

« Je demandai fort civilement au maître de
« poste s'il ne se trouverait pas quelque
« coin où me caser. Hélas ! toutes places
« étaient prises et la diligence du Bour-
« bonnais ne partait que le mardi sui-
« vant ; je ne pouvais attendre trois jours.
« Un voyageur obligeant, m'avisait qu'il
« devait descendre à Auxerre.
« Un seul parti me restait à pren-
« dre, attendu que, sans être
« précisément dans la misère,
« votre vieil oncle n'est pas d'une
« telle prodigalité qu'il consentit
« à courir la poste pendant 200
« lieues. Il me fallait retenir à par-
« tir d'Auxerre la place dispo-

« nible et m'arranger pour y rattraper en
« poste la diligence le lendemain soir.
« Ainsi fis-je. Après de laborieux
« pourparlers, une chaise me fut promise pour l'heure de
« midi ; mais nouvelle difficulté. Les règlements s'opposant
« à ce qu'une chaise pût transporter tout mon bagage en
« même temps que ma personne, je devais conserver
« simplement un porte-manteau ; on consentit heureu-
« sement à charger ma malle sur la diligence ; je
« devais la retrouver à Auxerre. Bientôt la dili-
« gence s'ébranla et prit la direction de la Bas-
« tille, tandis que mon cabriolet me ramenait rue

« Jacob dans la nuit toujours noire. Rentré dans ma chambre encore tiède, j'avisai que
« deux journées dans un véhicule mal clos, autant dire ouvert à tous les vents, constituaient
« pour mes rhumatismes une terrible menace ; il y fallait pourvoir incontinent. Le maître
« de l'hôtel y prit bon soin et, lorsque vint l'heure du départ, j'étais assez chaudement
« enveloppé dans une ample robe de chambre. Je ne devais la quitter qu'à Auxerre.

« Savez-vous ce qu'est une chaise, mon petit bon ? Dans notre pays Mirebalais,
« vous n'en vites guère ; apprenez donc que c'est une sorte de boîte aux ais mal joints,
« où l'on entre par le côté et où le vent et la pluie peuvent à loisir s'engouffrer par
« l'avant ; la boîte est suspendue, plutôt mal que bien, sur deux roues et sa légèreté est
« telle que les accidents du terrain se font cruellement sentir. Quand c'est une *solitaire*,
« l'unique voyageur s'installe tout au fond le moins mal qu'il peut et se débat souvent
« avec son porte-manteau mal assujéti ; je vous en parle savamment. Il faut que vous
« sachiez aussi que cette chaise est trainée par deux chevaux et conduite par un postillon.
« Surtout mettez-vous bien dans l'esprit que si le postillon n'a qu'un souci, qui est de
« vous exploiter avec d'autant moins de vergogne que vous êtes plus bonasse, les
« maîtres de poste ne lui cèdent guère sur ce point ; que les tarifs et les règlements sont
« d'une certaine complication ; enfin, pour votre propre gouverne, notez que la bourse de
« votre oncle aurait eu cruellement à souffrir de toutes ces conspirations si l'excellent
« hôtelier de l'hôtel d'York n'avait eu l'idée de glisser dans la poche de ma robe de
« chambre la *Liste générale des postes de France* pour l'année. A ce petit livre fort
« précis, j'ai dû, ma bourse a dû plutôt, maintes fois, le salut.

« Vous décrirai-je ma course de Paris à Auxerre ? Vous dirai-je les beautés du
« pays ? Vous savez que si j'ai l'âme sensible, j'ai le corps très sensible aussi et le peu
« de confort de ma situation au fond de la chaise, la peur de ne point arriver à temps,
« les incartades des postillons, les fatigues d'une nuit écourtée à Moret m'avaient mis de
« fort méchante humeur. Les huit postes qui séparent Paris de Melun, par Charenton,
« Villeneuve-Saint-Georges et Lieusaint, ont été franchies plutôt mal que bien et les
« cahots d'une route mal pavée ne m'ont point épargné.

(* La suite aux pages 102 et 116.)



De Paris à Marseille à la fin du XVIII^e siècle (suite*).

« A Melun, après un exécration dîner, je dus
« lutter contre la rapacité d'un maître de poste
« qui prétendait m'imposer les frais d'un troi-
« sième cheval tout en ne me le fournissant pas (1).

« A Moret, où nous arrivâmes vers les
« 11 heures du soir et sous une
« pluie battante, je trouvai
« l'hostellerie si bien pleine
« que je dus m'estimer heureux
« de passer dans un fauteuil
« quelques heures d'un repos
« bien nécessaire. Dès
« le petit jour, il fallut
« repartir car nous étions
« encore à plus de 12
« postes d'Auxerre.

« A Fossart, à Pont-
« sur-Yonne, les choses
« n'allèrent pas trop
« mal, mais à Sens, il se
« trouva que les chevaux
« de relai étaient si rares

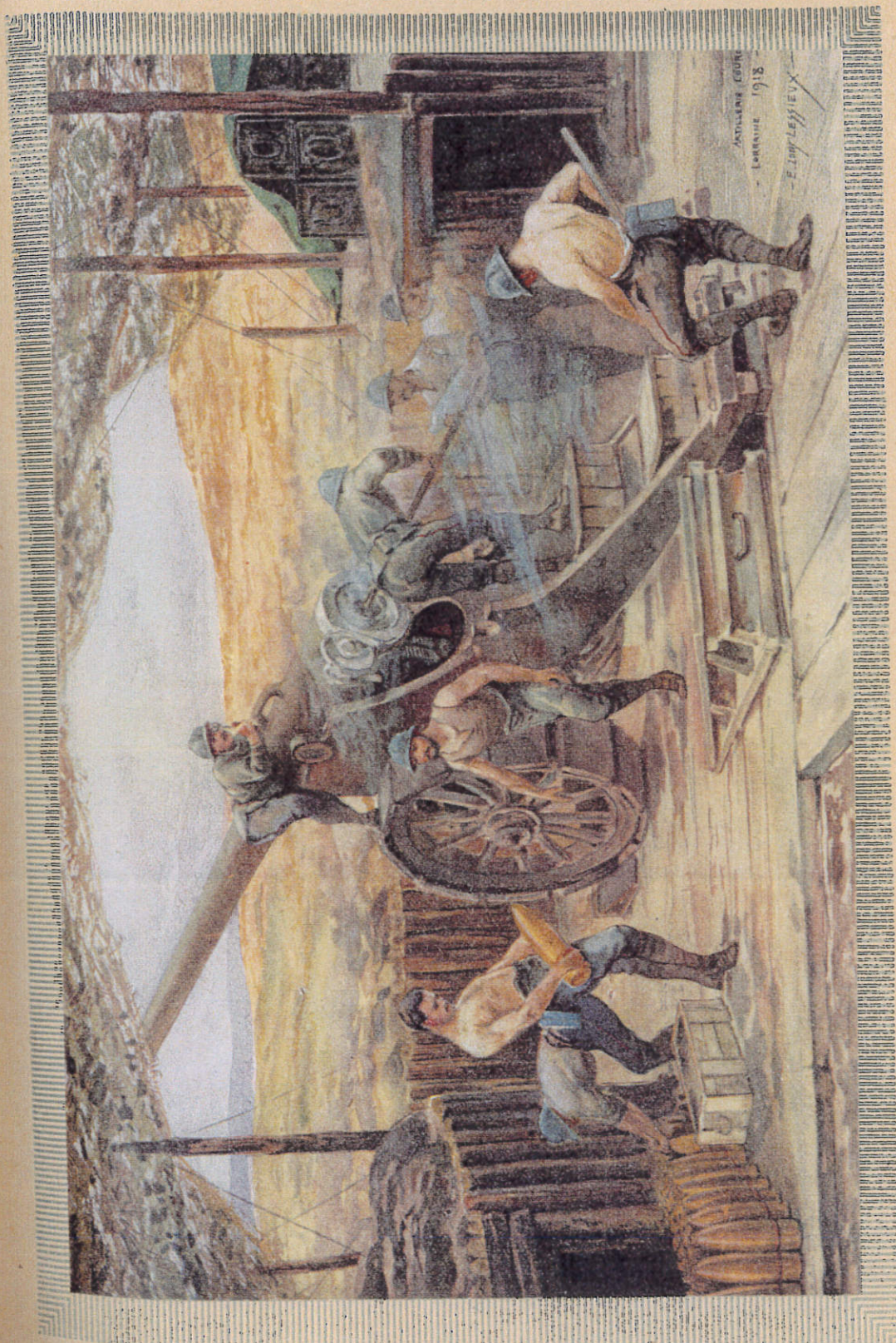
« que l'on ne put rem-
« placer qu'un seul de mes chevaux ; me voici donc
« maintenant flanqué de deux postillons, ce qui me
« vaut d'assister impuissant à leurs invectives,
« attendu que l'un, avec son cheval frais, veut
« marcher plus vite et que l'autre, avec sa rosse à
« moitié fourbue, prétend modérer l'allure. Aussi fus-je assez satisfait lorsqu'à
« moitié chemin, entre Sens et Villeneuve-le-Roi, nous croisâmes une chaise et qu'en
« raison de la pénurie des chevaux, mes postillons réclamèrent l'échange de leurs mon-
« tures. Dinée à Joigny où j'ai eu la bonne fortune de rencontrer notre cousin Jacques,
« qui revenait à franc étrier d'un séjour, qu'il m'a dit charmant, au château d'Ancy-le-
« Franc. Cette bonne rencontre me fit paraître moins pénible la distance qui me séparait
« encore d'Auxerre, où j'arrivai sur le coup de 3 heures, après avoir obtenu de mon
« postillon, en lui payant doubles guides, qu'il passât le relai de Baffou.

« J'y trouvai bien la diligence de Lyon dont les voyageurs finissaient leur dinée.
« J'étais désormais pour trois jours débarrassé des soucis du manger, du couvert et des
« relais, l'entreprise assurant toutes ces choses-là. Mais, naturellement, toutes les bonnes
« places étaient prises. Sur les 10 places d'intérieur de cette Turgotine (3 en avant, 3
« en arrière et 2 de chaque côté), une place de côté m'échut en partage où le vent
« coulis d'une fenêtre mal close et le voisinage d'un gros homme asthmatique m'offraient
« une peu réjouissante perspective. A la nuit nous couchions à Rouvray, où je fus fort
« incommodé par toute une légion de punaises vraiment trop affamées. Le lendemain,
« lundi, dinée à Arnay-le-Duc et couchée à Chalon-sur-Saône : la brise qui me souffle
« dans le cou exerce de déplorables effets sur mes bronches. A Chalon, la Saône étant
« navigable, on nous installe sur un bateau assez propre ; me voici donc délivré du
« courant d'air et de mon incommode voisin. Ce trajet de Chalon à Lyon dure 2 jours ;
« le premier on dine à Tournus et on couche à Mâcon. Ce fut la partie la moins
« désagréable de mon voyage.

« Mais voyez, mon petit, comme les choses sont bien faites en ce doux royaume
« de France : si la diligence de Paris arrive à Lyon le mercredi dans l'après-dinée,
« celle de Lyon à Marseille part le mardi matin à 4 heures. La liste des postes me
« l'avait appris en cours de route et j'en trouve la triste confirmation à mon arrivée.

(1) La lettre fait allusion à une pratique abusive, sanctionnée par les règlements, mais qui ne s'appliquait pas aux chaises
simples chargées d'une seule personne.

(*La fin page 116)



PIÈCE DE 155 EN ACTION

De Paris à Marseille à la fin du XVIII^e siècle (fin*).

« Fallait-il donc avoir recours de nouveau à la chaise ? Je tâtais ma bourse avec angoisse, mais le ciel eut, cette fois, pitié de mes écus. Ce bon d'A..., prévoyant sans doute ma mésaventure, avait pris soin de m'écrire, à tout hasard, au bureau de la diligence. Sa lettre me faisait connaître quelque amélioration dans son état et que la docte Faculté lui promettait du répit ; il m'engageait donc à me reposer quelques jours à Lyon et m'y conseillait l'hostellerie du Parc où je devais trouver bon gîte.

« J'ai donc demeuré 5 jours à Lyon, dont je vous dirai que c'est bien certainement une grande ville, mais j'en ai mal jugé, un brouillard épais n'ayant cessé de nous envelopper pendant ces 5 journées.

« Le mardi matin (il y avait déjà 10 jours que j'avais quitté Paris), je repris la diligence, avec une place de fond cette fois, et j'espérais toucher au port dans les 3 jours. Il n'en fut pas ainsi. Le premier jour, nous fîmes bien nos 39 lieues et nous couchâmes à Valence, mais on apprit là que les tempêtes de printemps avaient détruit sur plusieurs points la chaussée entre Valence et Montélimar et qu'il nous fallait descendre le Rhône par une diligence d'eau jusqu'à Avignon. Quoique le pays me parût très beau et tout nouveau, ce trajet fut long et désagréable à cause de la saleté répugnante et de la mauvaise installation du bateau. Nous mîmes un jour entier pour arriver au Pont-Saint-Esprit, où j'ai bien cru perdre la vie. Imaginez que cette ville communique avec la rive gauche du Rhône par un grand diable de pont aux arches très rapprochées, entre lesquelles le fleuve roule en torrent ; tant et si bien que notre bateau fut poussé par le courant contre une des arches et que c'est miracle si nous avons pu nous en tirer. L'auberge du Pont-Saint-Esprit n'est point mauvaise, mais le logement y est insuffisant ; j'y eus la surprise de me voir assigner une chambre à 4 lits, confondu, sans doute en raison de mon âge respectable, avec deux voyageuses dont l'une assez jeune et d'humeur aimable ; mon vieux cœur n'a point battu, sans doute l'enveloppe avait été trop rudement éprouvée depuis tantôt 12 jours, mais, une fois de plus, mon petit bon, j'ai pensé à vous et vous aurais voulu à ma place.

« Encore une longue journée de navigation pour atteindre Avignon, où le Palais des Papes a belle allure, et puis, par Aix, un dernier jour de diligence m'a enfin conduit à Marseille. J'y arrivai dans l'épuisement, presque aussi malade que ce pauvre d'A... »

Ici la lettre se terminait par quelques détails de famille sans intérêt pour le lecteur. En homme méticuleux et pratique, le vieil oncle ajoutait un petit décompte de ses frais de voyage, qui s'élevaient à 263 livres 16 sols pour le transport et à 117 livres 12 sols pour le logement et la nourriture.

L. DE FOUCHIER.



(*Voir pages 74, 88 et 102).



LONDRES — WESTMINSTER ET LE PARLEMENT



Tableau des Villes d'Eaux du Réseau P. L. M. groupées par maladies

Ce tableau qui comprend les grandes et les petites villes d'eaux, c'est-à-dire celles qui possèdent des installations luxueuses, comme celles qui ne peuvent offrir que des ressources infiniment moindres, permettra au baigneur de faire son choix selon ses convenances; il pourra s'adresser pour plus amples renseignements :

A Paris : soit à l'Agence P. L. M. de renseignements, 88, rue Saint-Lazare (Téléphone : Gutenberg 43-35), soit au Service de l'Exploitation des Chemins de Fer P. L. M., 20, boulevard Diderot (Publicité), soit aux Agences de voyages, soit enfin aux Bureaux de renseignements ou aux gares du réseau P. L. M.

Affections de l'estomac : *Dyspepsies, Gastrites.*

Châtel-Guyon, Evian; Pougues, Royat, Sail-sous-Couzan, Saint-Gervais, Thonon, Vals, Vichy, etc.

Affections de l'intestin : *Entérites, Constipation, Diarrhée.*

Brides, Châtel-Guyon, Evian, Royat, Saint-Gervais, Thonon, etc.

Affections du foie : *Lithiase, Cirrhoses, Paludisme.*

Brides, Châtel-Guyon, Evian, Pougues, Sail-sous-Couzan, Thonon, Vals, Vichy, etc.

Affections cardio-vasculaires : *Cardiopathies, Phlébites, Varices.*

Balaruc, Bourbon-Lancy, Royat, Sail-les-Bains, Saint-Gervais, etc.

Affections de la peau : *Eczéma, Psoriasis, Dermatoses.*

Alleverd, Challes, Charbonnières, La Bourboule, Menthon-Saint-Bernard, Royat, Sail-les-Bains, Saint-Gervais, Uriage, Vals, Vichy, etc.

Affections des os et des articulations, blessures.

Aix-les-Bains, Balaruc, Besançon-Mouillère, Bourbon-Lancy, Bourbon-l'Archambault, Guillon-les-Bains, La Bourboule, La Motte-les-Bains, Lons-le-Saunier, Salins-du-Jura, Salins-Moutiers, Uriage, etc.

Affections des voies respiratoires : *Bronchites, Asthme, Laryngites.*

Aix-les-Bains, Alleverd, Challes, La Bourboule, Le Mont-Dore, Menthon-Saint-Bernard, Royat, Saint-Gervais, Saint-Honoré, Uriage, etc.

Chloro-Anémie.

Charbonnières, La Bourboule, Royat, Saint-Nectaire, etc.

Diabète et Goutte.

Evian, Sail-sous-Couzan, Thonon, Vals, Vichy, etc.

Affections du système nerveux : *Névroses, Névralgies, Tabès.*

Bourbon-Lancy, Bourbon-l'Archambault, Divonne, Lamalou, La Motte-les-Bains, Saint-Gervais, etc.

Affections des femmes.

Balaruc, La Motte-les-Bains, Sail-les-Bains, Salins-du-Jura, Salins-Moutiers, etc.

Affections des reins et de la vessie.

Gravelle, Albuminurie, Pyélite, Catarrhes vésicaux

Evian, Saint-Nectaire, Thonon, Vals, Vichy, etc.

Obésité.

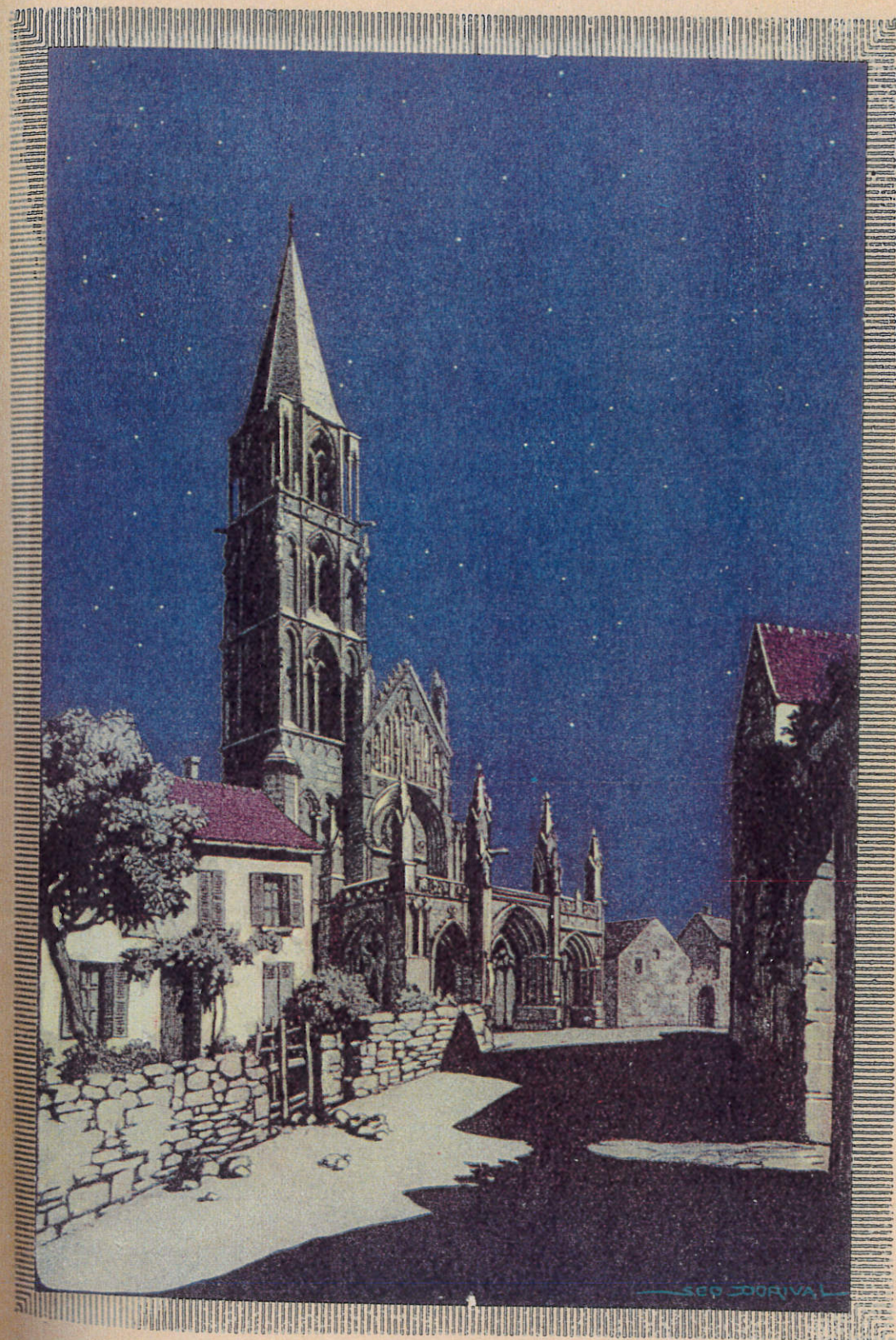
Brides-les-Bains, Châtel-Guyon, La Bourboule, Vals, Vichy.

Rhumatismes.

Aix-les-Bains, Balaruc, Bourbon-Lancy, Bourbon-l'Archambault, Charbonnières, Lamalou, La Motte-les-Bains, Menthon-Saint-Bernard, Saint-Honoré, Vals, Vichy, etc.

Scrofule et Lymphatisme.

Aix-les-Bains, Balaruc, Besançon-Mouillère, Bourbon-l'Archambault, Guillon-les-Bains, La Bourboule, La Motte-les-Bains, Lons-le-Saunier, Salins-du-Jura, Salins-Moutiers, Uriage.



ÉGLISE DE ST-PÈRE-SOUS-VÉZELAY

Le P. L. M. et la Culture Mécanique

Après la déclaration de guerre, l'agriculture française a subi une crise des plus graves due surtout au manque de bras et cette situation a vivement préoccupé tous ceux qui s'intéressent à la mise en valeur de nos richesses agricoles.

Aussi, les Pouvoirs Publics et les grands Syndicats professionnels ont-ils mis tout en œuvre, dès 1914, pour venir en aide à nos populations rurales si cruellement éprouvées. Leurs premiers efforts ont porté, avec juste raison, sur le perfectionnement de notre outillage agricole et, en particulier, sur la rapide mise au point de la culture mécanique.

Un problème aussi grave ne devait pas laisser la Compagnie P. L. M. indifférente. En dépit des lourdes charges que lui occasionnaient déjà ses travaux de toute nature, elle n'hésita pas à s'imposer de nouveaux sacrifices pour collaborer à l'œuvre commune et pour instruire le plus grand nombre possible d'agriculteurs sur un mode de traction que la grande majorité d'entre eux ignoraient encore.

Après une étude approfondie de la question, elle prit un ensemble de mesures qui furent accueillies avec une faveur marquée dans tous les milieux. Les heureux résultats qu'elles ont donnés, malgré les difficultés du moment, méritent d'être publiés.

La Compagnie P. L. M., désireuse, tout d'abord, de faire l'éducation des agriculteurs, s'intéressa vivement, dès l'année 1915, aux démonstrations publiques de culture mécanique. D'accord avec les réseaux de l'État, d'Orléans et du Midi, elle décida de transporter gratuitement les appareils nécessaires aux expériences et le personnel chargé de leur conduite. Des essais très intéressants furent organisés, en 1916, à Clermont-Ferrand, Riom, Roanne, Saint-Cyr-en-Val (Loiret), Aix-en-Provence, Arles, Montargis, Laroche (Yonne), Montbrison, Peyrieu (Ain), Semur, Sens, Juvisy, Avignon, Chalon-sur-Saône, Châtillon-sur-Seine et Dôle. D'autres eurent lieu en 1917 et 1918, et avec le même succès, à La Brosse (Yonne), Talissieu (Ain), Dôle, Chemin-Peseux (Jura) et Auxerre.

Ces nombreuses démonstrations, que le public avait suivies avec un réel intérêt, montrèrent alors à la Compagnie P. L. M. qu'elle pouvait faire mieux encore. C'est pourquoi, dès le 1^{er} août 1916, elle décida de subventionner les Syndicats de culture mécanique et les communes entrant dans les catégories admises au bénéfice de la subvention de l'État par l'arrêté ministériel du 7 septembre 1915.

Un crédit de 30.000 francs fut affecté à cet usage.

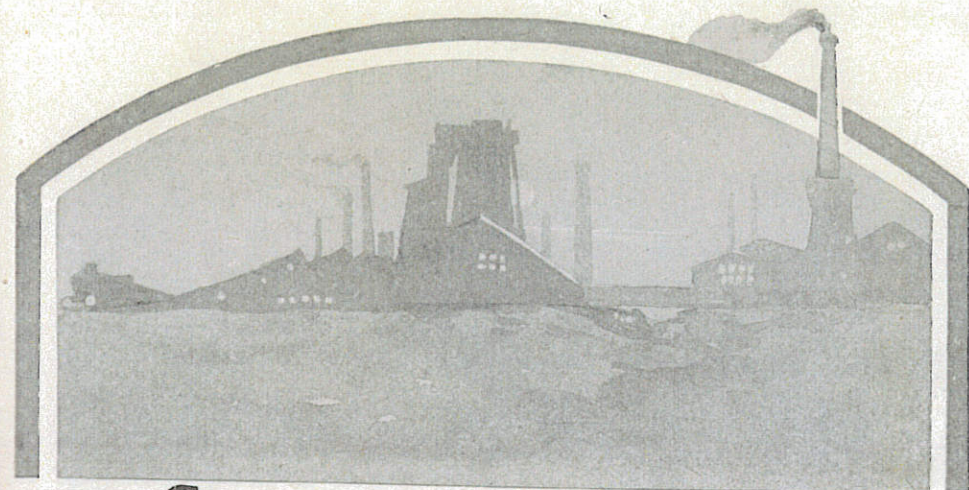
De très nombreuses demandes ne tardèrent pas à se produire et, au cours des années 1916 et 1917, cette somme fut répartie, à raison de 1.000 francs au maximum par appareil, entre les vingt-huit premiers groupements inscrits. Ces encouragements touchèrent les régions les plus diverses du réseau : Vaucluse, Gard, Basses-Alpes, Drôme, Ain, Rhône, Doubs, Yonne, Jura, Saône-et-Loire, Puy-de-Dôme, Allier, Côte-d'Or, Bouches-du-Rhône et Var.

D'autres Syndicats se sont constitués en 1918 et tout porte à croire que l'usage des tracteurs ne tardera pas à se généraliser sur tous les points où la configuration du sol ne sera pas un obstacle à leur utilisation.

Au cours de ses nombreuses enquêtes, le Service agricole de la Compagnie P. L. M. n'a pas perdu de vue ces premières tentatives. Il a visité les Syndicats et suivi leurs travaux. Les précieux documents qu'il a recueillis, dans les situations les plus diverses, l'ont mis en mesure, parfois, de donner d'utiles conseils aux intéressés.

Les tracteurs en usage, jusqu'à ce jour, sur le réseau P. L. M., ont rendu des services appréciables à l'agriculture. Ils ont permis d'exécuter avec rapidité, en temps utile, et avec une main-d'œuvre relativement faible, les travaux les plus divers : labours profonds et superficiels, moisson, fauchage, récolte des tubercules, etc., etc... Grâce à eux, de nombreux terrains ne sont pas restés en friche et de plus grandes surfaces ont pu être consacrées à la culture des céréales, notamment à celle du blé.

Ces premiers résultats font bien augurer de l'avenir.



LES GRANDES INDUSTRIES

Ainsi que chacun le sait, le réseau P. L. M. dessert non seulement de merveilleuses **régions touristiques** (la SAVOIE, le DAUPHINÉ, l'AUVERGNE, les CÉVENNES, la PROVENCE, la COTE D'AZUR, etc.) qui font l'admiration des voyageurs du monde entier, mais encore des **régions industrielles** de premier ordre telles que celles de : LYON, SAINT-ÉTIENNE, SAINT-CHAMOND, ROANNE, MONTBÉLIARD, AUDINCOURT, GRENOBLE, MARSEILLE, LE CREUSOT, CLERMONT-FERRAND, THIERS, etc... Ces dernières sont des plus intéressantes à visiter, en raison du développement formidable qu'y a atteint l'industrie pendant la guerre.

Les pages suivantes, qui constituent une sorte de Livre d'or du travail, contiennent quelques indications relatives à des Maisons qui méritaient d'être signalées parce qu'elles ont puissamment contribué à la gloire de notre industrie nationale.