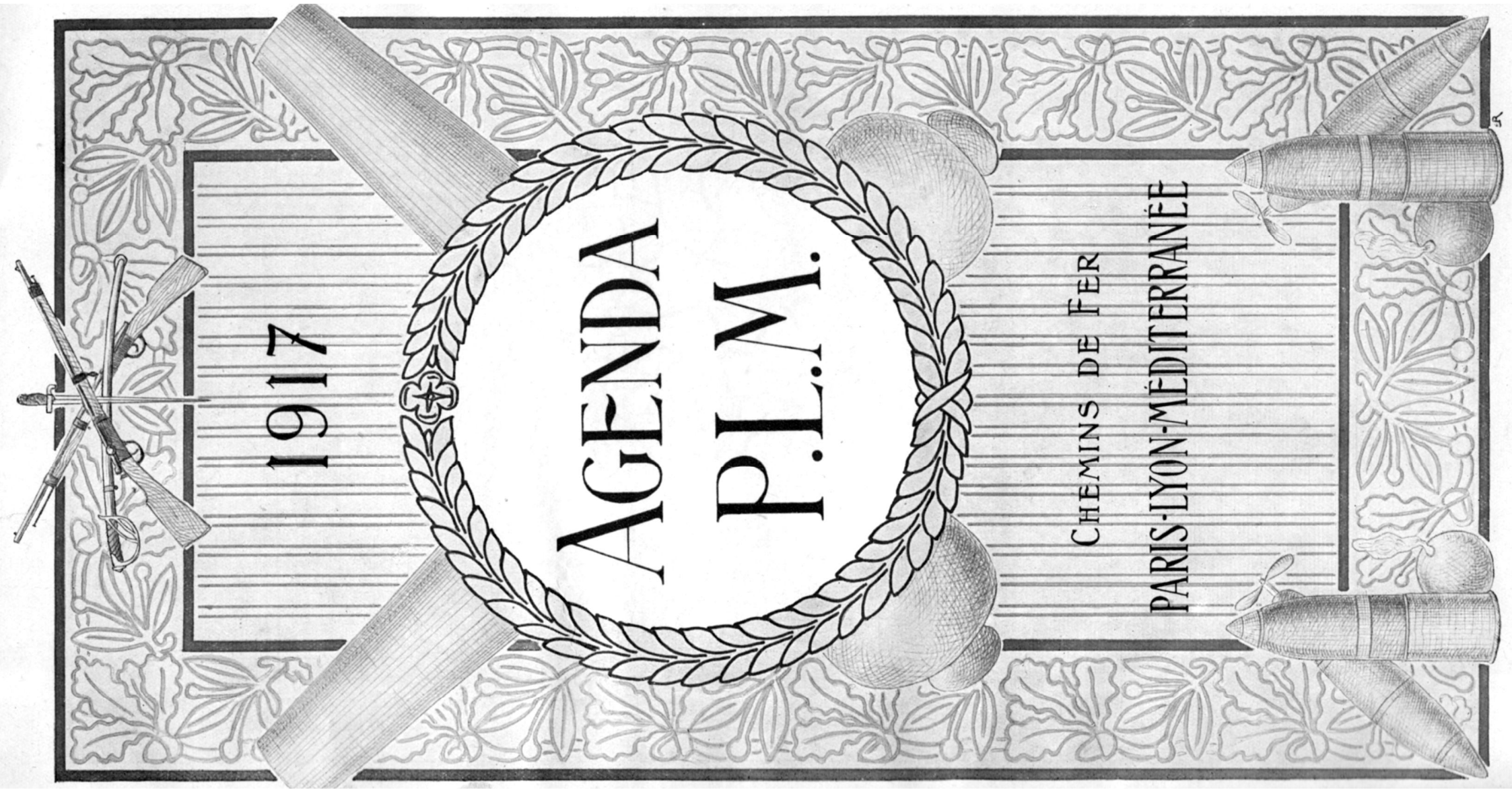


1917

AGENDA
P.L.M.

CHEMINS DE FER
PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE



SOMMAIRE

CARTES POSTALES. — Clichés de la Section Photographique de l'armée : Canon de 240 sous abri. —
 Pièce de 220 abritée à l'entrée d'un boyau. — Mise en batterie d'une pièce de 120 long. — Guetteur dans une tranchée.
 — Poste d'écoute. — Poste de commandement dans un boyau d'accès. — Défense d'une route. — Distribution de la
 soupe. — Distribution du vin. — Atelier d'habillement dans les bois. — Toilette dans un boyau. — Selonique, quai
 Constantin.

	Pages
Calendrier pour 1917.	2
Plan du Métropolitain et du Nord-Sud.	3
CARTE DU RÉSEAU P. L. M.	6

ARTICLES ET NOTICES

Terre de France et Patriotisme (Émile Boutroux, de l'Académie Française).	7	Chiens de guerre (M. de Teyssot).	45
La grande armée de la grande Russie (Stéphane Lauzanne).	11	Un cantonnement sur le Réseau P. L. M. : Val- Suzon (Jean Sigogne).	48
Les Ateliers P. L. M. pendant la guerre.	17	L'Égypte pendant la guerre (Gomez Carillo).	53
Les gares de triage P. L. M. pendant la guerre.	23	Triptyque glorieux de blessés : Ancône, Venise, Ravenne (Jean de Bonnfon).	58
Un duel de sous-marins (André Tudeq).	28	Influence de la guerre sur le développement de nos stations thermales (D' G. Bardet).	74
Les Diables Bleus (Marcel Knecht).	33	La Foire de Lyon (G.-L. Arlaud).	130, 144
Le développement de l'Aviation et la guerre (G. Beaumont).	37	La France transmédierranéenne (D' J.-P. Bounhol).	158, 172
Une nuit de guerre dans la gare de Dijon (Georges Rozet. <i>Illustrations de Ricardo Florès</i>).	41	Le Tourisme au Maroc	186, 200

ILLUSTRATIONS HORS-TEXTE EN COULEURS

Retour de première ligne en Haute-Alsace (Pierre Comba).	61	Le café dans les tranchées (Pierre Comba).	145
Venise. Le Grand Canal (R. Allège).	75	Dauphiné. La Meije (3982") (René Péan).	159
Après un combat d'avant-postes (F. Gueldry).	89	Changement de position d'une batterie de 75 (Raymond Desvaux).	173
Un poste d'écoute dans les Vosges (Pierre Comba).	103	Figuij. La Zousfana. Sud algérien et frontière marocaine (A. Rey).	167
Rentrée d'une reconnaissance dans les Vosges (Petit-Céard).	117	En observation (Pierre Comba).	201
Lac de Genève (Julien Lacaze).	131	Charge du ... Hussards en 1915 (H. Chartier).	215

*Les pages de calendrier sont illustrées de dessins de Marcel Capy, Louis Morin, Peulbet,
Benjamin Rabier.*

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Agence P. L. M. de renseignements, 88, Rue Saint-Lazare, Paris.

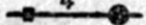
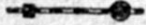


Distribution des billets dans les gares. — Délivrance des billets, à Paris, dans certains Bureaux de Ville, Agences et Hôtels. — Petibau. — Oreillers et couvertures. — Garde-places. — Consignes du commerce. — Dépôt des bagages. — Bagages non accompagnés. — Service spécial pour l'enlèvement et la livraison des bagages à domicile. — Transport des automobiles. — Terminus-Hôtels P. L. M. — Omnibus de famille. — Wagons-restaurants. — Places de luxe.	4		
Villes d'eau du Réseau P. L. M.	88	Bains de mer de la Méditerranée	214
Indications comparées des eaux minérales françaises et austro-allemandes.	88, 102, 116	La Côte d'Azur (Billets d'aller et retour collectifs et individuels).	228
Billets d'aller et retour de stations thermales.	116	Voyages circulaires à itinéraires facultatifs sur le Réseau P. L. M.	228
Stations estivales (Billets de vacances).	214	Publications illustrées mises en vente par la Compagnie P. L. M.	LXIII

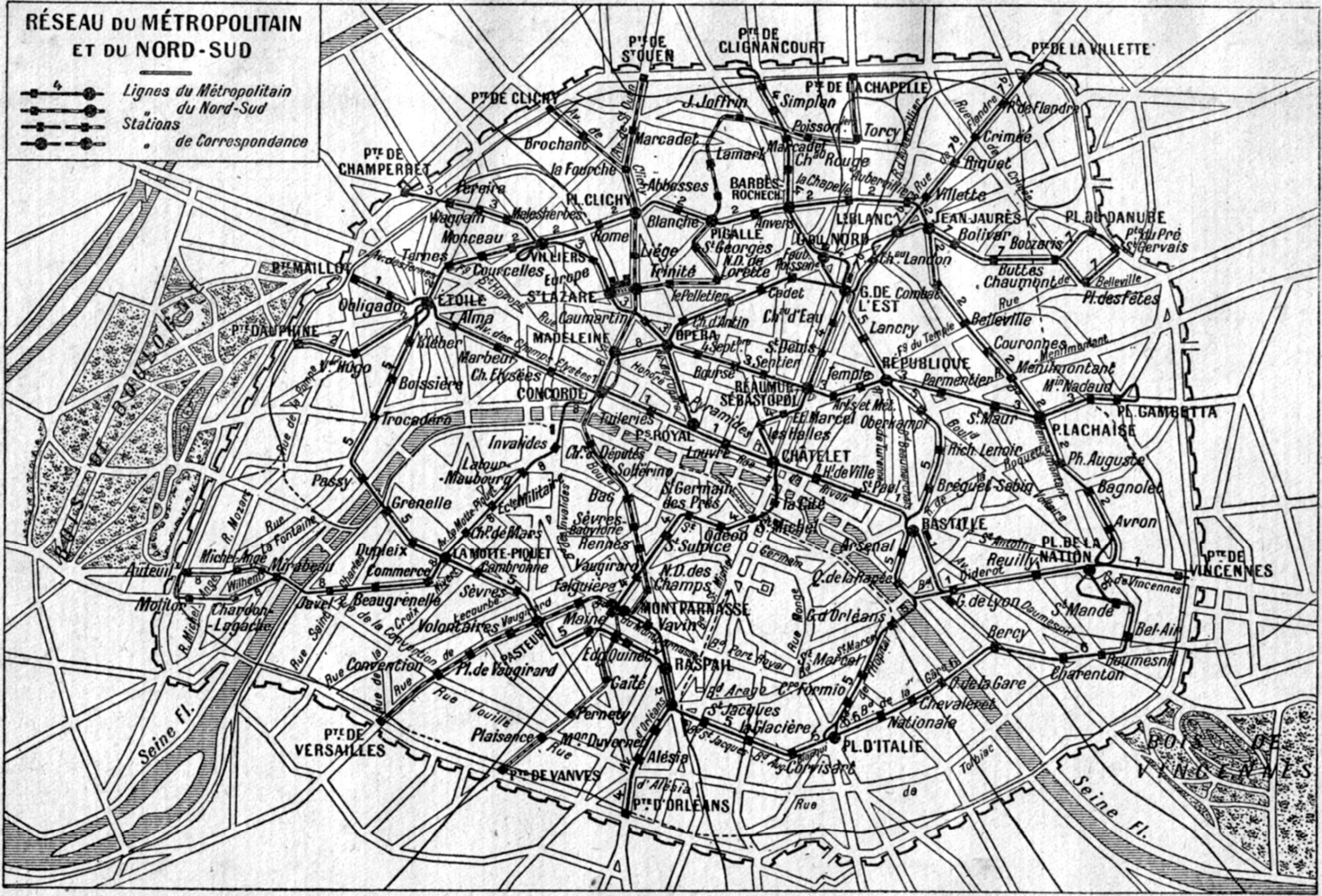


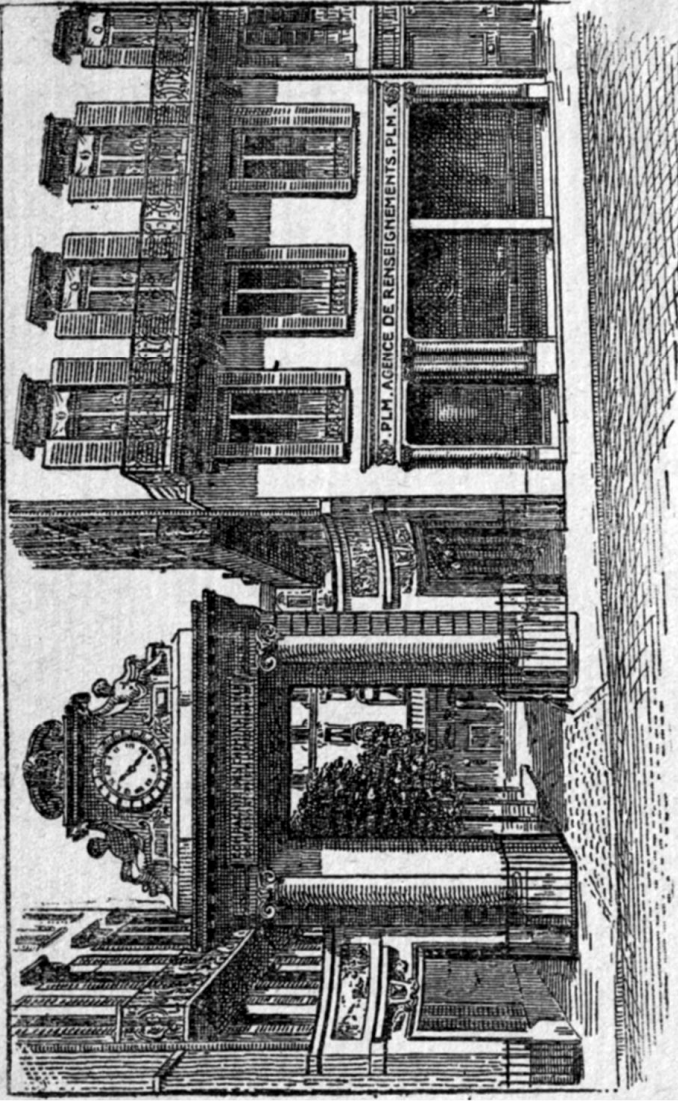
JANVIER	FÉVRIER	MARS	AVRIL	MAI	JUIN
@ 7 h. 56 à 16 h. 2 1 L. Circumcision 2 M. S. Basile 3 M. S. Genevieve 4 J. S. Riegbert 5 V. S. Emilie 6 S. Epiphane 7 D. S. Mélanie 8 L. S. Lucien 9 M. S. Julien 10 M. S. Guillaume 11 J. S. Théodose 12 V. S. Arcadius 13 S. B. de J.-C. 14 D. S. Hilaire 15 L. S. Maurel 16 M. S. Marcel 17 M. S. Antoine 18 J. Ch. de S. P. 19 V. S. Sulpice 20 S. S. Sébastien 21 D. S. Agnès 22 L. S. Vincent 23 M. S. Reym. 24 M. S. Timothée 25 J. Conv. S. P. 26 V. S. Paule 27 S. S. J. Charlys. 28 D. S. Charlem. 29 L. S. Franc. de S. 30 M. S. Bathilde 31 M. S. Marcelle	@ 7 h. 22 à 16 h. 46 1 J. S. Imace 2 V. Purification 3 S. S. Blaise 4 D. Septuagés. 5 L. S. Agathe 6 M. S. Dorothee 7 M. S. Romuald 8 J. S. Jean de M. 9 V. S. Apolline 10 S. S. Scholastiq. 11 D. Sexagésime 12 L. S. Eulalie 13 M. S. Lézin 14 M. S. Valentin 15 J. S. Faustine 16 V. S. Julienne 17 S. Théodule 18 D. Quinquag. 19 L. S. Gabin 20 M. Marci-Gras 21 M. Cendres 22 J. S. Isabelle 23 V. S. Méravit 24 M. S. Mathias 25 D. Quatrag. 26 L. S. Gothard 27 M. S. Nestor 28 M. S. Théoph. N. d'or 18. L. d. G. Ep. VII. 14. C. s. 22	@ 6 h. 34 à 17 h. 32 1 J. S. Eudoxie 2 V. S. Simplicie 3 S. S. Marin 4 D. Reminisc. 5 L. S. Adrien 6 M. S. Colette 7 M. S. Thom. d'A. 8 J. S. J. de D. 9 V. S. Françoise 10 S. 40 Martyrs 11 D. Oculi 12 L. S. Marus 13 M. S. Euphrasie 14 M. S. Mathilde 15 J. Mi-Carême 16 V. S. Cyrinaque 17 D. S. Gertrude 18 D. Lestare 19 L. S. Joseph 20 M. S. Joachim 21 M. S. Benoît, Pr. 22 J. S. Léa 23 V. S. S. Victorien 24 S. S. Gabriel 25 D. Pasien 26 L. S. Emmanuel 27 M. S. Ruppert 28 M. S. Gontran 29 J. S. Jonas 30 V. S. Amédée 31 S. S. Balbine	@ 5 h. 29 à 18 h. 19 1 D. Rameaux 2 L. S. Hugues 3 M. S. Richard 4 M. S. Isidore 5 J. S. Vincent 6 V. S. Célestin 7 S. S. Clotaire 8 D. PAQUES 9 L. S. Marie Egv. 10 M. S. Macaire 11 M. S. Léon, pape 12 J. S. Jules 13 V. S. Ida 14 S. S. Tiborce 15 D. Quasimodo 16 L. S. Fructueux 17 M. S. Anicet 18 M. S. Parfait 19 J. S. Socrate 20 V. S. S. Théodore 21 S. S. Anselme 22 D. S. Opportune 23 L. S. Georges 24 M. S. Gaston 25 M. S. Marc 26 J. S. Clet 27 V. S. S. Frédéric 28 S. S. Aimé 29 D. S. Robert 30 L. S. Eutrope Printemps, 21 Mars	@ 4 h. 31 à 19 h. 3 1 M. S. Ph., s. Jac. 2 M. S. Athanase 3 J. Inv. S. Croix 4 V. S. Monique 5 S. C. s. Augustin 6 D. S. Jean P. L. 7 L. S. Stanislas 8 M. S. Félicie 9 M. S. Grégoire 10 J. S. Antonin 11 V. S. Dagobert 12 S. S. Achille 13 D. S. Gervais 14 L. S. Rogations 15 M. S. Isidore 16 M. S. Honoré 17 J. ASCENS. 18 V. S. Juliette 19 S. S. Yves 20 D. S. Bernardin 21 L. S. Hospice 22 M. S. Julia 23 M. S. Didier 24 J. S. Donatien 25 V. S. Urbain 26 S. S. Ph. de Neri 27 D. PENTECOTE 28 J. S. Germain 29 M. S. Maximin 30 M. S. Ferdinand 31 J. S. Pétronille Été, 22 Juin	@ 3 h. 53 à 19 h. 43 1 V. S. Pamphile 2 S. S. Pothin 3 D. Trinité 4 L. S. Emma 5 M. S. Valérie 6 M. S. Claude 7 J. Fête-Dieu 8 V. S. Médard 9 S. S. Pélagie 10 D. S. Landry 11 L. S. Barnabé 12 M. S. Guy 13 M. S. Ant. de P. 14 J. S. Ruffin 15 V. S. Modeste 16 S. S. Cyr 17 D. S. Avit 18 L. S. Marine 19 M. S. G. S. Pr 20 M. S. Silvere 21 J. S. Louis de G. 22 V. S. Alice 23 S. S. Félix 24 D. S. Jean-B. 25 L. S. Prosper 26 M. S. Maixent 27 M. S. Crescent 28 J. S. Irénée 29 V. S. S. P. et P. 30 S. C. de S. Paul Été, 22 Juin

JUILLET	AOÛT	SEPTEMBRE	OCTOBRE	NOVEMBRE	DÉCEMBRE
@ 3 h. 53 à 19 h. 55 1 D. S. Thibault 2 L. Visit. N.-D. 3 M. S. Anatole 4 M. S. S. Berthe 5 J. S. Zoé 6 V. S. Lucie 7 S. S. Elie 8 D. S. Virginte 9 L. S. Cyrille 10 M. S. Félicité 11 M. S. S. Norbert 12 V. S. Gualbert 13 V. S. Eugène 14 S. FETE Nat. 15 D. S. Henri 16 L. N.-D. M.-C. 17 M. S. Alexis 18 M. S. Camille 19 J. S. Vinc. P. 20 V. S. Marguer. 21 S. S. Victor 22 D. S. Madeleine 23 L. S. Apollinaire 24 M. S. Christine 25 M. S. Jacq. Maj. 26 J. S. Anne 27 V. S. S. Nathalie 28 S. S. Nazaire 29 D. S. Marthe 30 L. S. Ignace de L. 31 M. S. Germain	@ 4 h. 26 à 19 h. 28 1 M. S. P. à Liens 2 J. S. Alphonse 3 V. S. S. Etienne 4 S. S. Dominique 5 D. S. Abel 6 L. Transfigur. 7 M. S. Gaëtan 8 S. S. Justin 9 J. S. Amour 10 V. S. Laurent 11 S. S. Suzanne 12 D. S. Claire 13 L. S. Hippolyte 14 M. S. Eusebe 15 M. ASSOMP. 16 J. S. Roch 17 V. S. S. Septime 18 S. S. Hélène 19 D. S. Louis, év. 20 L. S. Bernard 21 M. S. Jeanne 22 M. S. Symphon. 23 J. S. Sidonie 24 V. S. Barthélemy 25 S. S. Louis, r. 26 D. S. Zéphirin 27 L. S. Césaire 28 M. S. Augustin 29 M. D. S. J.-B. 30 J. S. Fiacre 31 V. S. Aristeide Automne, 22 Sept.	@ 5 h. 9 à 18 h. 33 1 S. S. Gilles 2 S. S. Lazare 3 L. S. Grégoire 4 M. S. Rosalie 5 M. S. Bertin 6 V. S. Onésiphore 7 V. S. Cloud 8 S. S. La Nativité 9 D. S. Omer 10 L. S. Pulchérie 11 M. S. Hyacinthe 12 M. S. Raphaël 13 J. S. Maurice 14 V. Ex. S. Croix 15 S. S. Nicomède 16 D. S. Cyrien 17 L. S. Lambert 18 M. S. Sophie 19 M. S. Janvier 20 J. S. Eustache 21 V. S. Mathieu 22 S. S. Célestine 23 D. S. Maur. Aut. 24 L. S. Andoche 25 M. S. Firmin 26 M. S. Justine 27 J. S. Cosme 28 V. S. Euphère 29 S. S. Michel 30 D. S. Jérôme Automne, 22 Sept.	@ 5 h. 52 à 17 h. 29 1 L. S. Rémi 2 M. S. S. Anges g. 3 M. S. Faut 4 J. S. Fr. d'Ass. 5 V. S. Placide 6 S. S. Bruno 7 D. S. Serge 8 L. S. Brigitte 9 M. S. Denys 10 M. S. Paulin 11 J. S. Clémence 12 V. S. Séraphin 13 S. S. Edouard 14 D. S. Calixte 15 M. S. Thérèse 16 M. S. Bertrand 17 M. S. Edwige 18 J. S. Luc 19 V. S. Laure 20 S. S. Aurélien 21 D. S. Ursule 22 L. S. Modéran 23 M. S. Hilarion 24 M. S. Magloire 25 J. S. Crépin 26 V. S. Evariste 27 M. S. Frumence 28 D. S. Simon S. J. 29 M. S. Narcisse 30 M. S. Arène 31 M. S. Lucile Hiver, 22 Décembre	@ 6 h. 40 à 16 h. 30 1 J. TOUSSAIN. 2 V. S. Trépassés 3 L. S. Hubert 4 D. S. Char les B. 5 M. S. Berthilde 6 M. S. Placide 7 M. S. Ernest 8 J. Reliques 9 V. S. Mathurin 10 S. S. Juste 11 D. S. Martin 12 L. S. René 13 M. S. Brice 14 M. S. Philom. 15 J. S. Eugénie 16 V. S. Edme 17 S. S. Agnan 18 D. S. Eudes 19 L. S. Elisabeth 20 M. S. Edmond 21 M. P. de N.-D. 22 V. S. Cécile 23 J. S. Clément 24 S. S. Flora 25 D. S. Catherine 26 L. S. Delphine 27 M. S. Séverin 28 M. S. Sosthène 29 J. S. Saturnin 30 V. S. André, ap. 31 L. S. Sylvestre Hiver, 22 Décembre	@ 7 h. 25 à 15 h. 55 1 S. S. Eloi 2 D. Arent 3 L. S. Franc. Xav 4 M. S. Emma 5 M. S. Sabat 6 J. S. Nicolas 7 V. S. Ambroise 8 S. Im. Concept. 9 D. S. Léocadie 10 L. S. Valérie 11 M. S. Damase 12 M. S. Constance 13 J. S. Luce 14 V. S. Nicaise 15 S. S. Mesmin 16 D. S. Adélaïde 17 L. S. Olympe 18 M. S. Gatien 19 M. S. Timoléon 20 J. S. Philogone 21 V. S. S. Thomas 22 S. S. Fabien Hto 23 D. S. Victoire 24 L. S. Emilienne 25 M. NOEL 26 M. S. Etienne 27 J. S. Jean, ap 28 V. S. Innoc 29 S. S. Eléonore 30 D. S. Sabin 31 L. S. Sylvestre Hiver, 22 Décembre

RÉSEAU DU MÉTROPOLITAIN ET DU NORD-SUD

-  Lignes du Métropolitain
-  du Nord-Sud
-  Stations
-  de Correspondance





AGENCE P.L.M. DE RENSEIGNEMENTS

88, Rue Saint-Lazare. — Téléphone Gutenberg 43-35

Ouverte de 8 heures à 19 heures

Les Dimanches et jours fériés de 9 h. à midi et de 14 h. à 16 heures

Tourisme. — *Services Automobiles P.L.M.* — *Stations Estivales.* — *Villes d'Eaux.* — *Bains de mer.* — *Stations Hivernales.* — *Sports d'Hiver.*

Délivrance des Billets. — Cartes d'Abonnement. — Location de places et d'omnibus

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

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

DÉLIVRANCE DES BILLETS PAR LES BUREAUX DE VILLE DE LA C^{ie} 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 les billets de villes d'eau, de bains de mer, de vacances, de stations hivernales, etc. Les bureaux P.L.M. sont ouverts tous les jours, dimanches et jours fériés exceptés.

« PETIBAN ». — Tabouret de pieds à 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 ou 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. — Certains 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, 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.

DEPÔT DES BAGAGES. — Il est perçu pour la garde des bagages déposés dans les gares sous la responsabilité de la Compagnie, un droit fixé 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 centimes 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.

Les taxes de certains objets encombrants sont doublées lorsqu'ils restent à la consignation après avoir été déposés par une personne qui, au moment du retrait, présentera un billet de place ou une carte équivalente. Elles sont quadruplées lorsque le déposant ne présente pas cette pièce justificative.

BAGAGES NON ACCOMPAGNÉS (G.V. 410). — 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'ENLEÈVEMENT ET LA LIVRAISON DES BAGAGES À 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 à 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 trois 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 Antibes, Genève, 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.

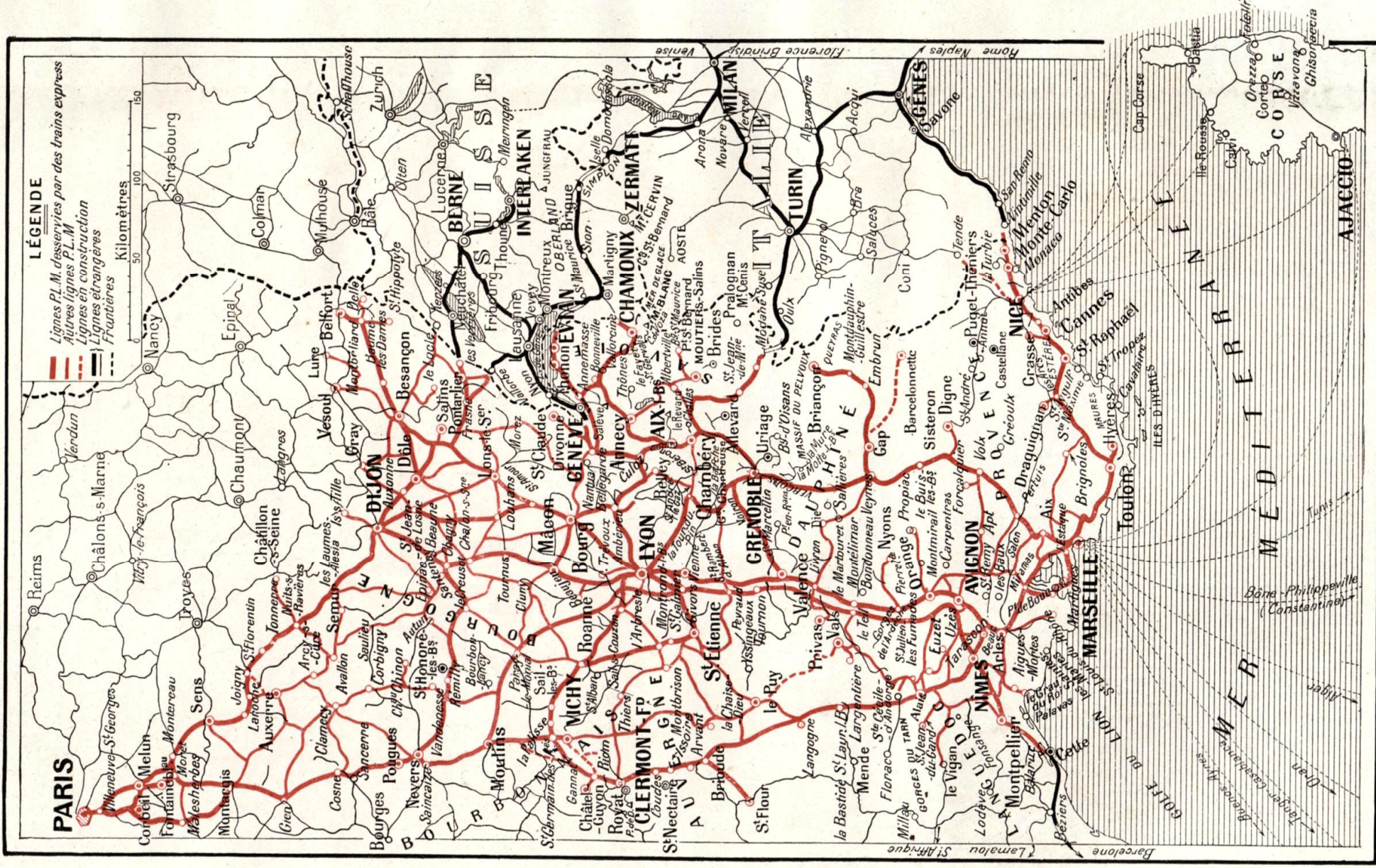
PLACES DE LUXE. — Couchettes, Lits-Salon avec draps, Salon à lits complets, Lits-Salon, Compartiment pour le transport des malades, Wagons-Salons.

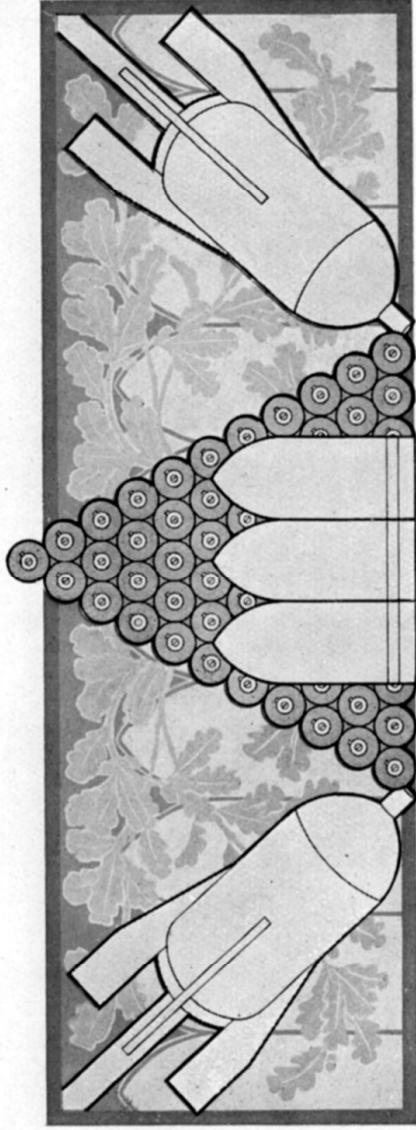
NOTA. — En prévision de changements pouvant survenir dans le fonctionnement des services et les conditions d'émission des billets, M.M. les Voyageurs sont priés de consulter les affiches spéciales ou de se renseigner auprès des gares.

RÉSEAU P. L. M.

ET LIGNES INTERNATIONALES EN CORRESPONDANCE

AVEC LE RÉSEAU





Les Ateliers P. L. M. pendant la Guerre

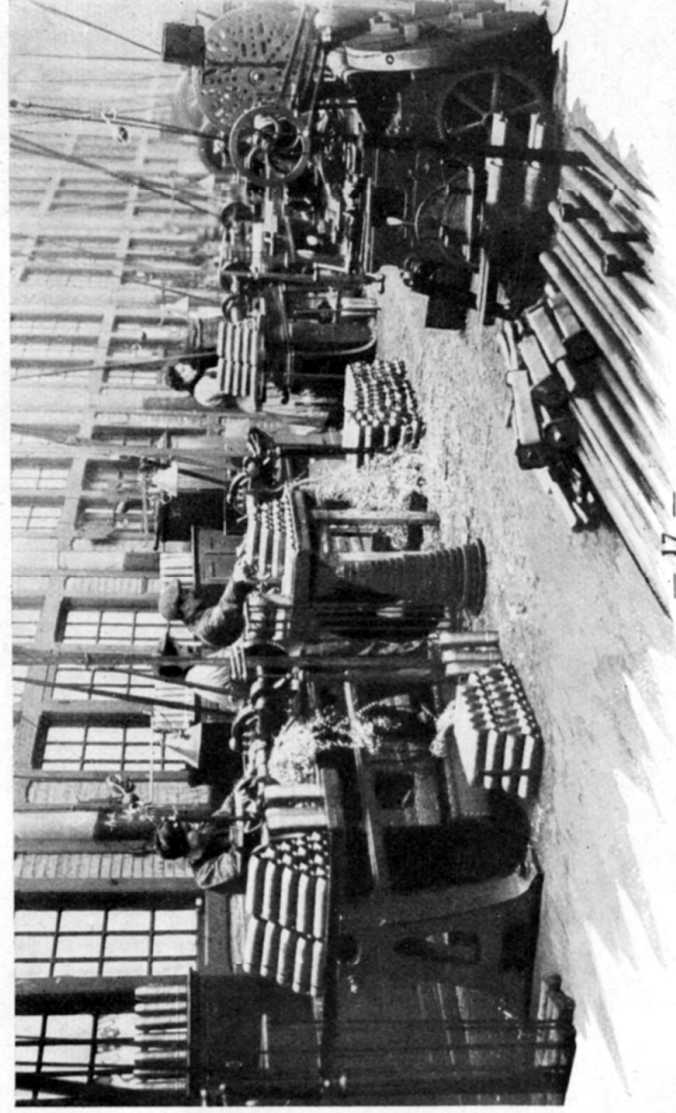


septembre 1914! La ruée des barbares sur le beau pays de France a été non seulement contenue, mais victorieusement refoulée par nos admirables troupes au prix de quel héroïsme, au prix aussi de quelle dépense de munitions ! La besogne, toutefois, n'est pas terminée. L'ennemi s'est cramponné au sol. Il s'agit de le chasser définitivement. Pour cela il faut encore de l'héroïsme, encore des munitions. L'héroïsme est une chose qui surgit naturellement sur la terre de France et point n'est besoin d'avoir des préoccupations sous ce rapport. Il n'est pas de même pour les munitions. L'expérience des quarante-cinq jours écoulés à cette date avait déjà montré qu'il en faudrait des quantités jusqu'alors inconnues, quantités qu'on ne pourrait obtenir que si tous les organismes industriels du pays prêtaient chacun le concours maximum dont ils étaient susceptibles. A l'appel que le Gouvernement adressa dans ce sens à tous, la Compagnie P. L. M. répondit aussitôt.

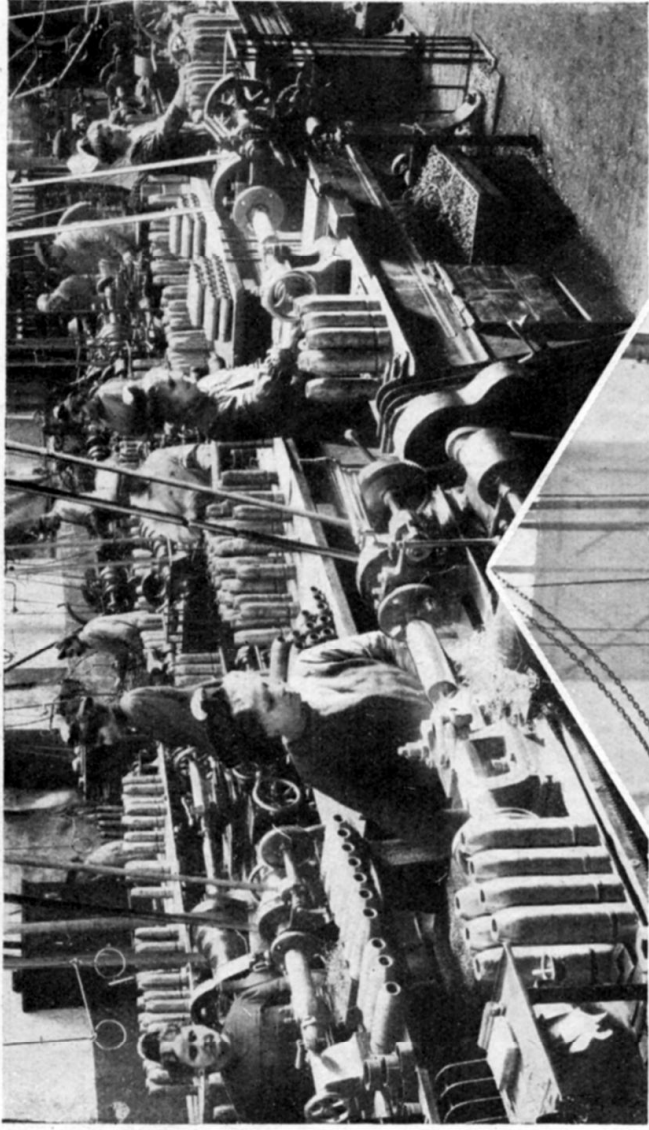
Le problème, certes, était tout nouveau pour ses ateliers. Mais ceux-ci, qui n'avaient pas eu l'honneur de concourir matériellement, comme les Services actifs de la Compagnie, au grand effort de la mobilisation, avaient hâte de prouver qu'eux aussi étaient prêts à ne marchander au pays ni leurs jours, ni leurs nuits ; ils résolurent le problème aussi rapidement qu'il était en leur pouvoir et tirèrent de leur outillage le maximum de rendement.

On leur demanda d'abord le plus pressé : des obus de 75. Un mois après la remise des tracés et des tables de construction, la fabrication était en route et bien en route, avec une production journalière de plusieurs milliers d'obus.

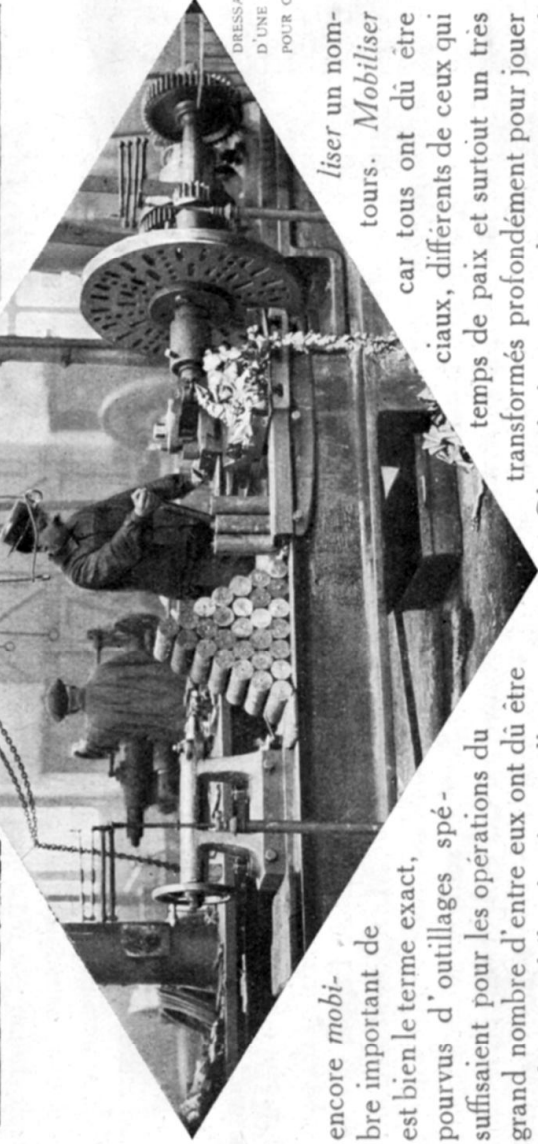
Pour apprécier l'effort fourni, il convient de se représenter que, pour arriver à ce résultat, il a fallu, non seulement créer les installations entièrement nouvelles et tout à fait spéciales qui sont nécessaires pour les différentes opérations de trempé, de recuit, d'essai des obus, confectionner de nombreux jeux de calibres très précis et très délicats, mais



UN COIN D'ATELIER
D'USINAGE D'OBUS
DE 75



AGE
75



DRESSAGE DU CULOT
D'UNE EBAUCHE
POUR OBUS DE 75

encore mobiliser un nombre d'entre eux ont dû être transformés profondément pour jouer un rôle auquel ils n'étaient nullement préparés. C'est ainsi que tous les gros tours, qui servaient en temps ordinaire pour tourner à allure relativement lente des essieux tout montés, avec leurs roues et leurs bandages, pesant jusqu'à 1.300 kg., ont été agencés pour servir au forage à très grande vitesse des petits lopins d'acier qui ne pesaient que 13 kg. Heureusement la Compagnie avait eu la sage prévoyance, en ces dernières années, de consacrer des sommes importantes au remplacement de ses vieilles locomotives; elle se trouvait donc, au moment de la mobilisation, en possession d'un matériel locomoteur en excellent état dans son ensemble et elle put, sans le moindre inconvénient, réduire considérablement ses travaux d'entretien pendant plusieurs mois, pour prêter le plus large concours à la Défense nationale.

Cela permit d'entreprendre presque en même temps une autre fabrication, non moins intéressante puisqu'il s'agissait d'un complément indispensable de l'obus lui-même, *la gainé-relais*, et de mobiliser à cet effet de nombreux tours supplémentaires, ainsi que des machines à percer, fraiser, etc...

Pendant toute la période où son concours pouvait être particulièrement utile, c'est-à-dire pendant que les industriels moins bien pourvus en outillage ou en personnel avaient à s'agencer, la Compagnie P. L. M. a donné son plein effort et a constamment cherché à l'intensifier. Dès le début elle avait non seulement organisé des équipes de nuit, mais encore demandé à son personnel d'accepter de travailler une heure de plus. A tout cela, Agents dirigeants des ateliers, aussi bien qu'Ouvriers se sont prêtés avec le plus grand entrain. Par la suite, quand il devint nécessaire de reprendre certains travaux d'entretien, on entra dans la voie de l'emploi de la main-d'œuvre féminine, de façon à permettre aux Ouvriers spécialistes de retourner à leurs anciens travaux.

La période de plein effort des ateliers P. L. M. a duré ainsi jusqu'à la fin de juillet 1915, soit pendant neuf mois : pendant cette période, 1.000 ouvriers environ furent spécialisés dans les travaux de la guerre. Au bout de ce temps-là, il devint indis-

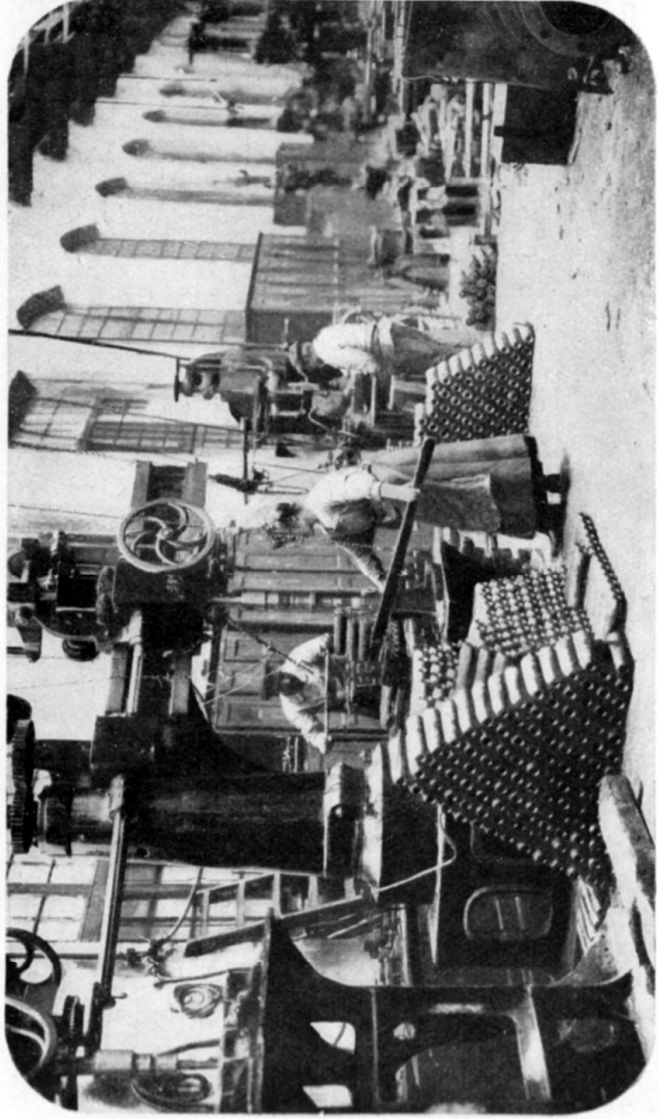
car tous ont dû être
ciaux, différents de ceux qui
temps de paix et surtout un très
transformés profondément pour jouer
C'est ainsi que tous les gros tours, qui
servaient en temps ordinaire pour tourner à allure relativement lente des essieux tout
montés, avec leurs roues et leurs bandages, pesant jusqu'à 1.300 kg., ont été agencés pour
servir au forage à très grande vitesse des petits lopins d'acier qui ne pesaient que 13 kg.

Heureusement la Compagnie avait eu la sage prévoyance, en ces dernières années, de consacrer des sommes importantes au remplacement de ses vieilles locomotives; elle se trouvait donc, au moment de la mobilisation, en possession d'un matériel locomoteur en excellent état dans son ensemble et elle put, sans le moindre inconvénient, réduire considérablement ses travaux d'entretien pendant plusieurs mois, pour prêter le plus large concours à la Défense nationale.

Cela permit d'entreprendre presque en même temps une autre fabrication, non moins intéressante puisqu'il s'agissait d'un complément indispensable de l'obus lui-même, *la gainé-relais*, et de mobiliser à cet effet de nombreux tours supplémentaires, ainsi que des machines à percer, fraiser, etc...

Pendant toute la période où son concours pouvait être particulièrement utile, c'est-à-dire pendant que les industriels moins bien pourvus en outillage ou en personnel avaient à s'agencer, la Compagnie P. L. M. a donné son plein effort et a constamment cherché à l'intensifier. Dès le début elle avait non seulement organisé des équipes de nuit, mais encore demandé à son personnel d'accepter de travailler une heure de plus. A tout cela, Agents dirigeants des ateliers, aussi bien qu'Ouvriers se sont prêtés avec le plus grand entrain. Par la suite, quand il devint nécessaire de reprendre certains travaux d'entretien, on entra dans la voie de l'emploi de la main-d'œuvre féminine, de façon à permettre aux Ouvriers spécialistes de retourner à leurs anciens travaux.

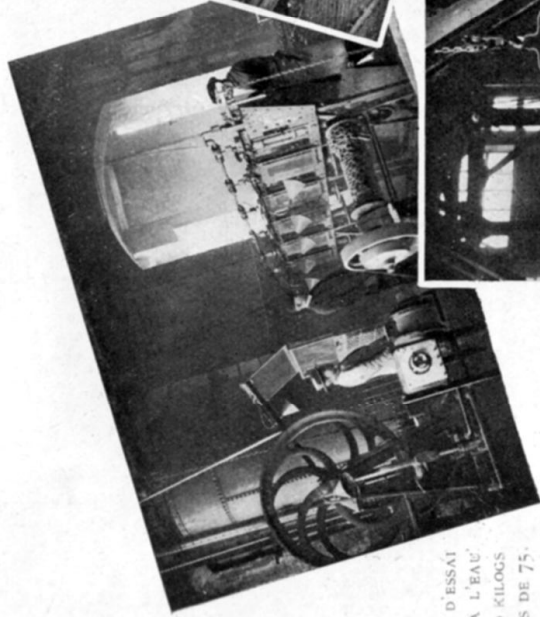
La période de plein effort des ateliers P. L. M. a duré ainsi jusqu'à la fin de juillet 1915, soit pendant neuf mois : pendant cette période, 1.000 ouvriers environ furent spécialisés dans les travaux de la guerre. Au bout de ce temps-là, il devint indis-



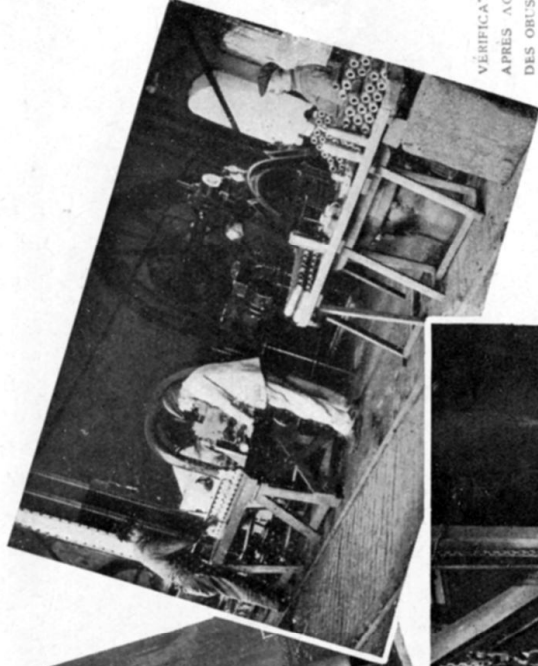
TARAUDAGE
DE L'ŒIL DE L'OCUIVE
DES ORBUS DE 75

pensable de songer à se remettre progressivement aux besognes d'avant-guerre. Petit à petit, en effet, l'activité commerciale reprenant, les transports s'intensifiaient, les locomotives roulaient et s'usaient, et il fallait se maintenir en état de faire face à tous les besoins. Le Gouvernement lui-même, d'ailleurs, se préoccupait de la question et recommandait aux Compagnies, les industriels étant désormais en plein rendement, de ne pas perdre de vue qu'elles devaient s'inquiéter avant tout d'avoir un matériel à même de remplir son rôle. Il fallut donc démobiliser progressivement la majeure partie des tours, ce qui obligea à arrêter d'abord la fabrication des gaines-relais, puis à ralentir progressivement celle des obus de 75.

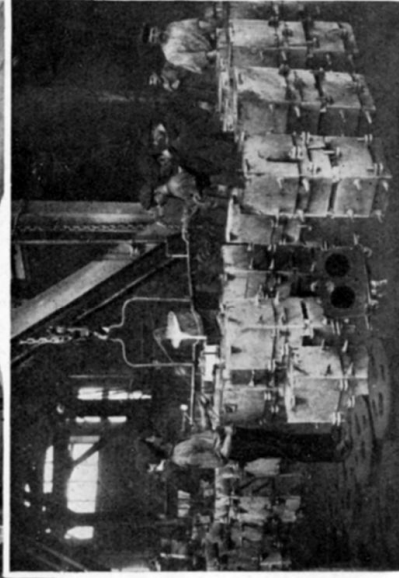
Un certain nombre de tours avaient pu, cependant, ne pas être démobilisés; c'étaient des tours qui, avant la guerre, servaient surtout à l'exécution de travaux neufs, désormais suspendus. Ils comprenaient notamment les gros tours auxquels il a été fait allusion plus haut, avec lesquels la Compagnie prépare elle-même les essieux des véhicules



É D'ESSAI
A L'EAU
20 KILOGS
US DE 75.

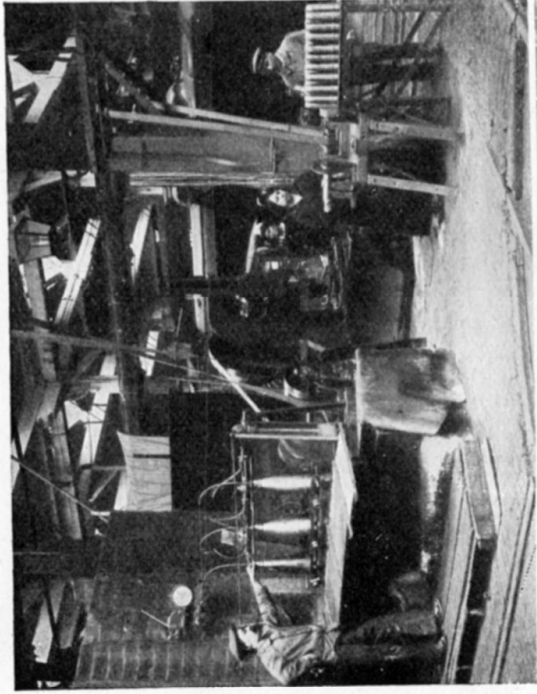


VÉRIFICATION
APRÈS ACHÈVEMENT
DES ORBUS DE 75



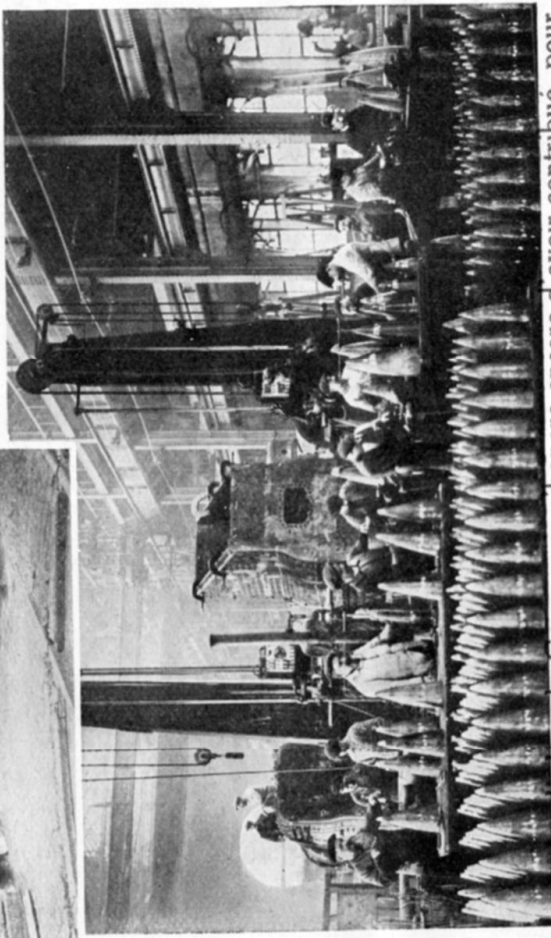
UNE COULÉE
A LA FONDERIE

qu'elle commande à l'industrie privée. Fallait-il, parce que ces différents tours ne constituaient pas dans leur ensemble un outillage convenant pour l'usinage complet de projectiles de 75, les laisser arrêtés, inutilisés, alors surtout qu'on était à la recherche de



POSTE D'ESSAI
A L'EAU
SOUS PRESSION
D'OBUS
DE GROS CALIBRE

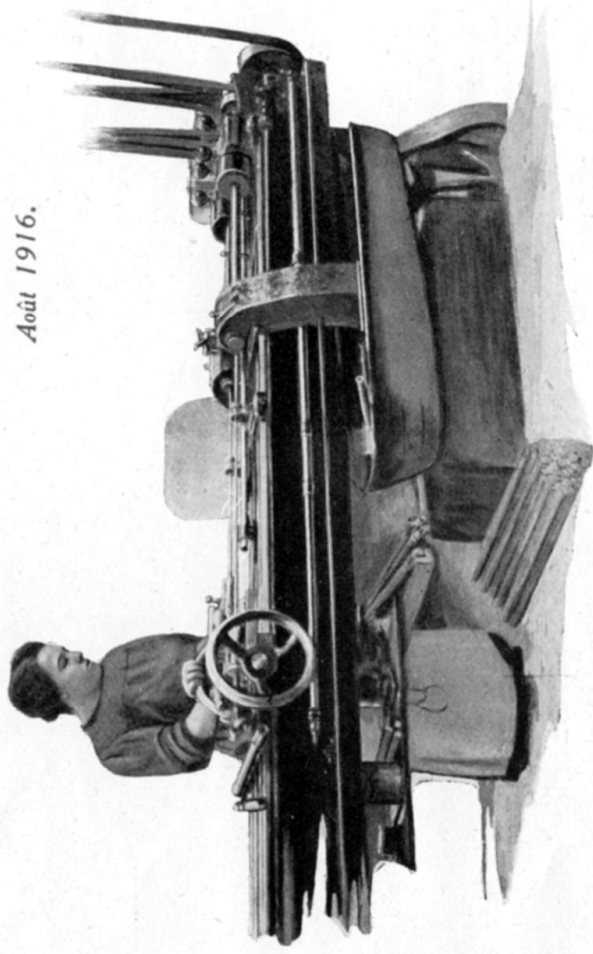
de fausses ogives pour obus de très gros calibres. Ces fausses ogives ont, comme le montre une des photographies, l'aspect de pains de sucre; fixés sur l'extrémité-avant des projectiles, auxquels elles sont destinées, elles donnent à ceux-ci une forme plus allongée et plus effilée. Les ateliers P. L. M. en ont livré près de 20.000.



FABRICATION
DE FAUSSES OGIVES
POUR OBUS
DE GROS CALIBRES

Dans un autre ordre d'idées, la Compagnie s'honore encore d'avoir contribué, pour une modeste part, au renforcement de notre armement en mitrailleuses et en fusils, car elle a fondu, pour la Manufacture nationale d'armes de Saint-Etienne, des radiateurs en bronze d'aluminium, ainsi que des couvercles pour ces derniers, et estampé, pour cette même Manufacture, des boîtes de culasses de mitrailleuses. Enfin, elle a prêté son concours à d'autres établissements pour le forage de 15.000 canons de fusils.

Cette rapide revue des fabrications entreprises et poursuivies par la Compagnie P. L. M., pour les besoins de la Défense nationale, ne serait pas complète si elle ne mentionnait pas, en terminant, la visite dont M. le Président de la République, accompagné de M. le Sous-Secrétaire d'Etat aux Munitions, a honoré les ateliers d'Oullins le 11 septembre 1915. Le personnel, qui, depuis déjà près d'un an, donnait avec entrain, sans compter, le plein de son effort, a été très heureux de constater que la plus haute autorité du pays avait tenu à venir lui apporter cette marque de bienveillance.



PERCEMENT
DES CANONS
DE FUSILS

Août 1916.

POSTE DE
MANŒUVRE
DE SIGNAUX

Cl. Ducernay.

LES GARES DE TRIAGE P. L. M. PENDANT LA GUERRE



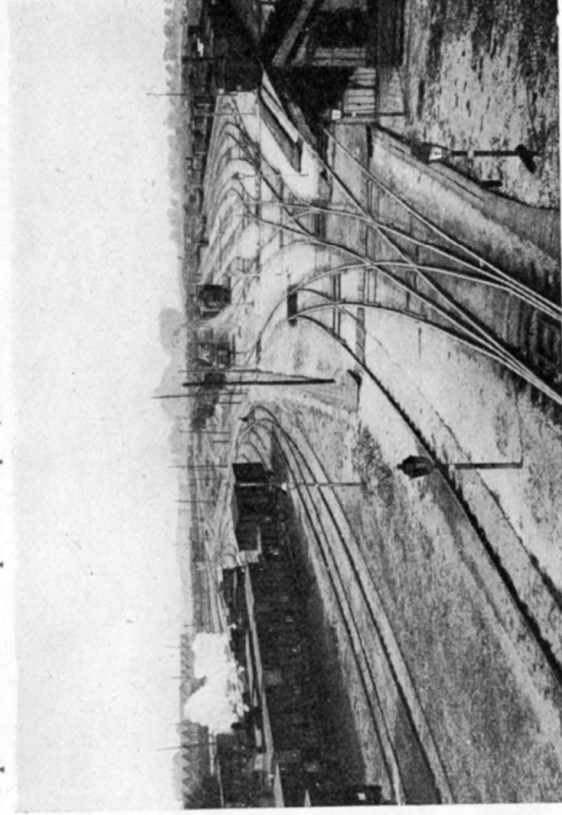
UN voyageur circulant de jour sur de grandes lignes de chemins de fer n'a pu passer devant les gares de triage échelonnées de distance en distance sans remarquer ces immenses espaces entièrement garnis de voies et, sur ces voies, de longues files de wagons de marchandises. Ce sont des réservoirs de wagons, ont dit certains journaux, et que vient-on nous parler de pénurie de matériel en face de pareilles réserves dans lesquelles il n'y a qu'à puiser suivant les besoins ? Il faut les faire circuler, voilà tout.

La réalité est très différente : les wagons, vides ou chargés, qui garnissent les voies des gares de triage, n'y séjournent guère et, si la gare est toujours pleine, c'est avec des wagons qui changent sans cesse, chaque voie se vidant et se remplissant plusieurs fois par jour.

Le rôle des gares de triage ne concerne que les marchandises. Depuis la guerre, elles ont fourni un tel travail et rendu de tels services dans la question des transports qu'il peut être intéressant de préciser quelque peu leur fonctionnement.

Dans toute gare des réseaux français, chacun peut expédier ou recevoir une marchandise quelconque à destination ou en provenance d'une autre gare française ; en temps de paix, il en est de même entre pays reliés par rails. Or, il est bien évident que l'acheminement de toutes marchandises, différentes comme poids, volume, emballage, fragilité, ne peut pas être laissé au hasard. Par conséquent, qu'il s'agisse de wagons complets, pour lesquels le problème est le plus simple, ou de colis de détail, il a fallu établir un véritable programme de transport, applicable à tous les cas.

Le wagon complet est emmené par train de marchandises omnibus jusqu'à la gare de triage la plus voisine de son point de départ. Là il est incorporé dans un train de marchandises direct, allant sans remaniement jusqu'à la gare de triage la plus voisine de son



UNE GARE
DE TRIAGE

Cl. Ducernay.

point d'arrivée. Celle-ci le remet à son tour au train omnibus qui dessert la ligne sur laquelle se trouve la gare d'arrivée, où il sera déposé au passage.

Le colis de détail est acheminé suivant le même principe, mais il ne peut pas voyager isolé sans risquer de s'égarer en route. Il est donc chargé au passage dans un wagon spécial, dit *collecteur*, qui le dépose sur le quai de transbordement de la gare de triage voisine. Là il est réuni à d'autres colis de détail, de provenances différentes, mais devant tous être acheminés dans la même direction. Avec tous ces colis, on constitue des wagons complets, dits *de groupage*, qui partent ensuite directement pour la gare de triage la plus voisine de la région à laquelle sont destinés les colis. Celle-ci les décharge et les répartit de nouveau, par ligne, dans de nouveaux wagons, dits *distributeurs*, qui n'ont plus qu'à les décharger au passage.

Cette succession d'opérations, simple en théorie, se complique pratiquement lorsqu'il s'agit d'un réseau de 10 000 kilomètres comme le P. L. M. Elle se complète, d'ailleurs, par un mouvement important de wagons vides qui, ne trouvant généralement pas leur utilisation immédiate au point même où ils sont libérés, sont envoyés, soit à une gare désignée pour les faire recharger de suite, soit en *répartition* dans une direction déterminée, constituant un courant à peu près régulier de vides dans lequel les gares de l'itinéraire suivi peuvent se servir au passage.

* *

Les plus grandes gares de triage du réseau P. L. M. se rencontrent naturellement sur les lignes principales et, en général, à proximité des grands centres. On peut citer sur la grande ligne de Bourgogne :

Villeneuve-Saint-Georges, gare qui a un rôle capital à jouer en tête du réseau, pour la formation des trains de marchandises directs destinés à acheminer les expéditions de Paris, pour le triage des marchandises à destination des différentes sections de la gare de Bercy et pour les échanges de trafic avec les autres réseaux par la Grande Ceinture;

Perrigny, au voisinage immédiat de Dijon, gare très importante par l'importance des courants qui y aboutissent et qui ne dessert pas moins de six lignes différentes;

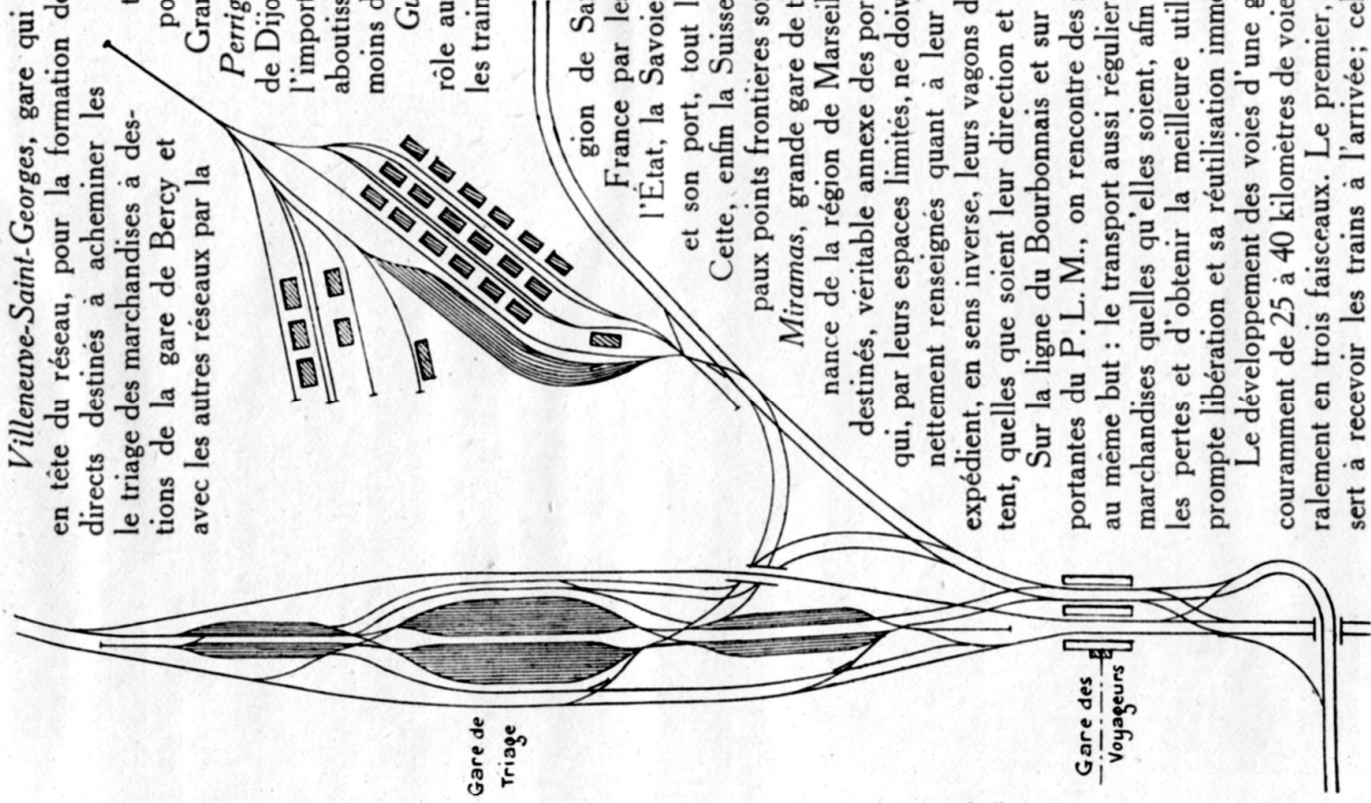
Guilloitière, qui joue le même rôle aux abords de Lyon, remanie les trains de marchandises qui des-

servent les régions du Nord et de l'Est, la région de Saint-Etienne, l'ouest de la France par les réseaux d'Orléans et de l'État, la Savoie et le Dauphiné, Marseille et son port, tout le sud-ouest par Nîmes et Cette, enfin la Suisse et l'Italie dont les principaux points frontières sont dans le rayon de Lyon;

Miramas, grande gare de triage des wagons en provenance de la région de Marseille ou de ceux qui lui sont destinés, véritable annexe des ports et des gares de Marseille qui, par leurs espaces limités, ne doivent recevoir que des wagons nettement renseignés quant à leur point de déchargement et expédiés, en sens inverse, leurs wagons dans l'ordre où ils se présentent, quelles que soient leur direction et leur destination.

Sur la ligne du Bourbonnais et sur toutes les autres artères importantes du P. L. M., on rencontre des gares analogues, concourant au même but : le transport aussi régulier et rapide que possible des marchandises quelles qu'elles soient, afin d'en réduire les avaries et les pertes et d'obtenir la meilleure utilisation du matériel par sa prompte libération et sa réutilisation immédiate.

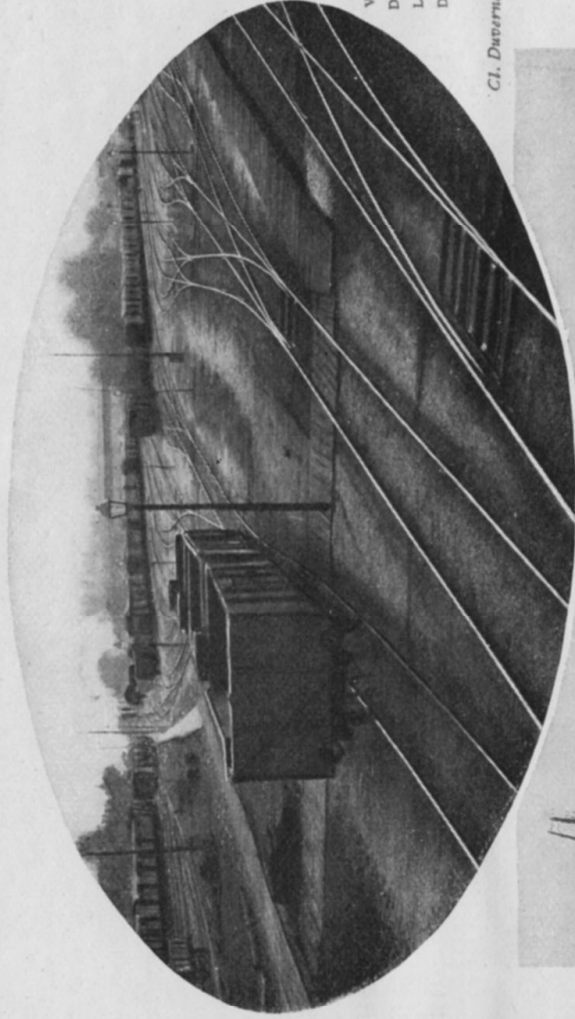
Le développement des voies d'une grande gare de triage atteint couramment de 25 à 40 kilomètres de voies de service, réparties généralement en trois faisceaux. Le premier, dit *faisceau de réception*, sert à recevoir les trains à l'arrivée; celui du milieu, dit *faisceau*



PLAN D'UNE GARE DE TRIAGE

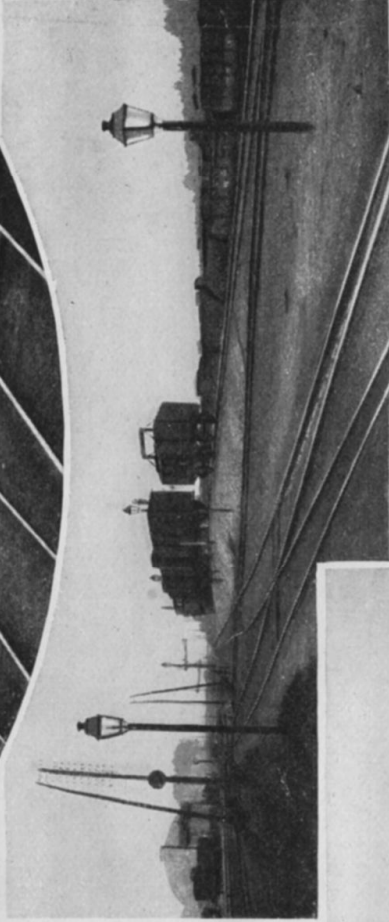
de triage, est épanoui en forme de gril, pour recevoir les wagons au fur et à mesure de leur triage, sur des voies correspondant aux *lots* à former. A la suite se trouve le *faisceau de formation*, où l'on groupe et raccorde les lots devant constituer les trains directs à expédier de la gare de triage. Pour les grands courants, on arrive à former des trains complets de lots qui font de très grands parcours, tels que Paris-Marseille, Cette-Paris, Marseille-Genève, sans remaniement.

Le faisceau de triage est commandé par une voie dite *de tiroir*, d'où l'on *débranche* le train à subdiviser wagon par wagon en usant de la gravité. Au point où cette voie se raccorde au faisceau de triage se trouve un *dos d'âne*, du haut duquel les wagons, refoulés lentement par une puissante machine et décrochés au point culminant, des-



VAGONS
DESCENDANT DANS
LE FAISCEAU
DE TRIAGE

Cl. Duvernoy.



UN DOS D'ÂNE :
VAGON
COMMENÇANT
À DESCENDRE
SUR LA PENTE

Cl. Duvernoy.



PRISONNIER
ALLEMAND
EXERCÉ
PAR LA MANGEUVRE
DU SABOT-FREIN

Cl. Duvernoy.

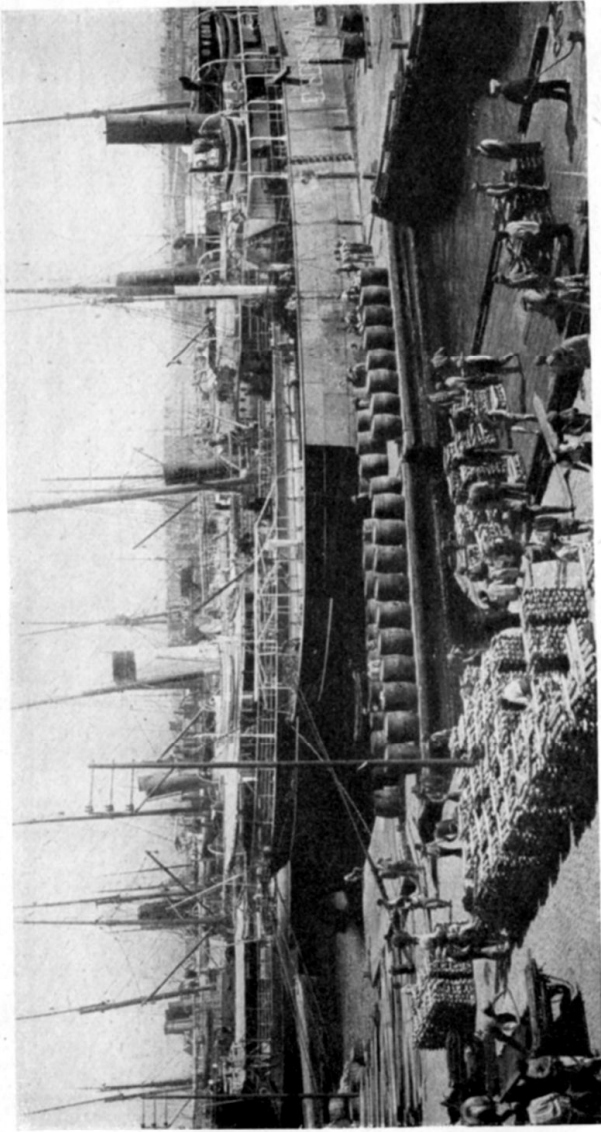
ordre : l'emplacement de triage et la commande en tenant conséquence directe du réseau ; et il en est de pratiques. Or, la guerre a troublé les courants de circulation, a pris



Cl. Duvernoy.
VAGON ABORDANT LE SABOT-FREIN QUI DOIT L'ARRÊTER

cent par leur propre poids et sont aiguillés sur la voie du lot dont ils doivent faire partie. Ils sont arrêtés au point voulu par un appareil portatif spécial, dénommé *sabot-frein*.

En temps normal, sur le réseau P. L. M., les courants les plus importants de matériel, chargé ou vide, sont plus ou moins nettement orientés nord-sud. Le trafic de l'est à l'ouest ou inversement a une importance moindre et ne donne lieu qu'à des courants de secondement et l'organisation des gares position des lots ont été étudiées compte de cette situation, de la constitution géographique résulte un ensemble de méthode de perfectionnement sans cesse. très profondément le régime de circulation du réseau et le trafic tant presque toujours des lignes une ampleur extraordinaire.



Cl. Duvernoy.

Ce furent d'abord — et à cela on s'attendait — les grands transports de troupes, puis les transports de toute sorte, ravitaillément en vivres, en munitions, évacuations, etc... nécessités par les relations des armées opérant dans l'Est et le Nord-Est avec le centre de la France. Ce furent ensuite les transports de toute nature nécessités par les importations des ports de l'Océan et de la Manche et destinés à toute la surface du territoire. C'est ainsi qu'on a vu, chose toute nouvelle, le bassin houiller de Saint-Etienne et la région lyonnaise, qui, généralement se suffisaient à eux-mêmes, comme houille, ravitaillés en charbon par les ports de l'Océan. Et ce n'est là qu'un exemple : les substances les plus variées, depuis le coton ou le blé jusqu'aux minerais ou aux métaux bruts, ont emprunté presque régulièrement et par quantités énormes, les itinéraires les plus imprévus. D'autre part, de nouvelles industries, créées de toutes pièces ou refoulées des régions menacées, se sont installées un peu partout, amenant un trafic nouveau très important auquel il a fallu faire face.

On se rend compte de la perturbation que pouvaient apporter ces transports inattendus si la vigilance la plus constante ne s'était pas exercée. Mais en matière d'exploitation de chemin de fer, la bonne volonté et l'expérience ne suffisent pas ; il faut encore un outillage qui permette l'effort et lui assure son utilité. Malgré la difficulté d'exécuter en temps de guerre de grands travaux, on se mit immédiatement à l'œuvre pour faire aux triages existants les aménagements complémentaires pour leur nouveau service et, en certains points, pour en créer de nouveaux ; tous ces travaux ne furent pas

exécutés ou bien se firent dans des conditions de travail qui ne furent pas toujours satisfaisantes. Mais sur d'autres points, beaucoup furent exécutés ou bien se firent dans des conditions de travail qui furent satisfaisantes.

Ont été agrandies

gares de Villeneuve-Dôle, de Besançon, de Saincaize, de

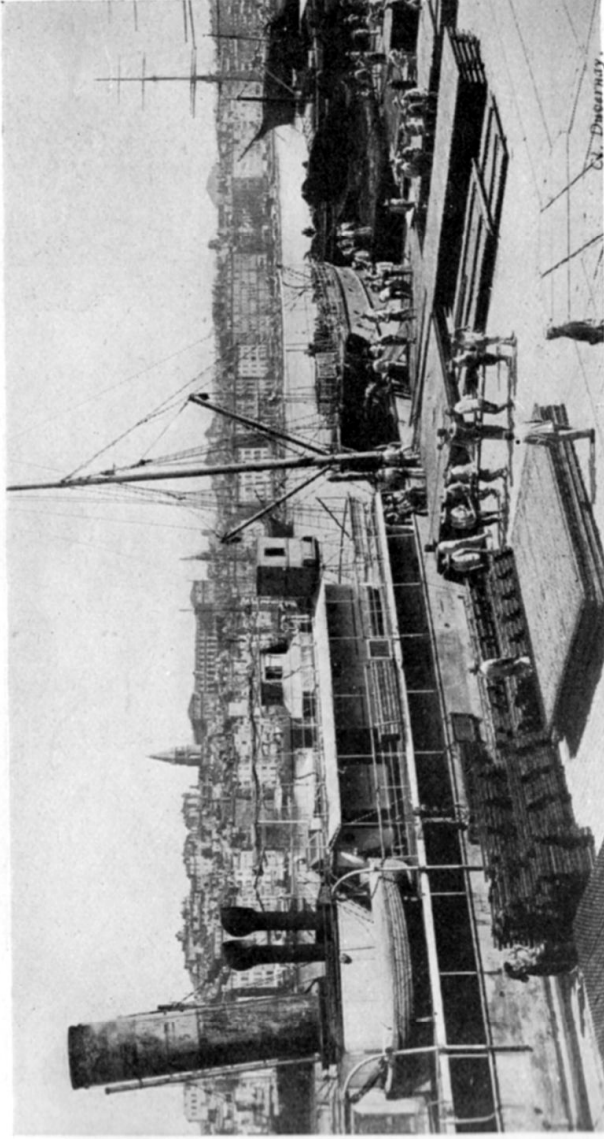
pour ne parler que d'un rôle dans l'exploitation du réseau. Mais sur d'autres points, beaucoup furent exécutés ou bien se firent dans des conditions de travail qui furent satisfaisantes.

Sur notre réseau, il y a eu de grands travaux de construction de nouvelles lignes ou de nouvelles gares. Sur notre réseau, il y a eu de grands travaux de construction de nouvelles lignes ou de nouvelles gares. Sur notre réseau, il y a eu de grands travaux de construction de nouvelles lignes ou de nouvelles gares.



Cl. Loreal. la difficulté de pourvoir à de pa-

PRISONNIERS ALLEMANDS OCCUPÉS A DES TRAVAUX DE TERRASSEMENT



PRISONNIERS
ALLEMANDS
AU TRAVAIL
SUR LES QUAIS
DU PORT DE
MARSEILLE

reils besoins de matériel, alors que la guerre coupe court à la plupart des exportations normales. Chaque jour, de nombreux trains de matériel vide descendent à Marseille depuis Lyon par les deux lignes qui encadrent le Rhône.

Jamais les quais de Marseille n'ont été aussi animés qu'ils le sont depuis un an, le port ayant pris une activité extraordinaire. Les quais, les môles, les magasins divers sont constamment remplis de marchandises de toute espèce; les bateaux se succèdent sans interruption dans les bassins: on en voit fréquemment et en grand nombre attendant, dans la rade de l'Estaque, leur tour pour passer à quai. On fait face à tout ce trafic en complétant la main-d'œuvre locale, réduite par la mobilisation, par de la main-d'œuvre d'Algérie, de Malte, du Maroc, et en faisant un large emploi des prisonniers de guerre.

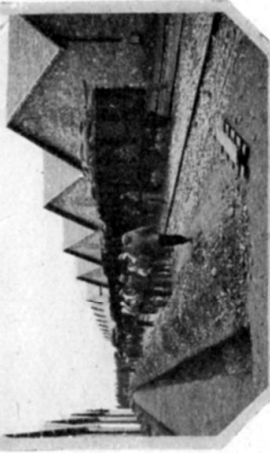
Pour régulariser en quelque sorte le service du port de Marseille et le décongeler rapidement au moment de l'arrivée de gros chargements qui se succèdent de façon assez irrégulière, afin d'avoir, d'autre part, des stocks à proximité pour le cas d'un envoi rapide, soit sur mer, soit sur l'intérieur, l'Administration militaire a utilisé les vastes espaces incultes de la Crau et construit un entrepôt monstre à proximité de la grande gare de triage de Miramas. Les magasins sont desservis par une gare spéciale, annexe de la gare de Miramas, que l'on dénomme Miramas-Aviation, les terrains occupés ayant été choisis jadis pour servir de champ d'aviation, au temps qui paraît déjà si lointain où l'on s'assemblait en foule pour voir voler un aéroplane à quelques mètres du sol.

En résumé, malgré les modifications profondes apportées à leur régime normal de fonctionnement, malgré la réduction de leur personnel exercé, les gares de triage P. L. M. ont pu continuer à jouer dans

la guerre, le rôle qui leur est dévolu, non seulement

en vue de la Défense nationale. Au point de vue militaire, elles ont été effectués et avec parfaite ponctuelle- une régularité pendant cette lon- encore les trans- portés et no- les ravi- de toute toujours ponctuelle- une régularité pendant cette lon- encore les trans- ports commerciaux lopper à l'intérieur au fur la reprise de l'activité gé-

civil comme au point de donc prêté un concours tion de toutes les énergies nationale.



Prisonniers
en gare de
Marseille

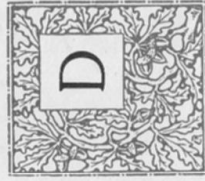
Cl. Loriau.

Avril 1916.

HANGARS DE LA GARE DE MIRAMAS-AVIATION AVEC PRISONNIERS ALLEMANDS AU TRAVAIL



Une Nuit de Guerre dans la Gare de Dijon



AUTRES spectacles de la grande guerre m'ont laissé des souvenirs plus violemment tragiques; d'autres, des émotions plus douces, plus souriantes ou plus colorées. Je ne m'en rappelle point qui m'aient fait mieux *voir la guerre*, d'une façon en quelque sorte symbolique, à l'intérieur et au cœur même du pays.

Je dis bien : au cœur du pays. Ou du moins à l'un des nœuds vitaux de ce puissant système ferroviaire qui, tout comme celui des artères et des veines de notre corps, s'appelle un "réseau" et dont les points de bifurcation et de confluence semblent palpiter plus puissamment en temps de guerre. Ainsi, dans les maladies ou les crises de l'être humain, le pouls s'accélère, les artères battent fébrilement le rythme de la vie en lutte contre la mort.

Je me rappelle donc cette vaste gare de Dijon, sœur aînée de Perrache de Lyon et de Saint-Charles de Marseille : large comme un fleuve ; non pas géométriquement rectiligne, mais incurvée, ce qui la fait mieux ressembler à l'un de ces canaux de sang qui traversent les corps vivants.

* * *

C'est au milieu d'une nuit d'hiver. On en est encore aux premières fournées des permissionnaires du front. Je remonte moi-même d'une permission de quatre jours, et c'est là que je dois changer de train. En dépit du formidable effort donné par la Compagnie P. L. M. pour assurer ce nouveau service d'innombrables et trop brèves villégiatures, nous avons voyagé plus que complet. Harassé, j'ai somnolé dans le couloir, assis à l'arabe, genoux au menton, sans souci des camarades qui causent, fument et m'enjambent de temps en temps, comme un colis encombrant. J'ai rêvé aux jours heureux où je revenais de ma chère Provence, les pupilles ivres de soleil, les oreilles encore vibrantes de l'éternelle sonnerie électrique des cigales, et bercant mes songes méridionaux aux bons coussins et aux appuis-bras du confortable wagon.

— Eh! vieux, le v'la, ton Dijon... m'avertit un copain, en me bourrant les reins d'un godillot fraternel. Je bondis, en ressort détendu, et me voici sur le quai, les yeux troubles, le centre de gravité encore indécis sous le poids de la musette qu'on m'a gonflée, chez moi, de bonnes choses du pays.

Sous le hall rayé de coups de sifflet, c'est le plus incroyable enchevêtrement de puissantes forces mécaniques et de menues activités humaines. Des trains glissent, s'arrêtent, repartent, presque tous tirés par les énergiques "Pacific", presque tous formés de grands wagons, qui leur donnent un aspect uni et quasi monobloc de longs reptiles. Les uns, débordants de lumière et de mouvement : ceux des permissionnaires de la ligne descendante, qu'on aperçoit, entassés et remuants derrière les glaces, comme des poissons dans un aquarium surpeuplé.



MENT
JLOIR
AGON

Ricard, 1919.



LES PREMIÈRES
BOURGUIGNOTTES

D'autres, obscurs et silencieux : *sleepings* de civils et d'officiers blessés qui gagnent la Méditerranée. D'autres, plus mystérieux encore : voitures plombées, étiquetées du mot tragique : *Guerre*, et qui recèlent des choses pesantes et redoutables, à l'apparence pourtant paisible d'articles d'épicerie : pains de sucre d'acier tourné, caisses de cartouches semblables à des caisses de pruneaux, poudres modernes, pareilles à des pâtes alimentaires, vermicelle ou macaroni...

Sur les quais, une marée humaine, toute en clapotis et en remous, que les employés de la Compagnie, les gradés du commissariat militaire endignent, canalisent tant bien que mal vers des directions différentes. Dans le passage souterrain, deux courants inverses qui se croisent, se compriment sans arrêt, comme les deux courants d'un couloir du métro, ou plutôt comme deux régiments sans fin, qui, dans l'ombre d'un boyau, se relèveraient l'un l'autre, du cantonnement à la tranchée.

Méli-mélo de toutes les armes, de tous les uniformes, de tous les équipements, libérés du sac et du fusil, mais encroûtés de toutes les boues du Nord et de l'Est : terre noire et sale des pays miniers, craie blafarde de la Champagne. Voici les premières bourguignottes, encore rares à cette époque : ce casque qui, en ombrant le front de l'homme, semble reculer très loin les yeux et enfoncer le regard du poilu dans je ne sais quelle profondeur mystérieuse d'affût et de rêve. Voici des détachements de renfort qui viennent de quitter le dépôt : tout de frais habillés, laines encore bleu tendre et moelleuses, cuirs beurre frais, piquets de tente neufs et clairs comme des joujoux en bois blanc.

Des trains se vidant tandis que d'autres se remplissent, ce mouvement et ce grouillement de vie persistent toute la nuit, intarissablement, ainsi que le niveau d'une rivière que ses affluents nourrissent à mesure qu'elle s'écoule. De temps en temps cependant, un train de troupes anglaises, qui attend son tour de descendre, semble rester en panne et comme en figuration dans la gare. Par les portes ouvertes des wagons de marchandises, on voit les *Tommies* kakis, disposés en groupes photographiques, un premier rang assis, jambes ballantes, le second rang debout, tous souriant puérilement à la curiosité de leurs camarades français, ou bien, parfois, sifflant en chœur leur *Tipperary* — le "*Ous' qu'est Saint-Nazaire*" d'outre-Manche — de ce sibilement anglais, doux et sursuré, si parfaitement juste, rythmé et symphonique, qu'on croirait n'entendre qu'un seul *bagpipe* d'Ecosse.

Dans cette vie collective, dans cette gare transformée en caserne de passage, peu d'incidents individuels. A peine un œil de connaisseur peut-il repérer le poilu débrouillard, qui, se faulant à travers les consignes, arrive à sortir du hall, à descendre dans les rues de la ville, à la recherche d'on ne sait quelle distraction impossible et sans doute par pur dilettantisme de "*fritottage*" ; ou encore le permissionnaire astucieux qui, pour gagner quelques heures sur sa correspondance, se glisse " en douce ", au démarrage, dans un train de marchandises ou dans un fourgon de rapide.

Le buffet lui-même a cédé aux circonstances. Cet " arrêt à Dijon " consacré par l'opérette, où naguère se firent tant de fins repas, où l'on manquait volontiers son train pour savourer les crus de Bourgogne, les nonnettes et le cassis de la vieille cité, est devenu une cantine économique et hâtive, presque exclusivement militaire. Trois points stratégiques principaux — le secteur du " pinard ", le blockhaus du " jus " nature et les hauteurs retranchées de la charcuterie et du gruyère — sur lesquels les poilus de tout grade poussent fraternellement, en vagues serrées, de lentes mais irrésistibles attaques. Cette salle, haute et bien éclairée, décorée de peintures de la vie bour-



LE RENFORT

guignonne, cette symphonie gastronomique et gaie à l'œil, de pain doré, de jambon rose et de vin vermeil, c'est le premier contact des permissionnaires avec la vie civilisée depuis si longtemps oubliée ; c'est la première joie du retour. Joie physique, tellement vive et inattendue que les pauvres yeux de nos fantasmes troglodytes, habitués à l'obscurité des trous, des boyaux et des *cagnas*, papillotent, éblouis par cette clarté, et que presque tous causent à mi-voix, intimidés par ce luxe et comme s'ils avaient honte d'y mêler leurs capotes déchiquetées, roides de glaise. A peine, ça et là, un Parigot loquace, un Marocain rieur osent parler fort, se retrouvent tels qu'ils étaient au premier jour de la guerre. Sur tous les autres pèse encore la loi rude et presque monastique des longs jours de silence dans la tranchée.

* * *

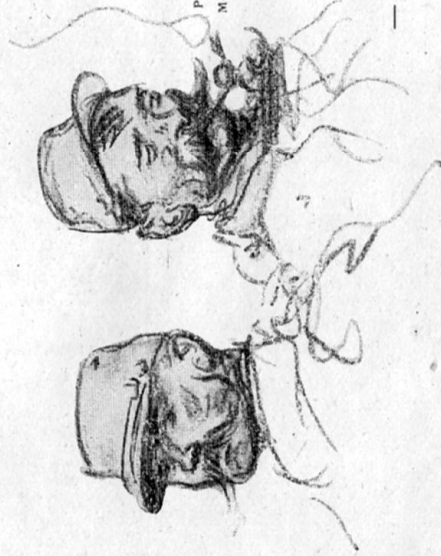
Mais c'est surtout dans les salles d'attente que les voyageurs civils ont pu voir nos soldats au naturel, dans la prolongation en quelque sorte de leur vie d'abris ou de cantonnements.

Dans un baraquement en forme d'*isba* russe, construit pour eux à l'une des extrémités de la gare, dans les salles d'attente de voyageurs et jusque sur le trottoir du hall, les permissionnaires se sont laissé tomber, les muscles détendus, le corps massé par tant d'efforts, de heurts et de souffrances que leur système nerveux, surmené jusqu'à l'anesthésie, accepte sans réaction les positions les plus invraisemblables, les plus bizarrement recroquevillées, souvenir des sommeils en tas dans les gourbis. Quelques sybarites ont encore la coquetterie d'arranger leur musette en oreiller et de s'étendre dans une attitude logique. Mais la plupart ont chu tout simplement sur le sol, à même le parquet ou le bitume, dans des poses d'hommes primitifs que la fatigue anéantit d'un seul coup, sans transition. L'un dort sur le dos, bras en croix, genoux pointés au ciel ; l'autre s'est affalé face contre terre, dans l'attitude classique du soldat frappé d'une balle au front. Des bouches ouvertes naïvement, animallement, aspirent avec des souffles de forge le repos et la vie. Sur de jeunes visages, précocement tannés et roussis, des sourires vagues évoquent le passé heureux ou prévoient l'avenir meilleur. A peine, de temps en temps, chez quelques nerveux, des frémissements de l'échine, de brusques détentes des membres, des cris d'alarme, de rauques onomatopées de combat dénoncent l'obsession de la lutte effroyable, la hantise féroce des corps à corps à l'arme blanche.

Plus forte que le sommeil, la belle fringale de la vingt-cinquième année tient quelques-uns éveillés. Ceux-là, assis par terre, le dos appuyé aux calorifères, commencent à attaquer leurs musettes : ils mangent avec la noble lenteur du paysan français, qui sait l'art de savourer les joies de la vie. Noires charcuteries d'Auvergne, saucisson de Lyon, semblable à des lames de marbre rouge, fromages secs et friables du Mâconnais, ils mastiquent tout cela avec une pieuse application, comme si, avant de retourner là-bas, ils ruminait, en même



LES TOMMIES



POILUS ET
MAROCAINS

temps que ces humbles nourritures, l'essence et l'âme même de leurs provinces bien-aimées...

On nous a dit qu'un barnum allemand avait eu l'idée de creuser, dans les environs de Berlin, en guise d'attraction, des simili-tranchées, avec figurants chargés de donner aux civils l'illusion de la ligne de feu. Nous n'eussions pas, nous, commis cette faute de goût. Mais je n'oublierai jamais ce spectacle sincère, cette espèce de musée — vraiment émouvant, parce qu'il était sans apprêt — de la fatigue militaire et du sommeil

guerrier que j'ai vu, une nuit, dans la grande gare bourguignonne. Rien du *Rêve de Detaille*, trop bien composé et trop académique; mais quel vigoureux de Neuville, quel poignant Raffet!...

L'élégant hall de Dijon redeviendra sans doute ce qu'il était avant la guerre: l'étape classique et confortable entre Paris et tant d'autres curiosités touristiques du réseau. Pour moi, j'y reverrai toujours, en souvenir, cette fresque tragique de la grande guerre: des soldats déchirés et boueux, épanchés sur le sol comme un troupeau las; majestueux cependant parce qu'ils n'étaient retournés à cet aspect primitif et barbare que pour défendre la civilisation. Des hommes presque muets et sans jactance, non point par abatement moral, mais parce que, dans l'ascétisme de la vie de tranchées, s'est élaborée une France nouvelle, grave, patiente, obstinément et silencieusement tendue vers l'avenir.

Je ne voudrais pas faire de symbolisme trop facile; et cependant ces mots banals: *Salles d'attente*, me semblaient, cette nuit-là — au-dessus et en exergue de ce spectacle de guerre — prendre un sens inédit et profond.



POILUS
AU BUFFET

Ricardo Flores.

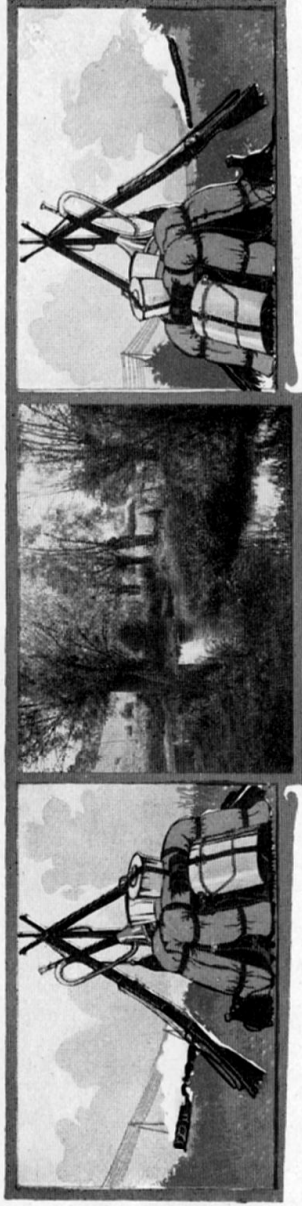
Février 1916.

GEORGES ROZET.

Illustrations de Ricardo Flores.

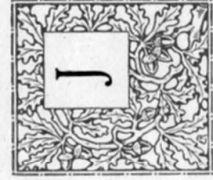


POILUS DORMANT
DANS LA SALLE D'ATTENTE



VALLÉE DU SUZON

UN CANTONNEMENT SUR LE RÉSEAU P.L.M. : VAL-SUZON



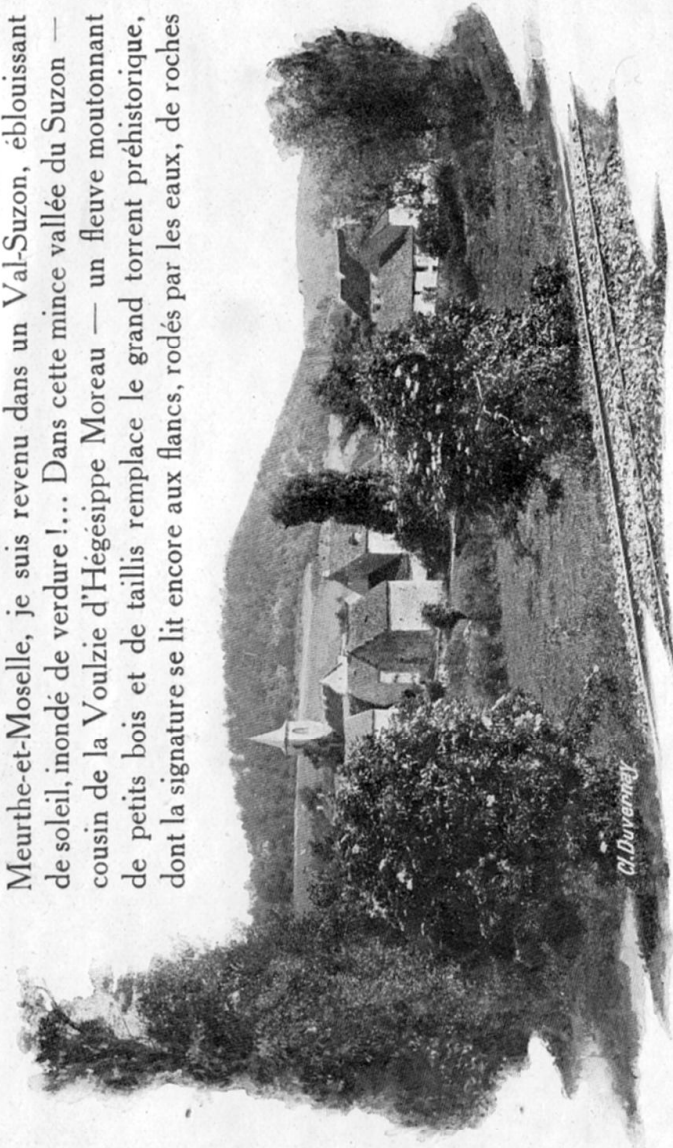
Je ne pense pas trahir la défense nationale en révélant que le ^{nième} territorial, mon régiment, fut cantonné, en février 1915, à quinze kilomètres de Dijon, dans le village de Val-Suzon.

Val-Suzon, nom charmant, cueilli, dirait-on, dans une chanson de Musset. Nom fait pour le plaisir de l'oreille et la joie typographique des yeux et qu'on pourrait croire imaginé, pour les besoins de son affiche, par le plus subtil des syndicats d'initiative. Réalité digne de ce nom : nid de verdure, mystérieux et intime, au milieu de plateaux pierreux et sévères. Si nous avions un *Club des Cent* du tourisme, comme il y en a un de la cuisine française, j'hésiterais à dévoiler l'existence de cette villégiature-bijou : je la garderais jalousement peut-être pour quelques privilégiés. Mais quoi ! nous sommes passés là tant de territoriaux, de toutes les régions de France, qu'il ne m'appartient plus de réserver ce secret...

* * *

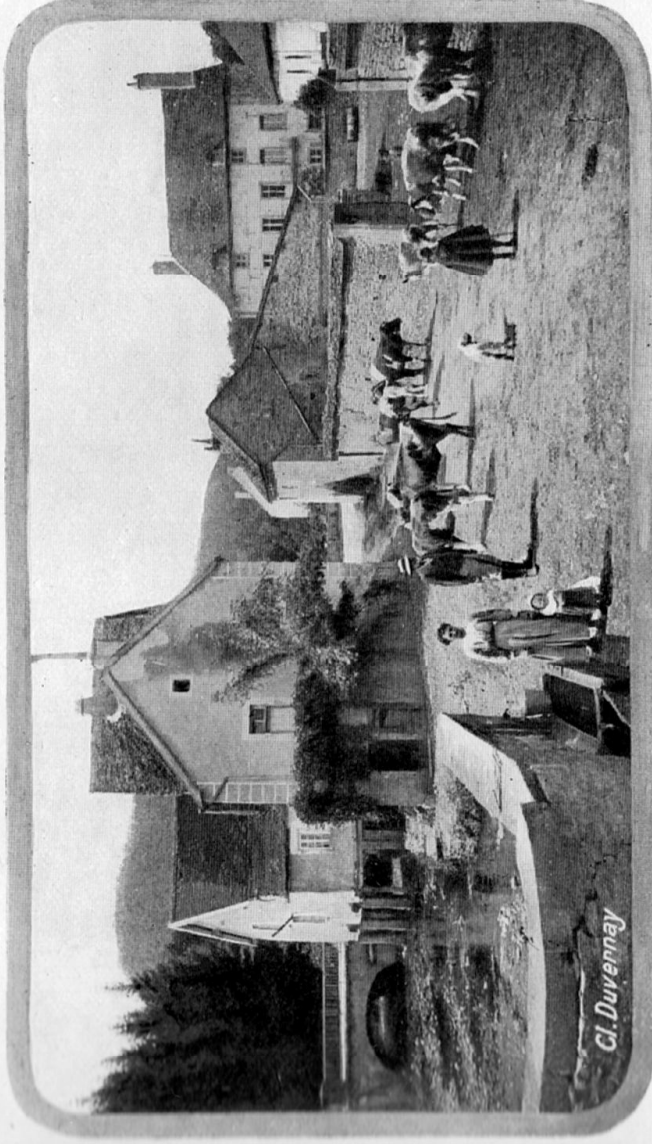
A vrai dire, nous ouvrîmes un peu tôt la saison val-suzonnaise. Lorsque nous arrivâmes, une nuit, dos meurtris par le sac, visages criblés par les coups d'épingle d'une giboulée glacée, nous eûmes un instant de désespoir physique. Imaginez un village aussi endormi et solitaire, aussi recroquevillé sous le froid qu'a pu l'être le Chamonix d'avant les hôtels. Pour palaces, quelques granges peu rempaillées, où le vent jouait aux castagnettes avec les tuiles, où les rats venaient se réchauffer jusque dans nos poches. C'est là que j'ai appris à fond l'art de battre la semelle et de dormir en boule.

Mais quel changement de décor lorsque, après quelques mois de Meurthe-et-Moselle, je suis revenu dans un Val-Suzon, éblouissant de soleil, inondé de verdure !... Dans cette mince vallée du Suzon — cousin de la Voulzie d'Hégésippe Moreau — un fleuve moutonnant de petits bois et de taillis remplace le grand torrent préhistorique, dont la signature se lit encore aux flancs, rodés par les eaux, de roches



VAL-SUZON-
BAS

A. Duval

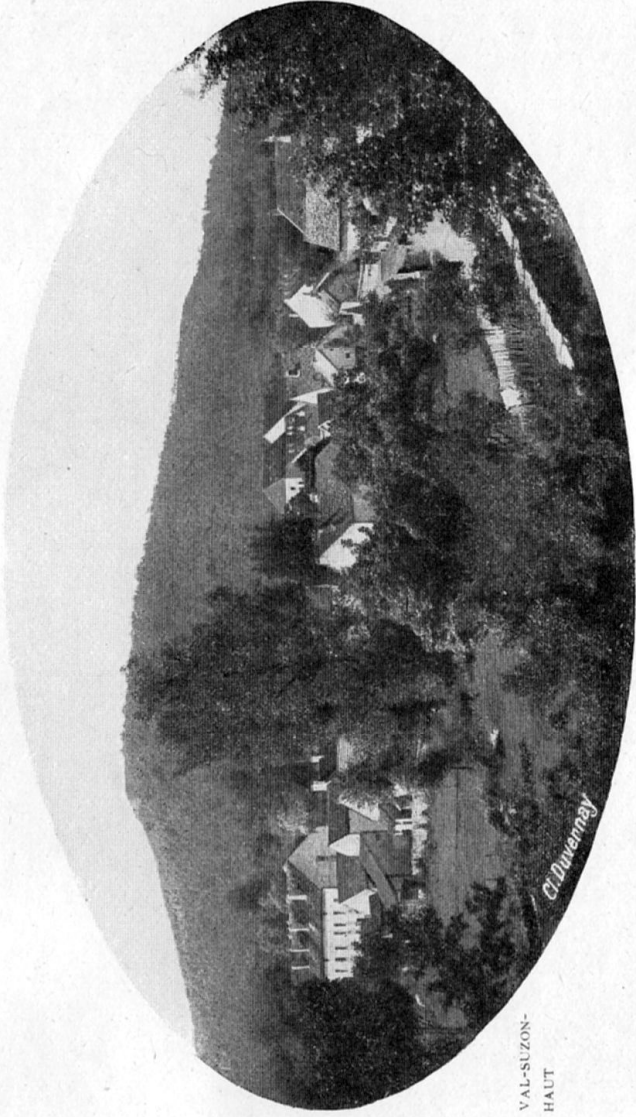


QUELQUES
FERMES

à pic, roses au matin, mauves au couchant. Deux îlots de maisons : un Val-Suzon-Bas de frustes chaumines du XVII^e siècle, pesamment tuilées de pierre; un Val-Suzon-Haut du XVIII^e, plus cosu et presque bourgeois : toits bourguignons, aigus et plus hauts que les maisons qu'ils encapuchonnent; petites tuiles plates, strictement imbriquées et tour à tour, selon les jeux du soleil, brun de Sienne, chamois tendre ou carmin foncé. Quelques fermes massives, une vieille auberge à enseigne sculptée et à œils-de-bœuf Louis XVI, une élégante Poste royale, ornée d'un écusson, vestige d'une existence provinciale jadis plus active. Des fontaines de montagne, au filet de cristal perpétuel, comme celui des sujets en albâtre des pendules Louis-Philippe; de nombreuses croix de carrefour, naïvement épigraphiées de vieux noms locaux : *A la dévotion de Benoît Blanchard et de son épouse Jeanne Pouponnot...* Bref, à quatre lieues de ce Dijon si vivant et déjà si moderne, un village d'il y a cent cinquante ans, pétrifié dans son passé, délicieusement anachronique.

C'est là que nous menâmes la vie de dépôt : non pas de dépôt-caserne, avec des cours rectangulaires, des bâtiments A et B, mais de vrai cantonnement de guerre, notre existence se confondant peu à peu avec celle du village dont nous habitons les granges, les chaumières abandonnées, notre bataillon n'ayant d'autre terrain de manœuvre que la nature, telle quelle, de ce pays à demi sauvage, à peine relié au grand réseau par un petit « tortillard » essoufflé et cahotant.

Nous avions un vieux capitaine, aux muscles encore souples, qui estimait que les beaux rassemblements et les parfais « à droite par quatre » ne sont pas le meilleur entraînement de guerre, et que nulle théorie sur les « marques extérieures de respect » ne vaut trois heures de patrouille dans les bois, sur des sentiers de caillasse, où la descente se transformait souvent en descente de ski, à travers des fourrés entravés de viornes, barbelés d'épines d'églantier. Ces bois et ces combes de Val-Suzon, les avons-nous assez fouillés, d'ailleurs sans lassitude ni ennui, chaque mois, chaque semaine, chaque heure du jour leur donnant des aspects nouveaux. Nous étions quelques citadins qui ne connaissions plus guère la vraie campagne, hors des mois classiques des vacances : nous avons retrouvé là l'histoire complète de l'année forestière. Nous avons joui surtout des bois de mai et de juin, vernis de frais, ensanglantés de trainées de fraises, dont nous rapportons de compactes gamelles. Puis, ce furent les bois d'août et de septembre, parés de tous leurs bijoux : les cornouilles de rubis, les petits « chapeaux d'évêque » vieux rose des fusains, et surtout le souple balancement des baguettes de noisetiers, pomponnées de coques beige tendre, neuves et jolies comme des bons anglais et dont la cueillette mettait parfois des flottements dans notre colonne. La place d'éclairer d'extrême-pointe était fort recherchée : ses deux titulaires revenaient avec des musettes gonflées. L'arrière-garde glanait péniblement. Enfin les bois de fin de saison, l'automne hâtif de ces terrains maigres, l'époque où chênes, hêtres, charmes et sycomores prennent chacun leur silhouette définitive, leurs colorations particulières; l'automne des cornouilles blettes, que



VAL-SUZON-
HAUT

Cl. Divernay

nous picorions inlassablement — car le soldat, même R. A. T., retrouve à la fois son estomac et son âme d'enfant — l'automne des feuillages écarlates, mordorés, chaudron ou vieux bordeaux, dont la fusion, de loin, mettait sur l'adorable creux de Val-Courbe — prolongement du Val-Suzon, — comme une chape de velours multicolore.

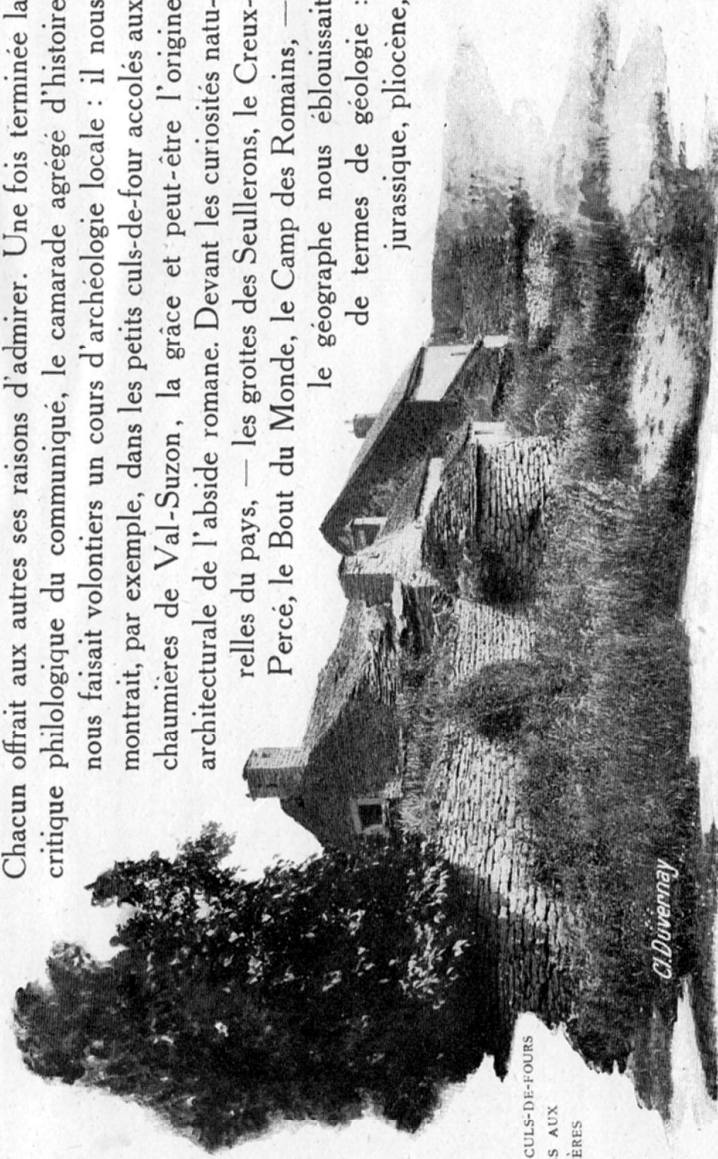
Dans ce pays presque vidé d'habitants, la faune sylvestre la plus riche et la plus variée : à chaque instant, sous la futaie, le grimpement des écueux d'acajou vif, courant autour des troncs comme une flamme rapide ; le bondissement roux du chevreuil surpris et parfois, au soir, le passage en obus des sangliers en quête de gerbes d'avoine et que notre médecin-major, chasseur de race, allait guetter, la nuit venue. Et ce renard ironique, presque apprivoisé, qui, sur notre champ de tir de Val-Courbe, à cent mètres de nous, entre deux feux de salve, se coulait derrière les cibles, pour lapper le seuil de colle de pâte des marqueurs...

* * *

J'eus la chance de retrouver là, au milieu de nos braves cultivateurs mâconnais ou charollais, une escouade de Parisiens et d'intellectuels, professeurs, écrivains, artistes, une petite Villa Médicis de guerre. Ensemble nous réapprimes à aimer la nature, non pas avec l'enthousiasme rapide et souvent factice du touriste de passage, mais par la pratique lente et patiente d'un site où nous étions reclus comme moines en un cloître.

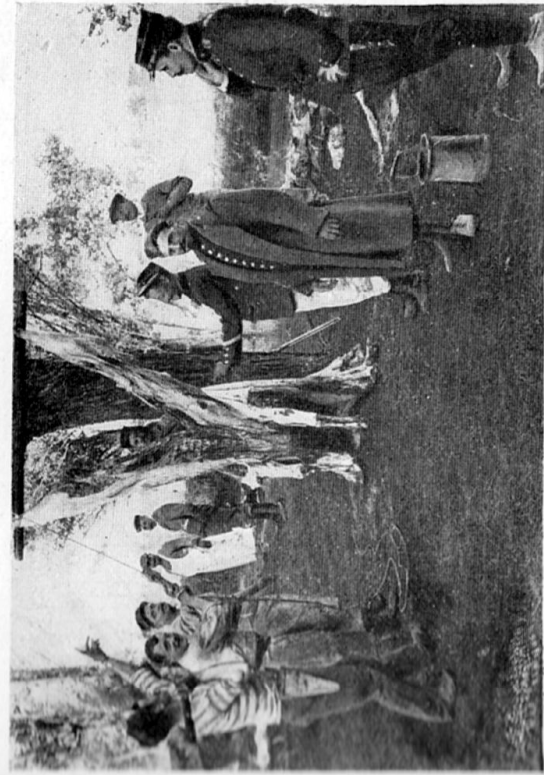
Chacun offrait aux autres ses raisons d'admirer. Une fois terminée la critique philologique du communiqué, le camarade agrégé d'histoire nous faisait volontiers un cours d'archéologie locale : il nous montrait, par exemple, dans les petits culs-de-four accolés aux chaumières de Val-Suzon, la grâce et peut-être l'origine architecturale de l'abside romane. Devant les curiosités naturelles du pays, — les grottes des Seullerons, le Creux-

Percé, le Bout du Monde, le Camp des Romains, — le géographe nous éblouissait de termes de géologie : jurassique, pliocène,



PETITS CULS-DE-FOURS
ACCOLÉS AUX
CHAUMIÈRES

Cl. Divernay



L. Branger.

d'aujourd'hui se salit sans se patiner. Nous étions les péripatéticiens bavards de l'unique rue du village. Les bonnes femmes nous regardaient passer avec un respect superstitieux. En ma qualité de journaliste, j'étais chargé de les interviewer et d'obtenir d'elles, diplomatiquement, du lait et des œufs. L'instituteur — un Bourguignon flegmatique et cordial — nous faisait don parfois de quelques pieds de salade pour accompagner nos orgies d'omelette au lard, notre seul luxe culinaire.

La nuit venue, si tôt fraîche en montagne, dans nos petites chambrées de six ou huit hommes, aux dalles de pierre brute, groupés autour de grandes cheminées Louis XIII, le bois mort crépitant sur les hauts landiers, le thé fumant dans une gamelle pendue à la crémaillère, nous devisions avec plus de gravité sur notre existence de guerre. Un dépôt, malgré son nom, n'est qu'un lieu de passage : salle d'attente du front, si je puis dire, pour les uns ; oasis de repos relatif pour les blessés ou les évacués capables d'y retourner. C'est durant ces veillées rustiques que nous songions aux camarades partis, que nous analysons leurs lettres et que nous supputons les départs prochains. On s'y préparait sans emphase. L'agréé de philosophie nous enseignait le mépris métaphysique de la vie ; puis il rallumait une pipe et redemandait du thé. Parfois, avec la mobilité d'humeur des vrais Français, ces méditations de trappistes armés se terminaient en séances montmartroises. Nos adjutants nous avaient permis de les chansonner et le sergent-major ne nous en voulait pas de blaguer l'ordinaire sur des rythmes innocemment chatnoiresques :

Val-Suzon est le rendez-vous
De nos vieill's gloir's territoriales :
C'est le plus chic des petits trous
Pas chers et des stations thermales.
A l'instar des grands casinos,
C'est autour d'une immens' bassin
Qu nos éclopés vienn't prendre... les os,
Quand il en reste à la cuisine.

Peu à peu, de jour en jour, nous en venions aussi à nous intéresser aux menus potins, aux commérages infinitésimaux du pays : le cours du camembert chez le bistro-épicier-quincaillier de Suzon-Bas ; la santé de "Philippe", un superbe porc, qui faillit mourir d'indigestion pour avoir, un jour, achevé tous nos plats de rata. Et surtout



Cl. Sect. Photo Armée

l'histoire de ce sergent-organiste qui, à la messe du village, ayant risqué l'hymne anglais à l'offertoire, l'hymne russe à l'élévation, n'hésita pas, après *l'Ite, missa est*, à nous faire sortir sur une *Marseillaise* en tremolo.

Tant d'autres images qui se pressent sous ma plume !... Car il n'y a que les reclus et les solitaires pour se faire une vie nombreuse en menus souvenirs. Ces villégiatures de dépôts, moins dramatiques que les mois de tranchée, n'en auront pas moins laissé dans l'âme de bien des citadins des impressions ineffaçables. Lorsque viendra le renouveau du tourisme français, — un des plus riches filons de la prospérité nationale de demain, — nous saurons parler éloquemment de la Terre de France et de ses sites, que la guerre nous a fait voir plus minutieusement et que la grande angoisse patriotique nous a fait chérir avec plus de force.

Pour moi, je réserve une place de choix, dans mes souvenirs touristiques, à ce Val-Suzon trop peu connu, à cette Alpe en miniature, merveille inattendue, à quelques minutes de la grande cité, au milieu des plateaux caillouteux de blé, d'avoine et de genévriers.

Ces plateaux sont un vaste *Campo Santo* d'obélisques commémoratifs et de cénotaphes de la défense de Dijon, en 1871. Notre ferveur à l'égard de la vieille Bourgogne en augmentait d'autant. Un matin de juillet, nous faisons patrouille, mon ami le peintre et moi, dans une combe toute emperlée de rosée. Le brouillard nocturne se levait, avec la lenteur solennelle d'un rideau de théâtre, découvrant à nos pieds le petit village encore endormi, rose et tranquille, délivré désormais de la crainte d'une seconde invasion. Mon ami s'arrêta :

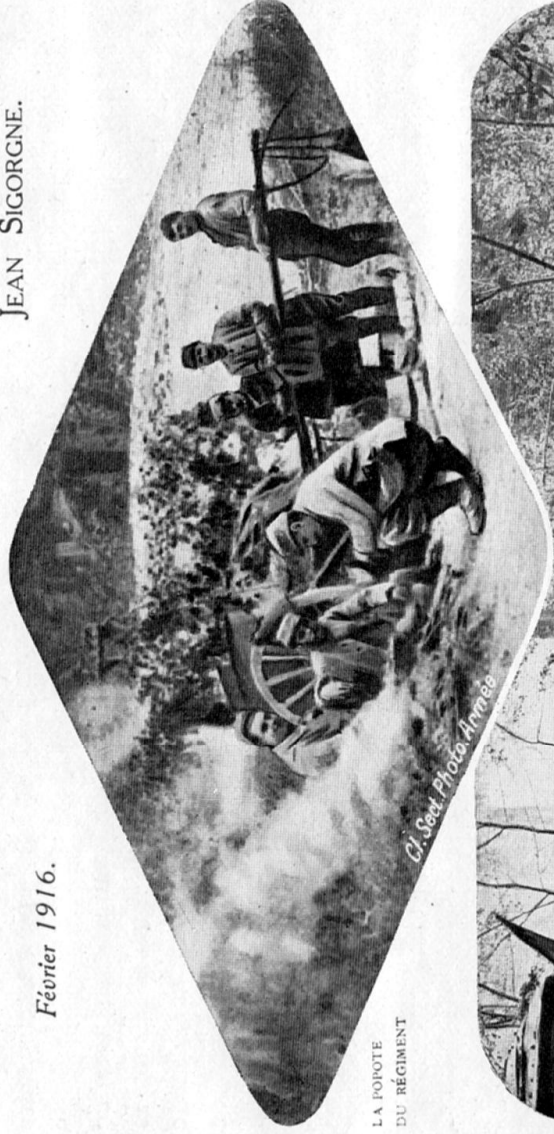
— Quel parfait paysage de France !... murmura-t-il.

Puis, avec la double gaminerie du rapin et du soldat, et haussant d'un ton la vieille plaisanterie gastronomique :

— Encore un, ajouta-t-il, que les Prussiens n'auront pas !...

Février 1916.

JEAN SIGORGNE.



LA POPOTE
DU RÉGIMENT

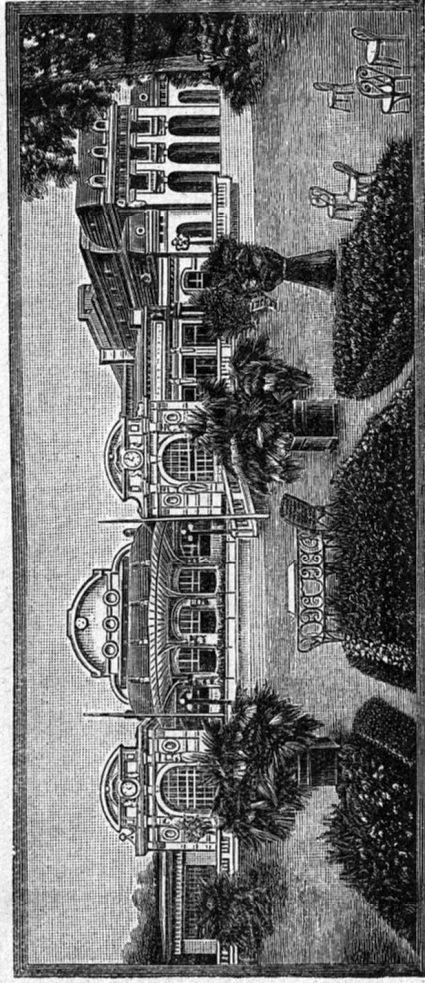


LE REPAS

INFLUENCE DE LA GUERRE

Sur le développement de nos Stations Thermales

Allemands et Autrichiens ont su développer de façon extraordinaire leurs villes d'eaux et leurs stations balnéaires et climatiques au cours des quarante dernières années. Sur ce terrain, comme sur bien d'autres, nos ennemis prétendaient s'appropriet, d'ici



VICHY — LE CASINO

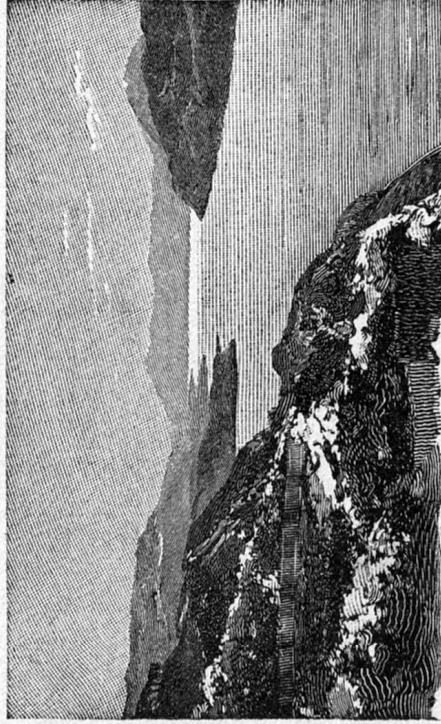
peu, un véritable monopole. Un des bienfaits de la guerre sera la libération de toutes nos industries et notamment la possibilité de mettre en valeur l'admirable domaine hydrologique de la France. Le tableau ci-après donne les indications comparées des villes d'eaux du réseau P. L. M. et des villes d'eaux ennemies.

Si la question est envisagée au point de vue des propriétés réelles des eaux minérales, on est amené à faire la constatation suivante: L'Allemagne et l'Autriche possèdent un type d'eau presque uniforme, c'est-à-dire presque uniquement des eaux salées, les autres types étant rares et médiocres, quand ils s'y rencontrent. La France, au contraire, possède une gamme d'eaux minérales extraordinairement variée et répondant réellement à toutes les indications de la thérapeutique. C'est là un fait matériel impossible à nier, car il peut être établi scientifiquement par la simple lecture des analyses.

Pour cette raison, les applications des eaux françaises sont logiquement spécialisées par la nature même de l'eau minérale. En Allemagne, au contraire, sauf exceptions très rares, la même nature d'eau doit répondre à toutes les indications, ce qui interdit la possibilité d'une spécialisation rationnelle.

Il y a donc, de ce fait, pour les stations françaises, une supériorité dont notre pays doit pouvoir tirer parti désormais.

D^r G. BARDET,
Secrétaire général
de l'Institut d'Hydrologie
et de Climatologie de Paris.



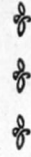
AIX-LES-BAINS — LAC DU BOURGET

(la suite aux pages 88, 102 et 116)

PUBLICATIONS ILLUSTRÉES

Éditées par la Compagnie des Chemins de Fer

PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

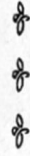


EN VENTE :

A l'Agence P. L. M. de Renseignements, 88, Rue Saint-Lazare, dans les Bureaux de ville et les Bibliothèques des principales gares de la Compagnie, les plaquettes illustrées désignées ci-après :

Atlas P. L. M. : Vallée du Rhône	» 50
— Savoie-Dauphiné	» 50
— Côte d'Azur	» 50
— Jura-Bourgogne	» 50
— Auvergne-Cévennes	» 50
Brochure : Vallée du Rhône	» 25
— Savoie-Dauphiné	» 25
— Côte d'Azur	» 25
— Jura-Bourgogne	» 25
— Réseau P. L. M.	» 25

L'envoi de ces documents est fait par la poste sur demande adressée à l'Agence P. L. M. de Renseignements, 88, rue Saint-Lazare, à Paris, ou au Service central de l'Exploitation, 20, boulevard Diderot, à Paris (XII^e arr^t), et accompagnée de 0 fr. 30 cent. en timbres-poste pour les publications à 0 fr. 25 cent., 0 fr. 60 cent. pour les publications à 0 fr. 50 cent.



AFFICHES ILLUSTRÉES

Certaines affiches illustrées et affiches-cartes publiées par la Compagnie P. L. M. sont également mises en vente au Service central de l'Exploitation (Publicité), 20, boulevard Diderot, à Paris, au prix de 2 francs l'exemplaire. Elles sont envoyées sur demande accompagnée de 2 francs par exemplaire, plus 1 franc pour frais d'emballage et de transport par colis postal à domicile. Toutefois, l'affiche-carte LE MONT-BLANC-CHAMONIX est mise en vente :: :: au prix de 2 fr. 50 c. port et emballage compris :: ::