

# BIBLIOTHEQUE DE TRAVAIL

Collection de brochures hebdomadaires pour le travail libre des enfants

Documentation de A. SAUPÉ (Sarthe)  
Avec l'autorisation de Monsieur le Chef d'Arrondissement  
et l'aimable collaboration  
de MM. LAMOLLE et QUANTIN, inspecteurs de la S.N.C.F. ;  
BRUNEAU, PELLETIER et THUAU, sous-chefs de gare.  
Adaptation pédagogique des Commissions de l'Institut Coopératif de l'Ecole Moderne

## LA GARE



L'Imprimerie à l'Ecole  
Cannes (A.-M.)

22 Juillet 1950

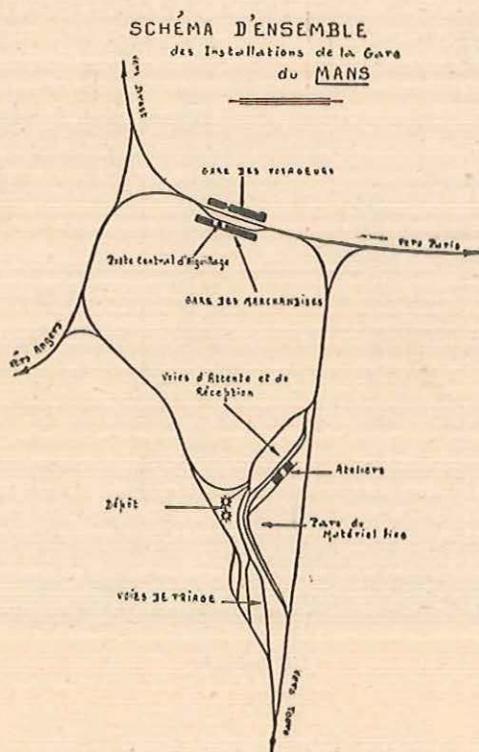
# 124

## Dans la même collection :

1. Chariots et carrosses.
3. Derniers progrès.
4. Dans les Alpes.
5. Le village Kabyle.
6. Les anciennes mesures.
7. Les premiers chemins de fer en France.
8. A. Bergès et la houille blanche.
9. Les dunes de Gascogne.
10. La forêt.
11. La forêt landaise.
12. Le liège
13. La chaux
14. Vendanges en Languedoc.
15. La banane.
16. Histoire du papier.
17. Histoire du théâtre.
18. Les mines d'anhracite.
19. Histoire de l'urbanisme.
20. Histoire du costume populaire.
21. La pierre de Tavel.
22. Histoire de l'écriture.
23. Histoire du livre.
24. Histoire du pain.
25. Les fortifications
26. Les abeilles.
27. Histoire de la navigation.
28. Histoire de l'aviation.
29. Les débuts de l'auto.
30. Le sel.
31. L'or.
32. La Hollande.
33. Le Zuyderzée.
34. Histoire de l'habitation.
35. Histoire de l'éclairage.
36. Histoire de l'automobile.
37. Les véhicules à moteur.
38. Ce que nous voyons au microscope.
39. Histoire de l'école.
40. Histoire du chauffage.
41. Histoire des coutumes funéraires.
42. Histoire des Postes.
43. Armoiries, emblèmes et médailles.
44. Histoire de la route.
45. Histoire des châteaux forts.
46. L'ostréiculture.
47. Histoire du chemin de fer.
48. Temples et églises.
49. Le temps.
50. La houille blanche.
51. La tourbe.
52. Jeux d'enfants.
53. Le Souf Constantinois.
54. Le bois Protat.
55. La préhistoire (I).
56. A l'aube de l'histoire.
57. Une usine métallurgique en Lorraine.
58. Histoire des maîtres d'école.
59. La vie urbaine au moyen âge.
60. Histoire des cordonniers.
61. L'île d'Ouessant.
62. La taupe.
63. Histoire des boulangers.
64. L'histoire des armes de jet.
65. Les coiffes de France.
66. Ogni, enfant esquimau.
67. La potasse.
68. Le commerce et l'industrie au moyen âge.
69. Grenoble.
70. Le palmier dattier.
71. Le parachute.
72. La Brie, terre à blé.
73. Les battages.
74. Gauthier de Chartres.
75. Le chocolat.
76. Roquefort.
77. Café.
78. Enfance bourgeoise en 1789.
79. Beloti.
80. L'ardoise.
81. Les arènes romaines.
82. La vie rurale au moyen âge.
83. Histoire des armes blanches.
84. Comment volent les avions.
85. La métallurgie.
86. Un village breton en 1895.
87. La poterie.
88. Les animaux du Zoo.
89. La côte picarde et sa plaine maritime.
90. La vie d'une commune au temps de la Révolution de 1789.
91. Bachir, enfant nomade du Sahara.
92. Histoire des bains (I).
93. Noël de France.
94. Azack.
95. En Poitou.
96. Coémons et goémoniers.
97. En Chalosse.
98. Un estuaire breton : la Rance.
99. C'est grand, la mer.
100. L'Ecole buissonnière.
101. Les bâtisseurs 1949.
102. Explorations souterraines.
103. Dans les grottes.
104. Les arbres et les arbustes de chez nous.
105. Sur les routes du ciel.
106. En plein vol.
107. La vie du métro.
108. La bonneterie.

A. SAUPÉ

# LA GARE



## Le voyageur

M. Durand veut se rendre à La Roche-sur-Yon.

Il arrive dans la cour de la gare du Mans et pénètre dans une vaste salle où les voyageurs attendent : c'est la Salle des Pas Perdus, ainsi nommée à cause de sa grandeur.

Il regarde autour de lui et lit dans un coin : « RENSEIGNEMENTS » écrit en grandes lettres au-dessus d'un guichet.

370		(PARIS) CHARTRES → SAUMUR											
PARIS		1813		1901		1903		1907		1909		1911	
ARRIVÉE		DÉPART		ARRIVÉE		DÉPART		ARRIVÉE		DÉPART		ARRIVÉE	
1	PARIS	7 20	7 29	8 45	11 33	17 15	17 24	17 21	17 30	17 27	17 36	17 33	17 42
2	VERMOREL (C)	7 29	7 38	8 54	11 42	17 24	17 33	17 30	17 39	17 36	17 45	17 42	17 51
3	CHARTRES	7 39	7 48	9 04	11 52	17 34	17 43	17 40	17 49	17 46	17 55	17 52	18 01
ALLER		1813	1901	1903	1907	1909	1909	1909	1911				
4	CHARTRES	8 17	8 26	9 42	12 30	19 06	19 15	19 12	19 21	19 18	19 27	19 24	19 33
5	LA TAYE	8 27	8 36	9 52	12 40	19 16	19 25	19 22	19 31	19 28	19 37	19 34	19 43
6	BALEAUX-LE-PR.	8 34	8 43	10 00	12 48	19 23	19 32	19 29	19 38	19 35	19 44	19 41	19 50
7	MADRY-BARDANVILLE	8 40	8 49	10 06	12 54	19 29	19 38	19 35	19 44	19 41	19 50	19 47	19 56
8	ILLIERE	8 44	8 53	10 10	12 58	19 33	19 42	19 39	19 48	19 45	19 54	19 51	20 00
9	VIRIVIDDY-MORTAY	8 48	8 57	10 14	13 02	19 37	19 46	19 43	19 52	19 49	20 00	19 57	20 06
10	BROU	8 52	9 01	10 18	13 06	19 41	19 50	19 47	19 56	19 53	20 04	20 01	20 10
11	LE BOIS-MOUCHEY	8 56	9 05	10 22	13 10	19 45	19 54	19 51	20 00	19 57	20 08	20 05	20 14
12	ARROU	9 00	9 09	10 26	13 14	19 49	19 58	19 55	20 04	20 01	20 12	20 09	20 18
13	COURVALAIN	9 04	9 13	10 30	13 18	19 53	20 02	19 59	20 08	20 05	20 16	20 13	20 22
14	SCILLERS	9 08	9 17	10 34	13 22	19 57	20 06	20 03	20 12	20 09	20 20	20 17	20 26
15	DROUE	9 12	9 21	10 38	13 26	20 01	20 10	20 07	20 16	20 13	20 24	20 21	20 30
16	BOURVAL-ET-AGIL	9 16	9 25	10 42	13 30	20 05	20 14	20 11	20 20	20 17	20 28	20 25	20 34
17	MONDOUBLEAU	9 20	9 29	10 46	13 34	20 09	20 18	20 15	20 24	20 21	20 32	20 29	20 38
18	BAHGE-SUR-BRAYE	9 24	9 33	10 50	13 38	20 13	20 22	20 19	20 28	20 25	20 36	20 33	20 42
19	SAVOUY-DE-BRAYE	9 28	9 37	10 54	13 42	20 17	20 26	20 23	20 32	20 29	20 40	20 37	20 46
20	BESEE-SUR-BRAYE	9 32	9 41	10 58	13 46	20 21	20 30	20 27	20 36	20 33	20 44	20 41	20 50
21	LAVERAY	9 36	9 45	11 02	13 50	20 25	20 34	20 31	20 40	20 37	20 48	20 45	20 54
22	FONT-DE-BRAYE	9 40	9 49	11 06	13 54	20 29	20 38	20 35	20 44	20 41	20 52	20 49	20 58
23	SAUMUR	9 44	9 53	11 10	13 58	20 33	20 42	20 39	20 48	20 45	20 56	20 53	21 02
24	HUILLE-FERME	9 48	9 57	11 14	14 02	20 37	20 46	20 43	20 52	20 49	21 00	20 57	21 06
25	LA CHATRE-POISSAY	9 52	10 01	11 18	14 06	20 41	20 50	20 47	20 56	20 53	21 04	21 01	21 10
26	CHATAIGNES	9 56	10 05	11 22	14 10	20 45	20 54	20 51	21 00	20 57	21 08	21 05	21 14
27	NARCON-YOVRAY	10 00	10 09	11 26	14 14	20 49	20 58	20 55	21 04	21 01	21 12	21 09	21 18
28	CHATEAU	10 04	10 13	11 30	14 18	20 53	21 02	20 59	21 08	21 05	21 16	21 13	21 22
29	DU-LOIRX	10 08	10 17	11 34	14 22	20 57	21 06	21 03	21 12	21 09	21 20	21 17	21 26
30	ST-AUBIN-LA-BROUERE	10 12	10 21	11 38	14 26	21 01	21 10	21 07	21 16	21 13	21 24	21 21	21 30
31	CHENU	10 16	10 25	11 42	14 30	21 05	21 14	21 11	21 20	21 17	21 28	21 25	21 34
32	CHATEAU-DE-FRUEIL	10 20	10 29	11 46	14 34	21 09	21 18	21 15	21 24	21 21	21 32	21 29	21 38
33	LA-TANCHET-LUSLE	10 24	10 33	11 50	14 38	21 13	21 22	21 19	21 28	21 25	21 36	21 33	21 42
34	MIGNON-LE-VICOMTE	10 28	10 37	11 54	14 42	21 17	21 26	21 23	21 32	21 29	21 40	21 37	21 46
35	NOYANT-MEON	10 32	10 41	11 58	14 46	21 21	21 30	21 27	21 36	21 33	21 44	21 41	21 50
36	LURIERE-BOUTON	10 36	10 45	12 02	14 50	21 25	21 34	21 31	21 40	21 37	21 48	21 45	21 54
37	VERMOREL	10 40	10 49	12 06	14 54	21 29	21 38	21 35	21 44	21 41	21 52	21 49	22 00
38	BOU-ET-PHILBERT	10 44	10 53	12 10	14 58	21 33	21 42	21 39	21 48	21 45	22 00	21 57	22 06
39	SAUVY	10 48	10 57	12 14	15 02	21 37	21 46	21 43	21 52	21 49	22 04	22 01	22 10
40	SAUMUR	10 52	11 01	12 18	15 06	21 41	21 50	21 47	21 56	21 53	22 08	22 05	22 14
41	SAUMUR	11 00	11 09	12 26	15 14	21 49	21 58	21 55	22 04	22 01	22 16	22 13	22 22
42	SAUMUR	11 08	11 17	12 34	15 22	21 57	22 06	22 03	22 12	22 09	22 24	22 21	22 30
43	SAUMUR	11 16	11 25	12 42	15 30	22 05	22 14	22 11	22 20	22 17	22 32	22 29	22 38
44	SAUMUR	11 24	11 33	12 50	15 38	22 13	22 22	22 19	22 28	22 25	22 40	22 37	22 46
45	SAUMUR	11 32	11 41	12 58	15 46	22 21	22 30	22 27	22 36	22 33	22 48	22 45	22 54
46	SAUMUR	11 40	11 49	13 06	15 54	22 29	22 38	22 35	22 44	22 41	22 56	22 53	23 02
47	SAUMUR	11 48	11 57	13 14	16 02	22 37	22 46	22 43	22 52	22 49	23 04	23 01	23 10
48	SAUMUR	11 56	12 05	13 22	16 10	22 45	22 54	22 51	23 00	22 57	23 12	23 09	23 18
49	SAUMUR	12 04	12 13	13 30	16 18	22 53	23 02	22 59	23 08	23 05	23 20	23 17	23 26
50	SAUMUR	12 12	12 21	13 38	16 26	23 01	23 10	23 07	23 16	23 13	23 28	23 25	23 34
51	SAUMUR	12 20	12 29	13 46	16 34	23 09	23 18	23 15	23 24	23 21	23 36	23 33	23 42
52	SAUMUR	12 28	12 37	13 54	16 42	23 17	23 26	23 23	23 32	23 29	23 44	23 41	23 50
53	SAUMUR	12 36	12 45	14 02	16 50	23 25	23 34	23 31	23 40	23 37	23 52	23 49	23 58
54	SAUMUR	12 44	12 53	14 10	16 58	23 33	23 42	23 39	23 48	23 45	24 00	23 57	24 06
55	SAUMUR	12 52	13 01	14 18	17 06	23 41	23 50	23 47	23 56	23 53	24 08	24 05	24 14
56	SAUMUR	13 00	13 09	14 26	17 14	23 49	23 58	23 55	24 04	24 01	24 16	24 13	24 22
57	SAUMUR	13 08	13 17	14 34	17 22	23 57	24 06	24 03	24 12	24 09	24 24	24 21	24 30
58	SAUMUR	13 16	13 25	14 42	17 30	24 05	24 14	24 11	24 20	24 17	24 32	24 29	24 38
59	SAUMUR	13 24	13 33	14 50	17 38	24 13	24 22	24 19	24 28	24 25	24 40	24 37	24 46
60	SAUMUR	13 32	13 41	14 58	17 46	24 21	24 30	24 27	24 36	24 33	24 48	24 45	24 54
61	SAUMUR	13 40	13 49	15 06	17 54	24 29	24 38	24 35	24 44	24 41	24 56	24 53	25 02
62	SAUMUR	13 48	13 57	15 14	18 02	24 37	24 46	24 43	24 52	24 49	25 04	25 01	25 10
63	SAUMUR	13 56	14 05	15 22	18 10	24 45	24 54	24 51	25 00	24 57	25 12	25 09	25 18
64	SAUMUR	14 04	14 13	15 30	18 18	24 53	25 02	25 00	25 09	25 06	25 20	25 17	25 26
65	SAUMUR	14 12	14 21	15 38	18 26	25 01	25 10	25 07	25 16	25 13	25 28	25 25	25 34
66	SAUMUR	14 20	14 29	15 46	18 34	25 09	25 18	25 15	25 24	25 21	25 36	25 33	25 42
67	SAUMUR	14 28	14 37	15 54	18 42	25 17	25 26	25 23	25 32	25 29	25 44	25 41	25 50
68	SAUMUR	14 36	14 45	16 02	18 50	25 25	25 34	25 31	25 40	25 37	25 52	25 49	25 58
69	SAUMUR	14 44	14 53	16 10	18 58	25 33	25 42	25 39	25 48	25 45	26 00	25 57	26 06
70	SAUMUR	14 52	15 01	16 18	19 06	25 41	25 50	25 47	25 56	25 53	26 08	26 05	26 14
71	SAUMUR	15 00	15 09	16 26	19 14	25 49	25 58	25 55	26 04	26 01	26 16	26 13	26 22
72	SAUMUR	15 08	15 17	16 34	19 22	25 57	26 06	26 03	26 12	26 09	26 24	26 21	26 30
73	SAUMUR	15 16	15 25	16 42	19 30	26 05	26 14	26 11	26 20	26 17	26 32	26 29	26 38
74	SAUMUR	15 24	15 33	16 50	19 38	26 13	26 22	26 19	26 28	26 25	26 40	26 37	26 46
75	SAUMUR	15 32	15 41	16 58	19 46	26 21	26 30	26 27	26 36	26 33	26 48	26 45	26 54
76	SAUMUR	15 40	15 49	17 06	19 54	26 29	26 38	26 35	26 44	26 41	26 56	26 53	27 02
77	SAUMUR	15 48	15 57	17 14	2								



*Tableau des « Départs » des trains*

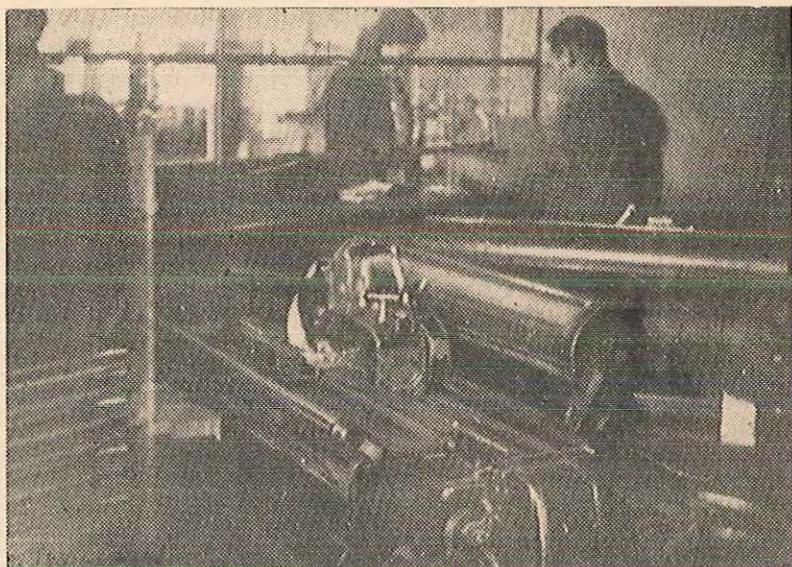
CLICHÉ PELLETIER.

## Le tableau des départs

M. Durand aperçoit dans un autre angle de la salle un grand tableau : « DEPARTS », sur lequel il lit :

NANTES Express 10 h. 31 Quai D

Il sait exactement maintenant à quel endroit il doit trouver son train.



*Machine automatique à fabriquer les billets*

CLICHÉ PELLETIER.

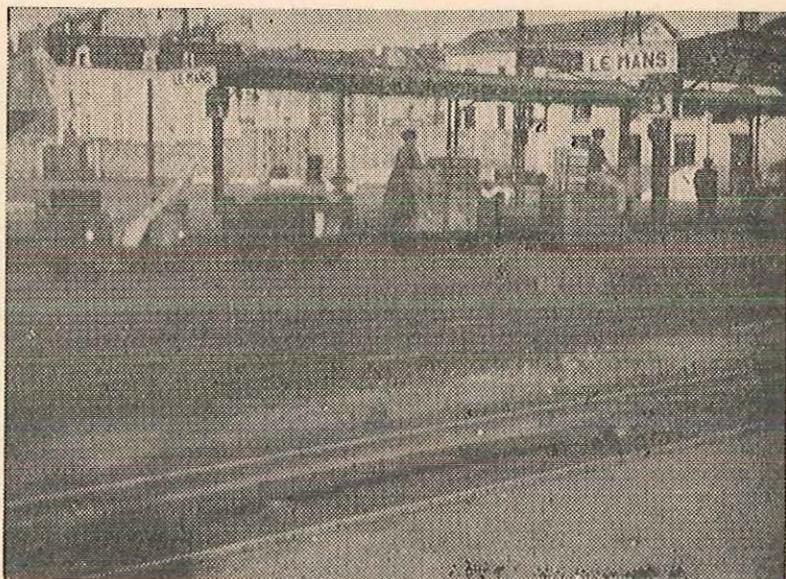
## Le billet

En face, dans la même salle, M. Durand s'approche de l'un des guichets entièrement vitrés pour demander son billet à un employé :

« Un aller troisième classe pour La Roche-sur-Yon par Nantes ! dit-il en présentant sa carte de famille nombreuse à 30 % de réduction.

— Le Mans-Nantes, 185 km. ; Nantes-La Roche-sur-Yon, 115 kilomètres ; total, 300 kilomètres, répond l'employé en portant ces indications sur une machine automatique qui imprime le billet avec son prix.

— Voici, 84 francs ! »



*Rame de wagonnets à bagages*

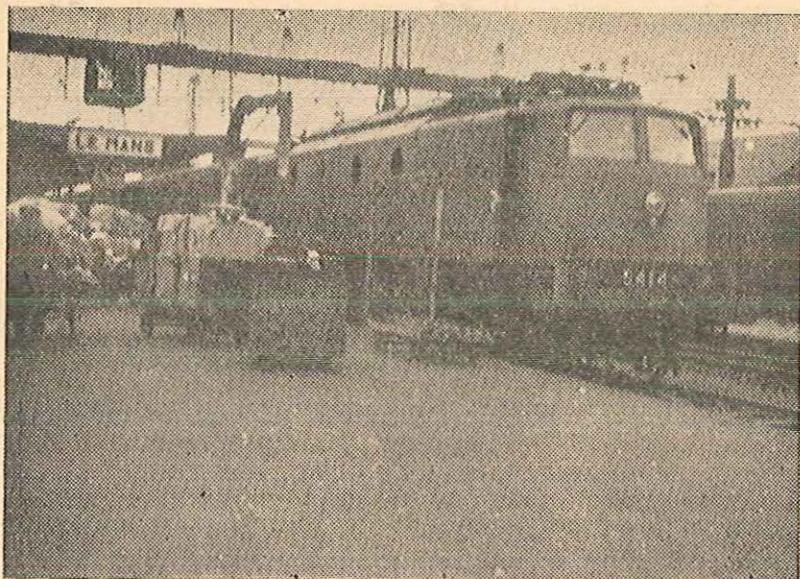
CLICHÉ PELLETIER.

## L'enregistrement des bagages

M. Durand emporte aussi des bagages pour lesquels il est obligé de payer des frais de transport ; il se rend donc maintenant au guichet « ENREGISTREMENT DES BAGAGES ».

Sur présentation de son billet, un employé les enregistre et colle dessus une étiquette « La Roche-sur-Yon », nom de la gare de destination, et un numéro d'enregistrement correspondant à celui du bulletin de bagages remis au voyageur.

Des rames de wagonnets reçoivent les bagages. Elles sont tirées sur les quais par un petit tracteur à essence jusqu'aux fourgons des trains de voyageurs dans lesquels des manœuvres les chargent.



*Derrière la locomotive électrique, le fourgon à bagages en cours de chargement*

CLICHÉ PELLETIER.

## Les quais

Après avoir acheté un journal et un livre à la bibliothèque de la gare, M. Durand quitte la Salle des Pas Perdus, donne son billet à poinçonner à un contrôleur et gagne obligatoirement le quai « D » par le souterrain qui évite les dangers de la traversée des voies.

Aux carrefours, il voit des pancartes accrochées aux murs : « Quai B, Paris », « Quai C, Saumur », « Quai D, Nantes », etc... avec des flèches indiquant la direction à suivre.

Il arrive sur le quai « D », trouve un train de voyageurs dont certains wagons portent des pancartes : « Nantes Express ».

« Voici mon train ! » pense M. Durand et il monte dans une voiture de troisième classe.

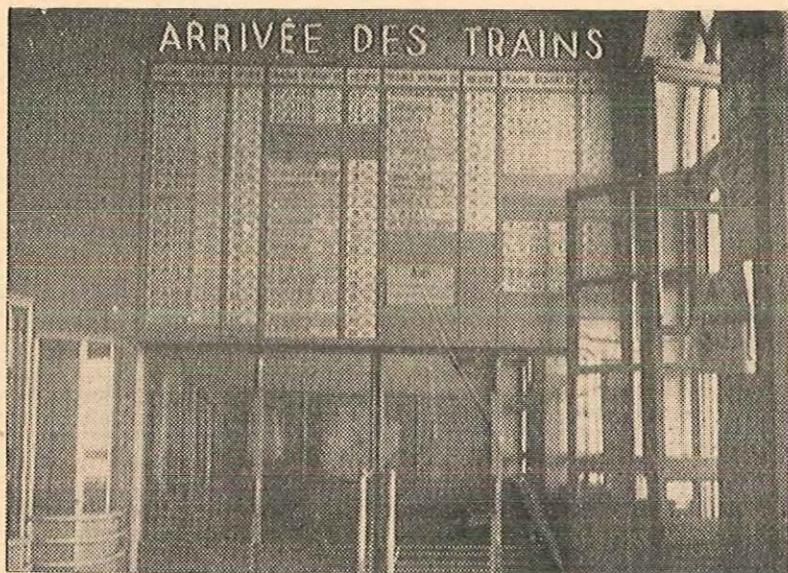


Tableau de « l'Arrivée des trains »

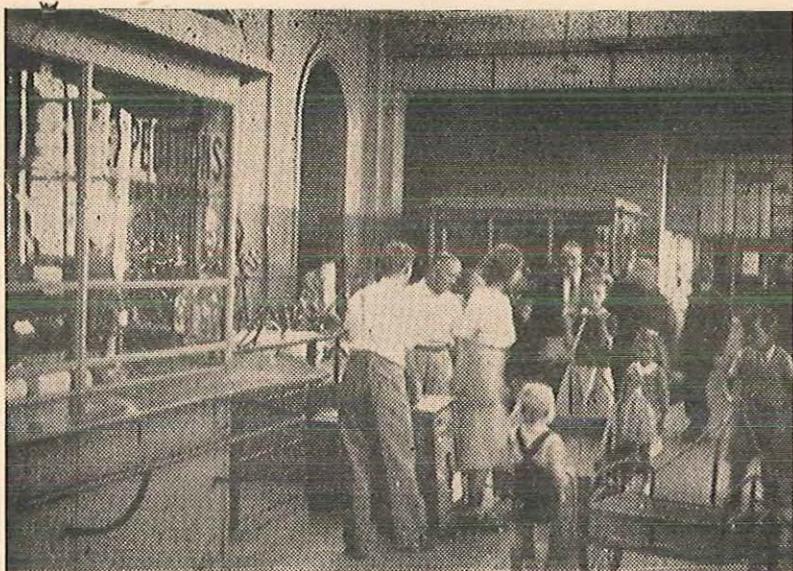
CLICHÉ PELLETIER.

## L'arrivée des trains

Mais depuis que M. Durand est dans la gare, des trains s'y sont arrêtés, venant de diverses directions. De nombreux voyageurs en descendent.

A la sortie du souterrain, des personnes, renseignées par le grand tableau « ARRIVÉE DES TRAINS », guettent parmi ces voyageurs l'apparition de parents ou amis.

Certains sont au bout de leur voyage, d'autres profitent d'un arrêt suffisamment long pour aller en ville.



*Service des « Bagages » et de la « Consigne »*

CLICHÉ PELLETIER.

## La consigne

L'un des voyageurs, M. Dupont, embarrassé par ses valises, dépose celles-ci à la « CONSIGNE ».

L'employé colle dessus une étiquette spéciale portant un numéro et remet à M. Dupont un bulletin de consigne indiquant le nombre de valises et le même numéro que celui de l'étiquette.

De retour à la gare, M. Dupont présente son bulletin, paie son droit de consigne, reçoit ses valises et va prendre son train.



*Train de voyageurs en partance*

CLICHÉ PELLETIER.

## Le départ du train

Bientôt le haut-parleur annonce le départ :

« Attention au bord du quai !... L'express pour Nantes va partir... Fermez les portières !... »

L'employé de service donne le signal du départ, le coup de sifflet de la puissante locomotive lui répond et, à l'heure exacte prévue, indiquée par les nombreuses horloges électriques de la gare, le train s'ébranle et prend rapidement de la vitesse...

Nos voyageurs ont quitté Le Mans... mais les services de la S.N.C.F. du Mans ne les abandonnent pas pour cela.



*Poste central électrique d'aiguillage. De chaque côté, les halles de marchandises*

CLICHÉ PELLETIER.

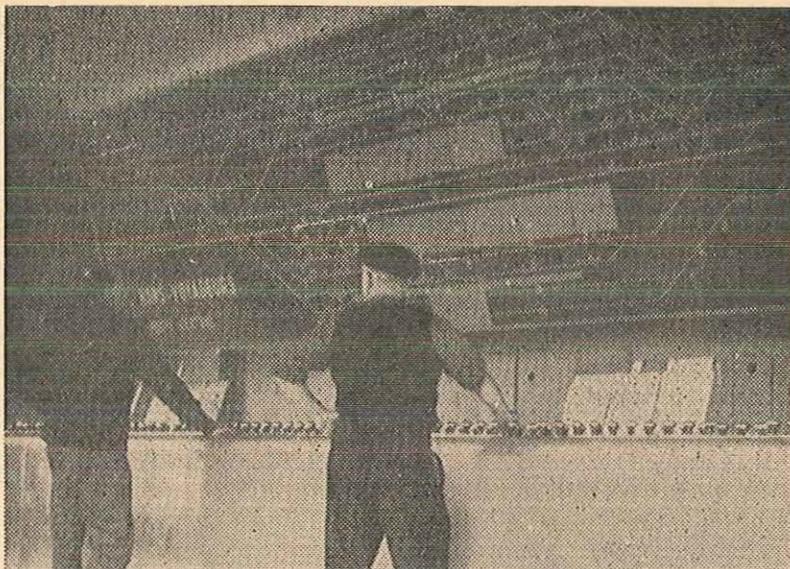
## Au poste d'aiguillage

Quelques instants avant le départ du train, l'un des deux aiguilleurs du poste central d'aiguillage avait « préparé la voie » au convoi.

Dans ce poste, une merveille de réalisation dominant l'ensemble des voies, où tout fonctionne électriquement sans la moindre erreur possible, quatre hommes seulement sont de service : c'est le « cerveau de la gare ».

Le Chef de Sécurité qui s'y trouve est le maître absolu de tout le trafic sur les voies ferrées entre les sorties sur Paris, sur Tours et sur Brest.

A côté de lui, un employé porte au fur et à mesure sur un graphique tous les mouvements de trains qui s'effectuent en gare. C'est aussi ce dernier qui annonce les arrivées et les départs à l'aide du haut-parleur.



*Plan lumineux des voies du poste central d'aiguillage*  
Remarquez, en clair, la position des quatre convois

CLICHÉ PELLETIER.

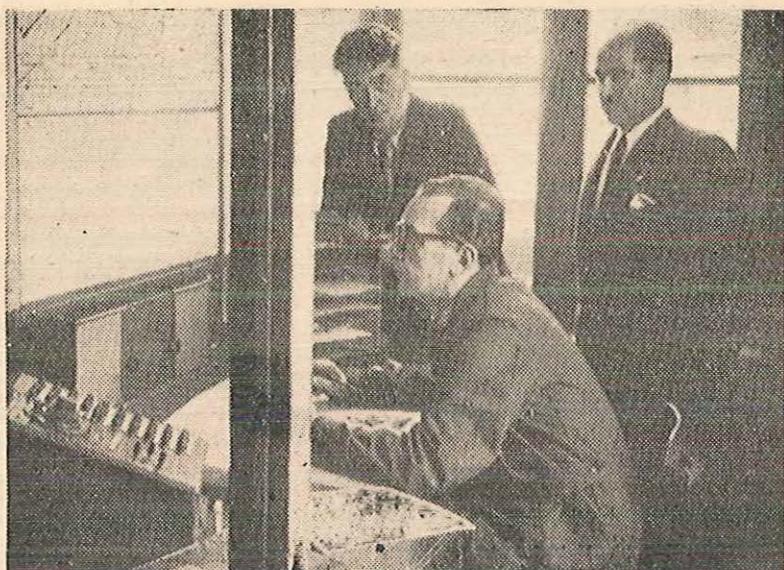
## Le plan lumineux

En face des employés, sur une longue table, sont disposés de nombreux petits leviers qui commandent les signaux et les aiguilles.

Lorsqu'une locomotive ou un train est annoncé, un aiguilleur manœuvre certains de ces leviers pour préparer son passage dans la gare sur les voies voulues. Ceci se fait d'un seul coup et non pas en agissant séparément sur les aiguilles et les signaux.

Mais le mécanisme est tel que, ce passage préparé, aucune voie ne peut permettre à un autre convoi d'arriver dessus : la sécurité est donc absolue.

Au-dessus, sur un grand plan, tout cela apparaît en couleurs lumineuses : les aiguilles et les signaux manœuvrés sont représentés chacun par un point, les trains sont figurés par un trait jaune clair qui se déplace.



*Le « régulateur » de la gare du Mans, « Cerveau de l'Arrondissement »*

CLICHÉ PELLETIER.

## Le régulateur

Pendant ce temps, le train de nos voyageurs poursuit rapidement sa route. Mais le « Régulateur », installé dans un autre bâtiment de la gare du Mans, surveille sa marche ainsi que celle de tous les trains circulant dans la zone de l'arrondissement du Mans.

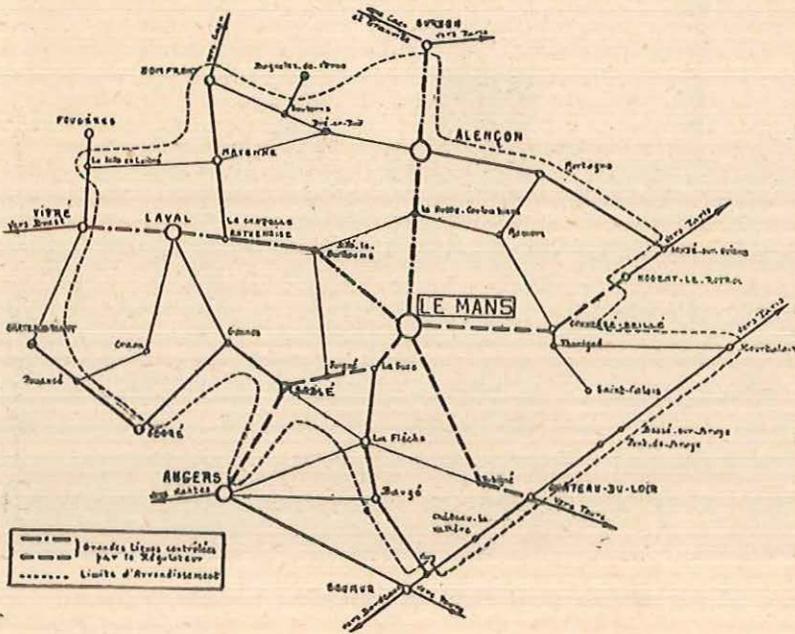
Le microphone-haut-parleur annonce :

« Le Genest, le 582 passe à 13 heures 26 minutes !... »

Puis, peu après :

« Laval, le 582 passe à 13 heures 33 minutes !... »

Ce sont les gares qui se nomment et qui indiquent le numéro et l'heure de passage des différents trains. Une horloge de précision sous les yeux, l'agent du Régulateur contrôle l'heure qu'il porte aussitôt sur un graphique ainsi que tous les incidents pouvant survenir (chute de voyageur, déraillement, etc...). Rien ne lui échappe : il sait à tout moment, quand et où, tout ce qui se produit dans sa zone de contrôle.



Plan de l'Arrondissement du Mans

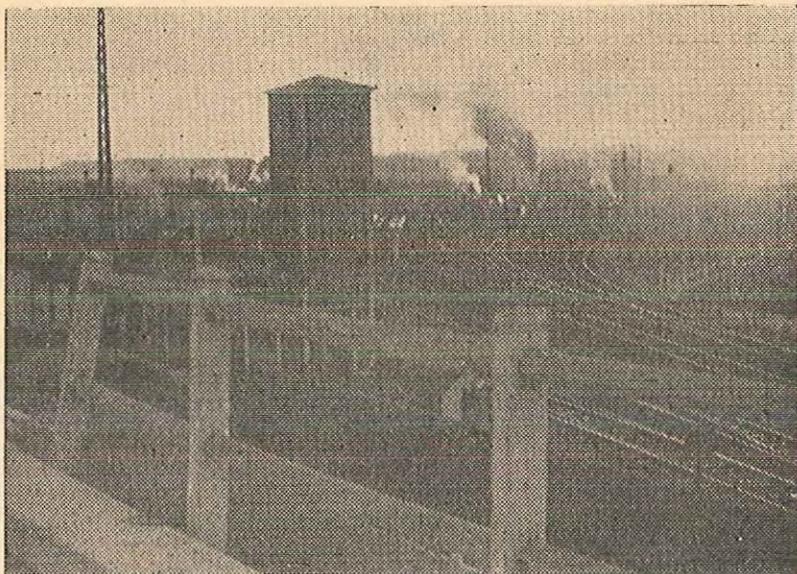
## Le contrôle des trains

Un seul homme aurait du mal à contrôler les nombreux trains qui circulent au même moment dans la zone de l'arrondissement du Mans. Celle-ci est donc divisée en deux parties placées chacune sous la responsabilité d'un agent.

Ainsi ce dernier a le temps de réfléchir aux modifications de marche à apporter aux trains en cas de besoin : garage non prévu pour laisser passer un autre train, wagon accidenté à laisser dans une gare, convoi à arrêter, etc...

Le Régulateur est le maître absolu dans sa zone comme le chef de sécurité l'est à l'intérieur de la gare du Mans.

En cours de route, le voyageur bénéficie également de la plus grande sécurité possible.



*Vue générale sur le dépôt des locomotives à la gare de triage*

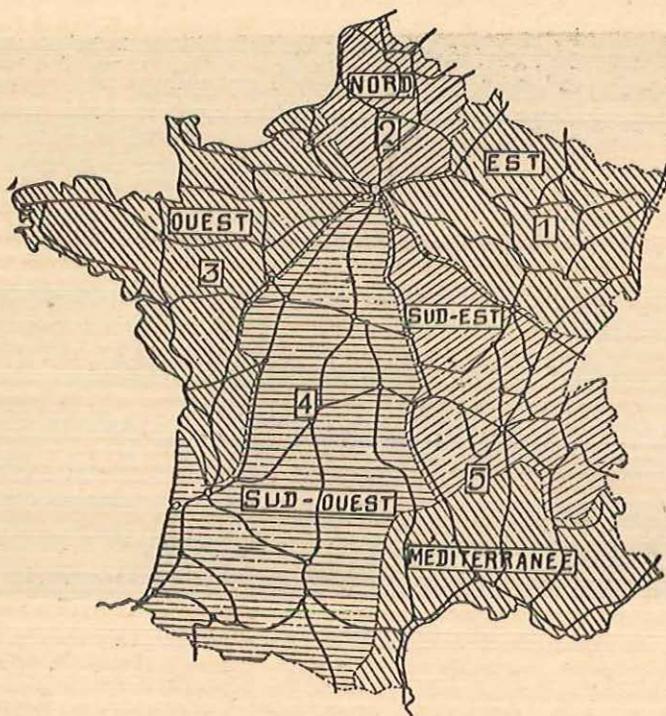
CLICHÉ PELLETIER.

## Mise en service des wagons

La salle voisine est occupée par le « BUREAU DE LA REPAR-  
TITION DU MATERIEL ». Là aussi les trains sont suivis.

Dans un tableau, avec une étiquette par voiture portant son numéro, on connaît la composition exacte, le nombre et le numéro de toutes les rames en service dans la zone de l'arrondissement ainsi que le matériel en réserve ou en réparation.

Si une voiture est accidentée, aussitôt les ordres sont donnés pour la remplacer par une autre dont on connaît le lieu de stationnement. De même, aux périodes d'affluence, des rames supplémentaires sont mises en service sans le moindre trouble pour le trafic régulier grâce à l'ordre, à la précision, à l'exactitude et à la discipline qui règnent partout à la S.N.C.F.



Les régions S.N.C.F.

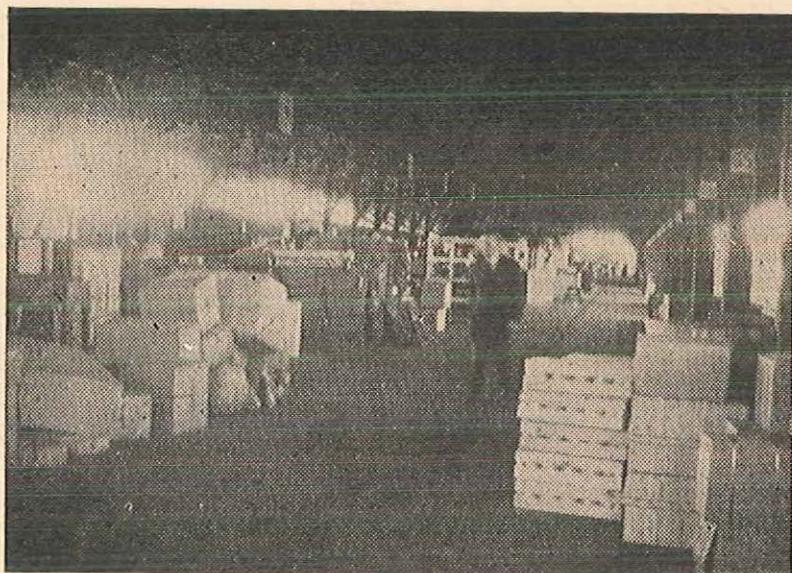
## Les marchandises

L'expéditeur se rend dans une gare avec son colis.

Un employé lui remet une fiche sur laquelle il inscrit son nom, son adresse, le nom et l'adresse du destinataire, la gare de destination, la nature du colis, son poids, sa valeur...

Sur le colis, l'employé colle un numéro qui indique son ordre dans les expéditions de la gare. Il y ajoute une étiquette « Service ». Par exemple, un colis partant du Mans pour Lyon recevra une étiquette « Service » portant l'indicatif de wagnage « 5 Lyon 10 » ; le chiffre 5 représentant le numéro de la région Sud-Est, 10 étant le numéro de wagnage de Lyon.

A l'aide d'un registre portant le nom de toutes les gares ou stations de la S.N.C.F., l'employé détermine le montant du port. L'expéditeur l'acquitte (port payé) ou le laisse à régler au destinataire (port dû).



*La halle des marchandises*

CLICHÉ PELLETIER.

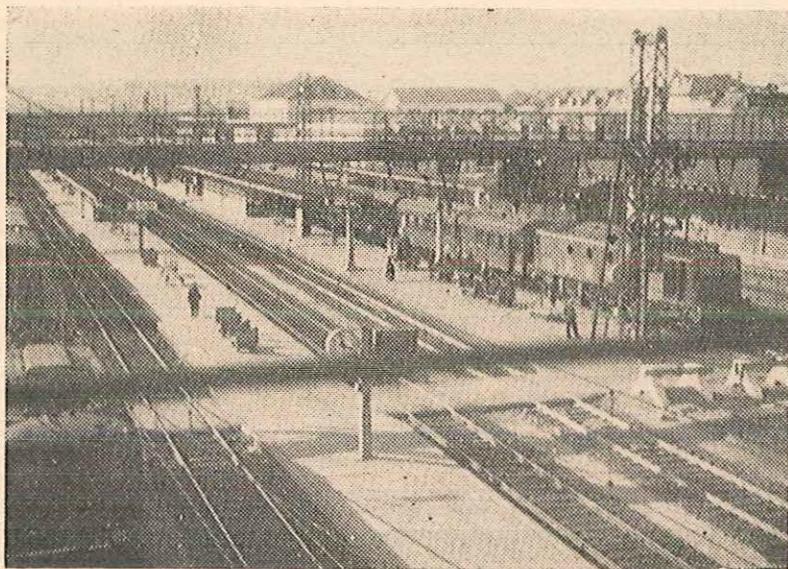
## Le chargement du colis

Le colis est chargé dans le prochain train allant dans cette direction...

Il arrive bientôt dans une gare dite « d'éclatement », Le Mans par exemple. Le train de marchandises est amené à quai sous une grande halle. Les wagons y sont déchargés mais déjà, de l'autre côté de la halle, une autre rame de wagons à marchandises est préparée. Chacun de ces wagons porte une étiquette avec des lettres correspondant à la zone et à la ligne de destination.

Si un wagon correspondant à la destination du colis est en préparation, on l'y charge immédiatement, sinon il est entreposé sous la halle, à une place bien déterminée.

A cet effet, le sol cimenté de la halle est divisé en rectangles à la peinture blanche. Chacun d'eux porte une pancarte indiquant la destination des colis à y déposer.



*Vue générale de la Gare-Voyageurs*

CLICHÉ PELLETIER.

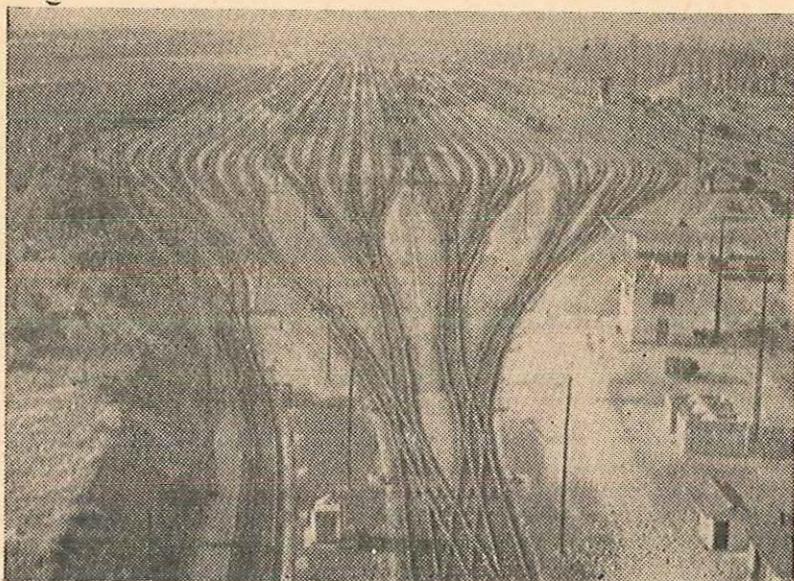
## L'acheminement des colis

Bientôt le chargement est terminé ; une locomotive de manœuvre emmène la rame et chacun des wagons est rattaché à un convoi se dirigeant vers la même zone de destination.

Aussitôt, une autre rame de matériel vide vient occuper la place libérée sous la halle.

Les colis à destination du Mans sont entreposés à part. Mais la ville étant très étendue, son territoire a été partagé en quatre secteurs. Les colis sont répartis dans l'un ou l'autre, suivant la rue du destinataire. Les camionneurs qui en prennent livraison ne font qu'un seul secteur chacun, ce qui facilite grandement leur travail.

Dans les petites gares, à l'arrivée d'un colis, une lettre d'avis est adressée au destinataire, l'invitant à en prendre livraison dans un délai limité.



*Le « plateau » de triage où se forment les nouvelles rames*

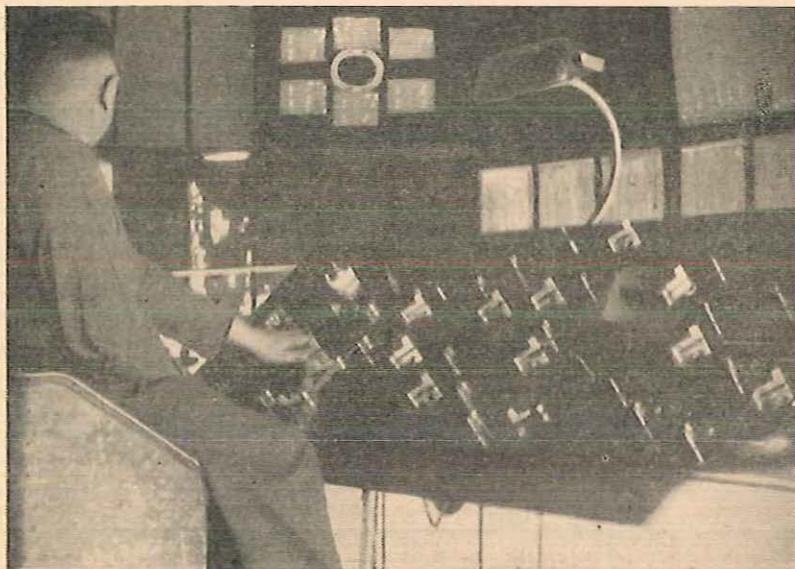
CLICHÉ PELLETIER.

## A la gare de triage

Le wagon à marchandises (wagon couvert, plateau, tombereau, citerne...) est toujours muni d'une étiquette indiquant sa destination.

Les trains de marchandises arrivant au Mans sont composés de wagons ayant parfois parcouru de grandes distances (vins du Roussillon, savons de Marseille...). Ils portent des étiquettes différentes car la plupart ne sont pas destinés au Mans même. On est donc obligé de les séparer les uns des autres pour permettre à chacun d'eux de poursuivre sa route.

Ceci est le rôle de la vaste gare de triage du Mans.



*Intérieur du poste d'aiguillage de butte. Au fond, en haut  
le panneau lumineux où s'inscrivent les numéros des voies*

CLICHÉ PELLETIER.

## Le tri des wagons

Dès que le convoi s'y arrête, la locomotive est détachée et gagne le dépôt des machines.

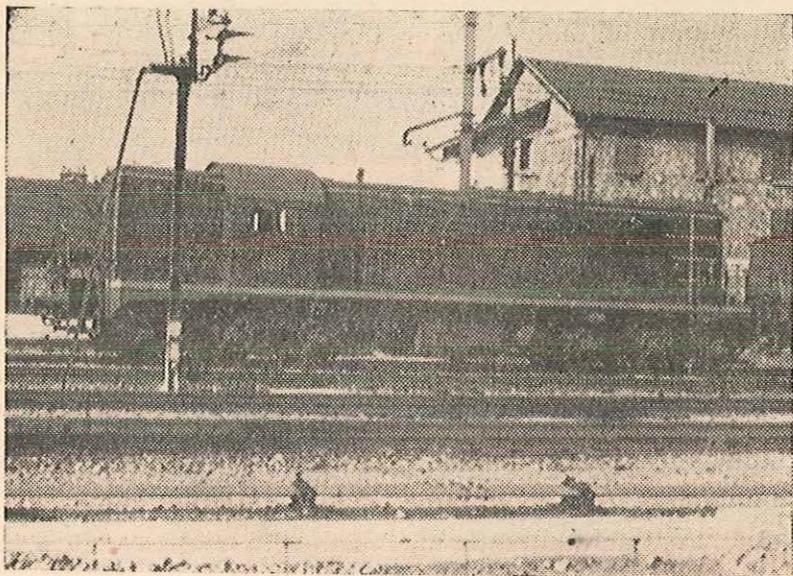
Deux agents, un de chaque côté du train, le longent en entier pour vérifier l'état du matériel : ils dirigent les wagons accidentés sur l'atelier des réparations.

Deux autres employés suivent également tout le train et lisent les étiquettes portées sur les wagons.

Ceux de destinations différentes ont leurs chaînes séparées les unes des autres tandis que leur système d'attelage est desserré de manière à pouvoir être rapidement décroché par la suite.

En même temps, ils sont marqués à la craie pour indiquer le numéro de la voie sur laquelle il faut les diriger.

Chaque wagon est pointé sur la « fiche de débranchement » qui permet de connaître le nombre de wagons à envoyer sur chacune des voies de formation et de répartir le travail entre les caleurs.



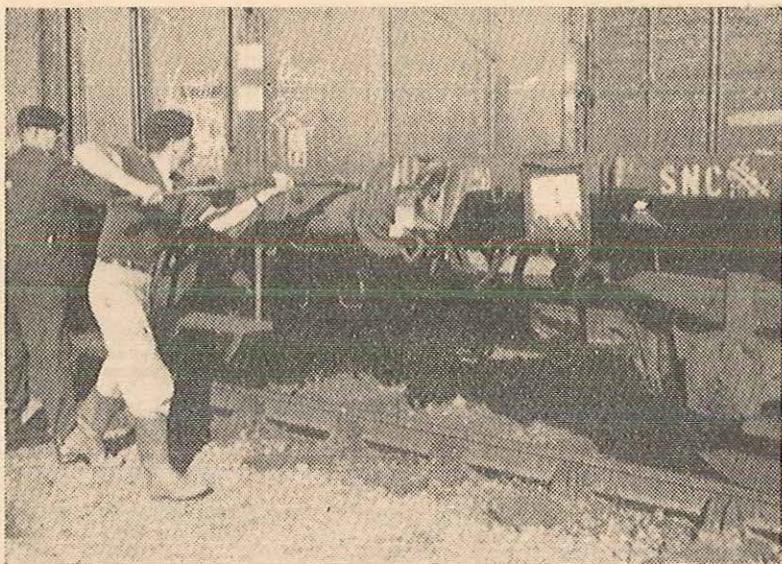
*Locomotive Diésel électrique de manœuvre*

CLICHÉ PELLETIER.

## Vers la « butte »

Une locomotive Diésel électrique de manœuvre est attelée sur le train qu'elle emmène vers la « Butte », appelée ainsi parce que la voie s'y présente en forme de double plan incliné.

Arrivée sur le sommet de cette dernière, la locomotive est détachée du convoi et, par une voie latérale, va se placer à l'autre extrémité de la rame qu'elle poussera maintenant.



*Décrochage des attelages de wagons à la perche, sur la « butte »*

CLICHÉ PELLETIER.

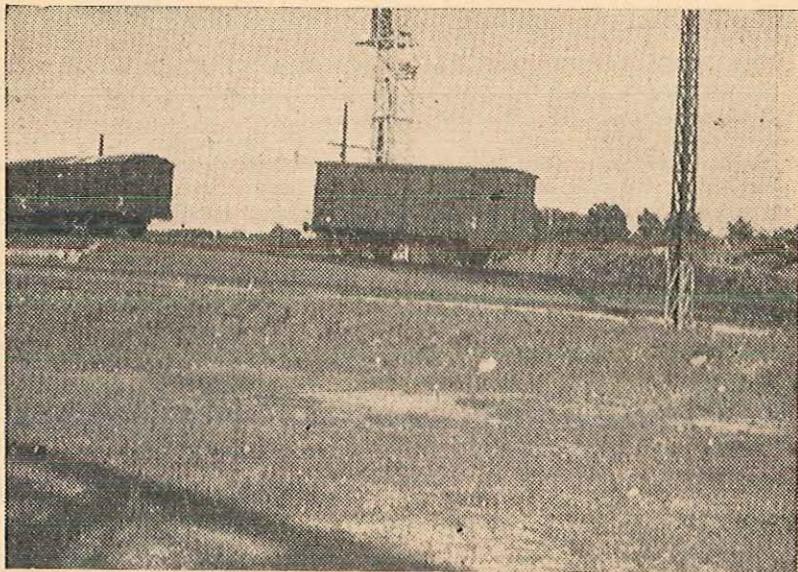
## Sur la « butte »

Le chef de butte prend le commandement, la « fiche de débranchement » sous les yeux.

Il donne ses ordres au mécanicien par des signaux lumineux qui apparaissent sur un panneau placé près du poste de butte. Le train est mis en route à vitesse réduite.

Par l'intermédiaire d'un autre panneau lumineux installé à l'intérieur du poste d'aiguillage électrique de butte, le chef de butte indique à l'aiguilleur le numéro de la voie sur laquelle il doit diriger le prochain wagon. Il l'annonce en même temps par haut-parleur à l'aiguilleur et aux caleurs qui se préparent.

Sur la « butte », depuis que la rame s'est remise en mouvement, un manœuvre décroche à l'aide d'une perche les attelages qui avaient été parfaitement desserrés.



*Wagon se détachant sur la « butte »*

CLICHÉ PELLETIER.

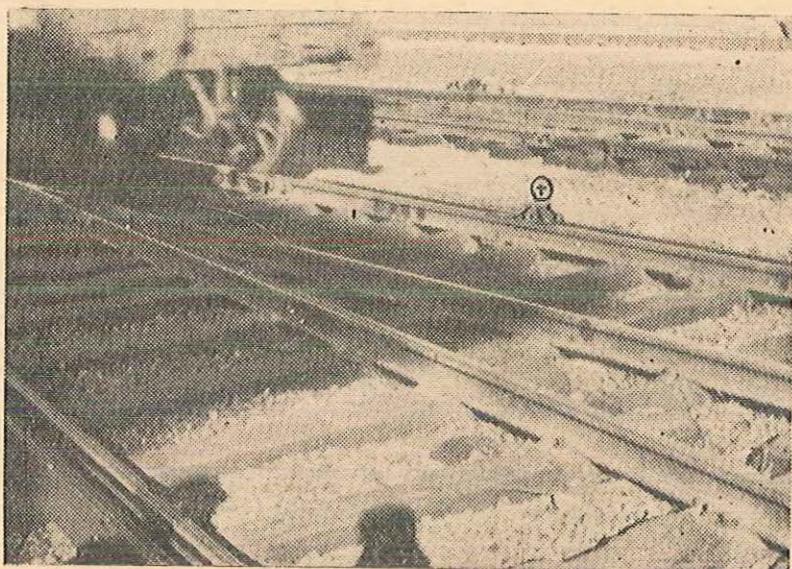
## Formation d'un nouveau train

Le wagon se détache de la rame, prend rapidement de la vitesse sur la pente, surtout s'il est lourdement chargé.

Quand il risque d'arriver trop vite, l'adjoint de l'aiguilleur lance « un lapin » à sa rencontre sur le rail. C'est le frein « De-loison », patin en acier mû par un moteur électrique par l'intermédiaire d'un câble. Il bloque les roues avant du wagon et ralentit sa marche vers la voie voulue.

Plus loin, un caleur l'arrête avec un sabot-cale placé sur le rail. Ensuite, le caleur enlève le sabot et fait repartir le wagon à l'aide d'un petit levier spécial appelé « tavelle ».

Grâce à la pente douce du plateau, le wagon va rejoindre lentement ceux déjà en stationnement pour la même direction : tous constitueront un nouveau train.



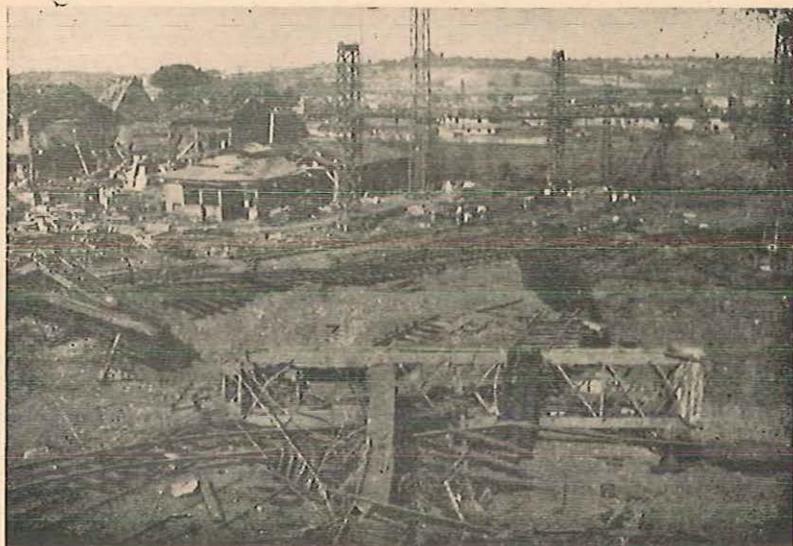
*Le « lapin » arrivant sur le rail au-devant des roues du wagon*

CLICHÉ PELLETIER.

## Rapidité

En quelques minutes, un train d'une cinquantaine de wagons a été trié.

Au cours de la journée, des rames de destinations déterminées ont été formées ainsi que des rames de matériel vide classé par catégories : wagons plats, wagons tombereaux, wagons couverts, etc., prêtes en cas de besoin.



*Vue sur la gare de triage du Mans après les bombardements de la R.A.F. en 1943 et 1944*

CLICHÉ S...

## Une grande gare

Pour tout cela, il faut un très important matériel : locomotives, wagons de formes et de grandeurs diverses, ponts-roulants pour le transbordement rapide du charbon, dépôts de locomotives, ateliers de réparations bien outillés, parc de matériel pour la remise en état des voies, etc... répartis sur de très vastes étendues.

Et malgré les sévères bombardements de la R.A.F. pendant l'occupation, la gare du Mans a pris une part active pour la victoire dès l'arrivée des troupes alliées en août 1944.

Depuis, elle a retrouvé son visage d'avant-guerre et continue toujours mieux à assurer sa mission importante de « Plaque tournante de l'Ouest ».

## Dans la même collection :

(SUITE)

109. Le gruyère.
110. La tréfilerie.
111. La cité lacustre.
112. Le maïs.
113. Le kaolin.
114. Le tissage à Armentières.
115. Construction du métro.
116. Dolmens et menhirs.
117. Les auberges de la jeunesse.
118. La mirabelle.
119. Dar Chaâbane, village tunisien.
120. Alpha, le petit noir de Guinée.
121. Un torrent alpestre : l'Arve.
122. Histoire des mineurs.
123. Le Cambrésis.
124. La gare.
125. Le petit pois de conserve.
126. Le cidre.
127. Annie la Parisienne.
128. Sam, esclave noir.
- 129 - 130 - 131. Bel oiseau, qui es-tu ?
132. Je serai marinier.
133. Le chanvre.
134. Mont Blanc, 4.807 mètres.
135. Serpents.
136. Le Cantal.
137. Yantot, enfant des Landes.
138. Le riz.
139. A la conquête du sol.
140. L'Alsace.
141. La ferme bressane.
142. Vive Carnaval !
143. Colas de Kinsmuss.
144. Guétatcheou, le petit éthiopien.
145. L'aluminium.
- 146 - 147 Notre corps.
148. L'olivier.
149. La Tour Eiffel.
150. Dans la mine.
151. Les phares.
152. Les animaux et le froid.
153. Les volcans.
154. Le blaireau.
155. Le port du Havre.
156. La croisade contre les Albigeois.
157. En Champagne.
158. Le petit électricien.
159. I. — Le portage humain.
160. La lutherie.
- 161 - 162. Habitant d'eau douce.
163. Ernie, le petit australien.
164. Les dents.
165. Répertoire de lectures.
166. Donzère-Mondragon.
167. La peine des hommes à Donzère-Mondragon.
168. La scierie.
169. Les champignons.
170. L'alfa.
171. Le portage (2).
172. Côtes bretonnes.
173. Le carnaval de Nice.
174. La Somme.
175. Le petit arboriculteur.
176. Les chevaux de course.
177. Abdallah, enfant de l'oasis.
178. Une lettre à la poste.
179. Répertoire de lectures (tome II).
180. Moissons d'autrefois.
181. Vignettes CEL (1).
182. Les 24 heures du Mans.
183. Le portage (3) (brouettes et charriots).
184. Les pompiers de Paris.
185. Le téléphone.
186. Le petit mécanicien.
- 187 - 188. Un village de l'Oise au XVII<sup>e</sup> siècle.
189. Le tabac en A.O.F.
190. Moissons modernes.
191. Provins, cité du moyen âge.
192. L'eau à la maison.
193. Répertoire de lectures.
194. La fabrication du drap.
195. La fabrication des allumettes.
196. Voici la Saint-Jean.
197. Sauterelles et criquets.
198. La chasse aux papillons.
199. Et voici quelques champignons.
200. Il pétillait le champagne.
201. Fulvius, enfant de Pompéi.
202. Produits de la mer. I. Les crustacés.
203. Produits de la mer. II. Mollusques et coquillages.
204. Mines de fer de Lorraine.
205. Electricité de France.
- 206 - 207. Beau champignon, qui es-tu ?
208. La matière (I).
209. L'énergie (II).
210. Les machines atomiques (III).
211. Le petit potier.
212. Répertoire de lectures.
213. Histoire de la lame de rasoir.
214. Quatre danses provençales.
215. Le libre service.
216. Vignettes CEL (2).
217. Construis un moteur électrique.
218. Belle plante, qui es-tu ?
219. Histoire de la bicyclette.
220. Le littoral belge.
221. Les fossiles (I).
222. Les fossiles (II).

- |                                   |  |
|-----------------------------------|--|
| 223. Le Tréport.                  | 232. Vieilles Vosges.                    |
| 224. Vignettes CEL (3).           | 233. Corentin, le petit breton.          |
| 225. Saint-Véran.                 | 234. Le château de Versailles.           |
| 226. Les glaciers.                | 235. La forêt tropicale.                 |
| 227. Le mur du son.               | 236. Quatre danses catalanes.            |
| 228. Au Sahara.                   | 237. Ortho-dico CEL.                     |
| 229. Protégeons les oiseaux (I).  | 238. Un château de la Loire              |
| 230. Protégeons les oiseaux (II). | 239. Anciennes civilisations d'Amérique. |
| 231. Le chameau.                  | 240. Les laiteries coopératives.         |

La brochure : 50 fr.

La collection complète : remise 5 %



Le gérant : C FREINET



IMPRIMERIE ÆGITNA  
27, rue Jean-Jaurès, 27  
CANNES (Alpes-Marit.)