en héroïques annales, et les vigneron de Bourgogne et les canuts de Lyon, la ville « industrielle et mystique ». Au premier jour, les trains chauffaient dans les gares, les ingénieurs occupaient leur poste, et les passages et les travaux d'art étaient surveillés par les gardes des voies, ces fameux G. V. C. que guettent par avance les revues du triomphe et qui tout de même ont si bien rempli leur office que, dans notre pays livré à l'espionnage avant la grande épuration salubre, aucun pont, aucun ouvrage ne furent détruits. Et voici venir le peuple de France.

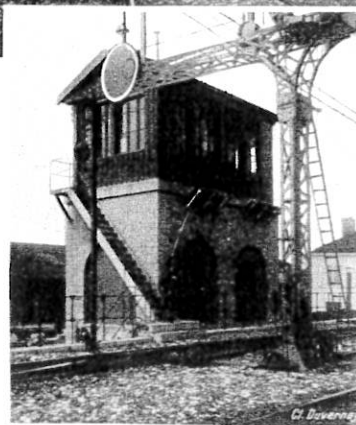
LES MOBILISÉS
DEVANT
LES BUREAUX
MILITAIRES
L'ENTRÉE DE
LA GARE DE
PARIS P. L. M.



Cl. Excelsior



LES OUVRAGES
D'ART ET LES
POSTES
D'ENLENGEMENT
SONT GARDÉS



Cl. Bourvier

Jamais la beauté de ce départ ne sera trop louée. Ce n'était pas un enthousiasme violent, échauffé, répandu en cris et en vacarme, en chansons et en protestations, mais l'élan simple et décidé de toute une nation révoltée contre l'injustice et l'insultante menace de la force. C'était l'acceptation de la guerre dans ses douleurs et ses deuils futurs, dans ses nécessités, dans son caractère sacré. Oui, vraiment, il y avait dans

cette foule sérieuse et grave une sorte de tressaillement religieux, la volonté de vaincre, le sens de la patrie et du foyer à sauvegarder contre une agression dont on ne savait pas encore, pourtant, la puissance et la sauvagerie.

Ces multitudes de partants qui, d'heure en heure, grossissaient et envahissaient les gares, se rangeaient avec une docilité qui la plupart du temps rendait inutile le service d'ordre. Une indication d'après le livret, et chacun gagnait son groupe, s'installait dans son wagon. Tout de suite on fraternisait : plus de classes, plus

de partis, rien que des Français. Les haines de village, si tenaces, s'évanouissaient comme un nuage de poussière qu'un grand vent salubre balaie. A Paris, les plus inattendus voisinages provoquaient les plus amicales réflexions. Un apache de Belleville faisait asseoir un prêtre à côté de lui :

— Tous les métiers sont bons, lui assurait-il avec condescendance pour l'encourager.

Un vieux médaillé de 1870, conduisant un conscrit, murmurait avec orgueil :

— C'est le quatrième qui s'en va, je n'en ai plus à la maison.

Un réserviste confiait à un vieillard ce qu'il avait de précieux :

— Je te laisse mes deux petits, puisque la femme n'est plus là.

— Mais je suis un pauvre diable.

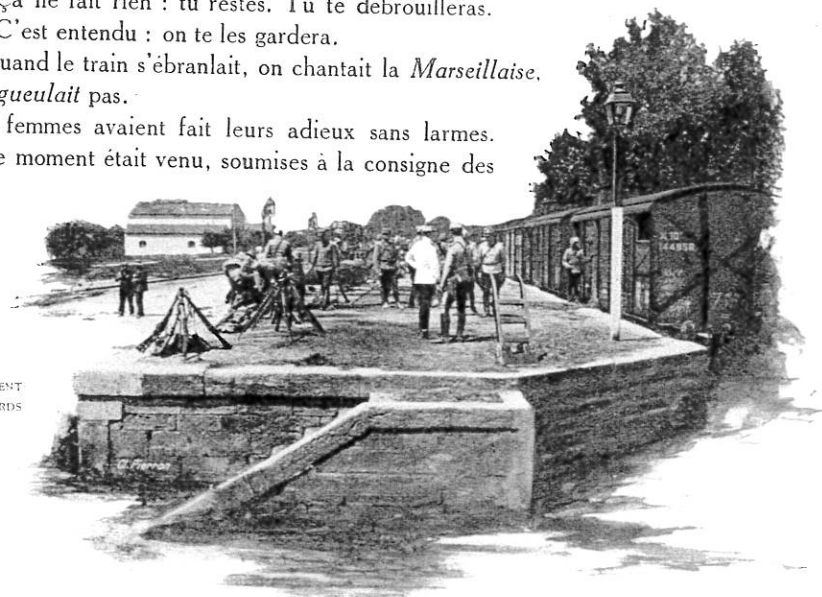
— Ça ne fait rien : tu restes. Tu te débrouilleras.

— C'est entendu : on te les gardera.

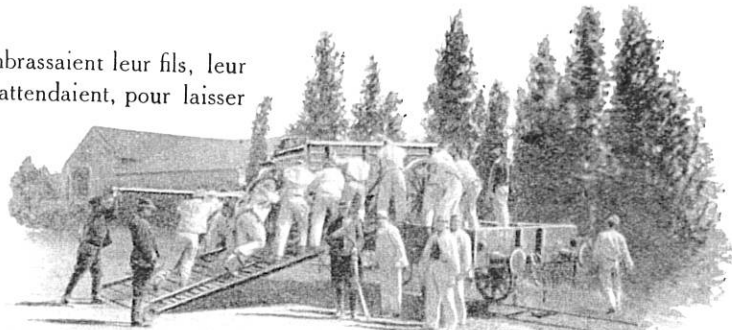
Et quand le train s'ébranlait, on chantait la *Marseillaise*.
on ne la *gueulait* pas.

Les femmes avaient fait leurs adieux sans larmes. Quand le moment était venu, soumises à la consigne des

EMBARQUEMENT
DE HUSSARDS



sentinelles, elles embrassaient leur fils, leur mari, leur frère et attendaient, pour laisser leurs yeux libres, de n'être plus en vue. Que cet hommage leur soit rendu : aucune femme de France n'a cherché à amollir le courage de ceux



Cl. Lafont

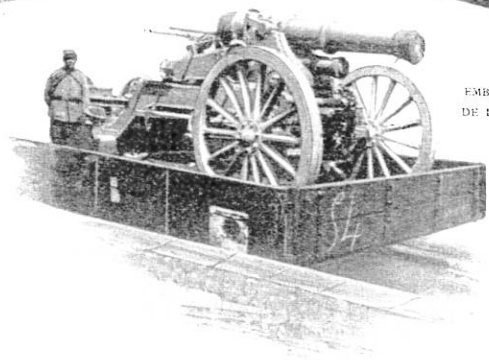
CHARGEMENT
D'UNE BROUSSE
D'ARTILLERIE

qu'elle aimait, n'a tenté de les détourner de leur devoir, de tout leur devoir. Et dès le premier jour elles montrèrent que leur cruelle part dans la guerre, la part de l'attente, de l'inquiétude, du sacrifice à distance sans la grisierie du combat, sans l'élan, sans la camaraderie, sans la contagion de l'exemple, elles l'acceptaient.

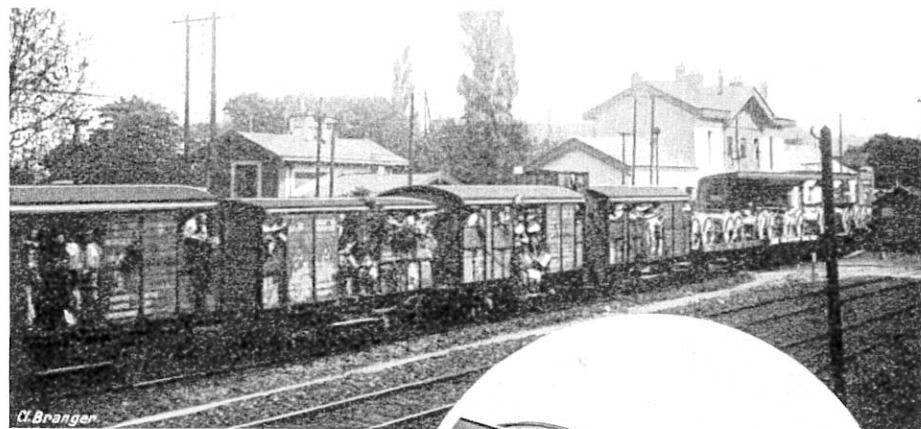
Aussi réguliers, mieux ordonnés même, furent les trains qui emmenèrent les troupes. Le matériel se chargeait avec méthode, les chevaux réquisitionnés paraissaient déjà dressés, et les réservistes, dans leurs uniformes neufs, faisaient figure de soldats de l'active.

A Paris, les régiments, musique en tête entraient dans les gares tout fleuris : fleurs aux képis, fleurs dans le canon du fusil, fleurs au front des chevaux, sur les voitures, sur les caissons, sur les harnais. La grande ville leur témoignait sa confiance et sa tendresse. Je me souviens d'un régiment d'artillerie qui vint s'embarquer tout couvert de branchages et de roses. Monté sur les trucs, son matériel faisait l'effet d'une allée verte. Quand le train s'ébranla, ce fut comme un jardin en marche.

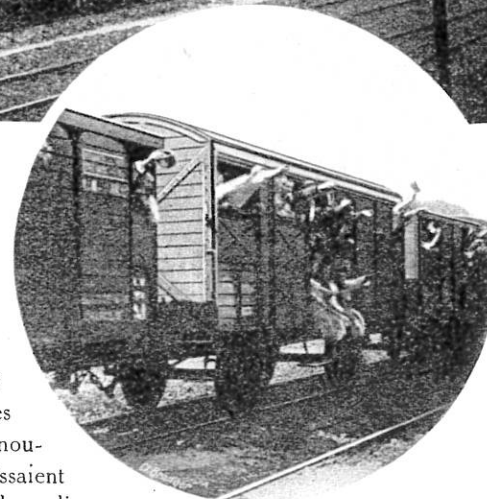
La nuit, le spectacle de ces départs revêtait je ne sais quel prestige légendaire. C'étaient de chaudes et limpides nuits d'août, qu'emplissait d'une lumière bleue le clair de lune. Bientôt la *Marseillaise* s'apaisait et l'on n'entendait plus que le roulement des roues, de plus en plus lointain, de moins en moins perceptible. Puis le silence retombait, jusqu'au prochain embarquement. Les rails luisaient comme des armes, ces rails qui représentaient l'étroit et rapide chemin de la frontière. Ces jeunes



EMBARQUEMENT
DE L'ARTILLERIE



Cl. Branger



EN ROUTE
POUR LE
FRONT

gens qui s'en allaient à la guerre, appuyés les uns aux autres, dormant déjà paisiblement, ou ramassant en une pensée unique la terre natale, la maison, le champ, la famille, le court passé et les grandes espérances, savaient qu'ils ne reviendraient pas tous. Bien des vies seraient fauchées avant d'être mûres, mais ces vies offertes déjà prenaient un sens nouveau qui les agrandissait, s'enrichissaient de minutes inoubliables et, comme le calice sacré attend l'holocauste d'un Dieu, devenaient le réceptacle du sacrifice à la patrie, de l'immolation à la durée de la France immortelle.

Ces strophes du départ, pour les chefs qui l'organisaient et ne pouvaient quitter leur bureau, s'exprimaient en chiffres : numéros et marche des trains, heures, nombre et poids des wagons. Le tableau journalier s'exécutait à la lettre : pas de retard, pas de désordre, pas de confusion. Ce que représente chez un personnel, depuis le Directeur et l'Ingénieur en chef, jusqu'au plus petit employé, depuis les Régulateurs militaires jusqu'aux gardes des voies, d'application, de zèle, de travail, de soumission des forces aux nécessités — comme si les forces étaient élastiques et pouvaient se tendre sans cesse davantage! — la réussite exacte et complète du plan gigantesque de la mobilisation, on le peut à peine imaginer. Ce qui joue aisément paraît tout naturel, et l'achèvement heureux semble exclure l'effort.

Le dix-neuf août, c'était donc bataille gagnée. Mais c'était une de ces batailles comme on les gagne aujourd'hui, une de ces batailles qui ne finissent plus. Les Compagnies de chemins de fer croyaient pouvoir ralentir leurs efforts. Est-ce que les troupes ont soufflé après la victoire de la Marne, après celle de l'Yser, sur l'Aisne et dans les Vosges? Se sont-elles arrêtées de combattre? De même, après la mobilisation, les chemins de fer ont immédiatement commencé ce ravitaillement quotidien en hommes, en armes, en munitions, en équipement, en matériel, en vivres enfin, qui apporte aux Armées la contribution incessante et continue, la collaboration efficace de la nation massée derrière elles. Comme on jette du combustible au feu qui ne doit pas s'éteindre, il s'agit d'entretenir la flamme qui brûle tout le long de notre ligne. Trains de renforts, trains sanitaires, trains chargés de pain, de petits vivres et d'avoine, trains chargés de canons s'en vont régulièrement alimenter la grande flamme rouge toujours plus puissante et menaçante qui, tôt ou tard, dévorera notre ennemi.

Et le jour du triomphe, au défilé qui rassemblera, pour les justes acclamations, tous les éléments de notre victoire, il manquera pourtant un de nos bons serviteurs, difficile à sortir de ses habitudes et à présenter au public : une locomotive.

HENRY BORDEAUX.

Juillet 1915.