Introduction

Maurice Wolkowitsch

Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/rhcf/1296>

DOI : 10.4000/rhcf.1296

Éditeur

Rails & histoire

Édition imprimée

Date de publication : 10 février 2004

Pagination : 13-22

ISBN : 0996-9403

ISSN : 0996-9403

Référence électronique

Maurice Wolkowitsch, « Introduction », *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 30 | 2004, mis en ligne le 01 septembre 2012, consulté le 22 avril 2022. URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/1296> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/rhcf.1296>

Introduction

Plusieurs centaines de sociétés, en prenant en compte celles rapidement disparues, ont participé, à un moment ou à un autre, aux projets, aux constructions, aux demandes de concessions, à l'exploitation des milliers de kilomètres de chemins de fer secondaires qui ont été mis en service (fig. 1a, fig. 1b, fig. 2). Cette inflation a favorisé la multiplication des monographies face à de plus rares synthèses. Ces monographies sont consacrées à une ligne, à un réseau départemental ou urbain, moins souvent à une entreprise.

Ces publications contiennent une riche documentation ; elles s'inscrivent dans un courant de pensée tourné vers la connaissance de la vie locale et du passé. Il s'en dégage un parfum de nostalgie. Attitude logique puisque ces voies, qui s'étiraient sur plus de 20 000 kilomètres, en comptent en 2004 quelques centaines en exploitation commerciale : le Train des pignes entre Nice et Digne, le Train jaune de Cerdagne entre Latour-de-Carol et Villefranche-Vernet-les-Bains, le train de la Vallée blanche entre Saint-Gervais-les-Bains-Le Fayet, Chamonix et Vallorcine, le réseau corse¹, le train de la Compagnie du Blanc-Argent, le BA, sur la seule section de Luçay-le-Mâle à Salbris.

Certaines lignes abandonnées, dont la plate-forme a été respectée, ont été remises en service par des associations de passionnés avec l'aide de collectivités territoriales soucieuses de créer des animations saisonnières ; ces trains ne relèvent pas du service commercial des chemins de fer ; malgré leur intérêt, nous les écartons de notre perspective².

Des lignes de différents statuts ont un objectif commun, la desserte des zones enclavées s'étendant entre les axes fondamentaux du réseau ferré dessiné par les grandes compagnies ; ces lignes sont exploitées, soit par les grandes compagnies elles-mêmes, notamment dans le cadre du plan Freycinet, soit par les nouvelles compagnies d'intérêt général

1- Le réseau a été concédé à l'origine sous le statut de réseau d'intérêt général.

2- Les chemins de fer touristiques sont près d'une cinquantaine en France en dehors des circulations touristiques sur des voies du réseau ferré national (voir sur le site : <http://www.trains-fr.org> leur liste mise à jour par la Fédération des amis des chemins de fer secondaires / Union des exploitants de chemins de fer touristiques et de musées) ; certains connaissent un véritable succès comme dans le Vivarais, d'autres une activité modeste : le petit train de Loches a transporté : 5 136 voyageurs, celui d'Amboise : 7 546 en 2002 (*Cahier statistique du comité régional du tourisme de la région Centre, Orléans, CRT, 2003, 72 p.*).

créées à cet effet à partir de 1862³, soit par des particuliers ou par des compagnies recevant une concession pour construire et pour exploiter un chemin de fer d'intérêt local ou un tramway. Trois types de tramways doivent être distingués en fonction des trafics assurés : le tramway pour voyageurs et marchandises (TVM), le tramway pour voyageurs, bagages et messageries (TVB), le tramway pour voyageurs seulement (TV). Il serait arbitraire d'écarter un des termes de cette hiérarchie. Plusieurs considérations plaident pour inclure dans notre étude les trois catégories de tramways : certaines sociétés envisagent de créer les services dont elles sont dépourvues, transport de messageries, voire de marchandises ; le transport des messageries exclut l'acheminement des pondéreux et du bétail, mais il permet celui de nombreuses marchandises assurant ainsi l'approvisionnement des magasins dans de multiples communes de la France profonde ; les lignes de TVB jouent dans ce domaine un rôle identique à celui des TVM, quittant le centre des villes, parcourant les banlieues et gagnant même les campagnes, et concourent avec les TV à satisfaire la demande de déplacements urbains ; enfin, les mêmes compagnies exploitent souvent plusieurs types de tramways.

Les deux compagnies exploitant les chemins de fer souterrains à Paris ont le statut de CFIL, elles sont parmi les seules, avec le funiculaire de Fourvière à Lyon, à ne transporter que des voyageurs. Leur système technique, leur matériel, leurs méthodes d'exploitation n'ont rien de commun avec les autres CFIL. Enfin, leur trafic est si volumineux qu'on ne saurait le comparer à celui des autres CFIL et des TVM ; si on le prenait en compte pour l'établissement des moyennes, on obtiendrait des valeurs non significatives pour l'ensemble des autres réseaux interdisant toute comparaison entre eux⁴. Nous avons donc écarté les réseaux du métro parisien. Nous avons écarté aussi les réseaux de tramways de la nouvelle génération, mis en service depuis une vingtaine d'années. Ces réseaux se différencient de ceux du passé sur de multiples plans : les techniques utilisées, le statut, la délégation de service public, se substituant souvent au régime de la concession, le service rendu, le transport des voyageurs étant seul assuré ; enfin, ces réseaux ont été conçus dans l'intention de limiter la pollution et la circulation automobile, soucis ignorés au début du xx^e siècle.

3- F. Caron, *Histoire des chemins de fer en France*, tome 1, 1740-1883, Paris, Fayard, 1997, 700 p. et P. Protat, « Les Compagnies de chemins de fer secondaires 1859-1884 », 2001, étude déposée à l'AHICF, p. 26 et 84.

4- Le trafic du métro parisien en 1911, ses deux compagnies confondues, s'élève à 428 385 000 voyageurs, celui de l'ensemble des CFIL et TVM à seulement 80 000 000 voyageurs, soit cinq fois moins.

En définitive, sont concernées par notre étude les lignes concédées dans le cadre des lois des 12 juillet 1865, 12 juin 1880 et 31 juillet 1913⁵. Nous attirons l'attention sur le fait que les chemins de fer secondaires ne se définissent pas par l'écartement des voies : les CFIL à voie normale ne sont pas l'exception, plus rarement des lignes d'intérêt général ont été construites à voie étroite.

L'acte de naissance des chemins de fer secondaires ne souffre pas de discussion ; il correspond à l'adoption de la loi de 1865. Leur acte de décès peut être symboliquement fixé au 22 février 1963, date où la puissante SGCFE se mue Société générale des chemins de fer et transports automobiles. Près d'un siècle d'histoire, semble-t-il, mais la réalité est tout autre : la véritable période de dynamisme des réseaux secondaires se situe entre 1885-1890 et 1920-1930 et dure moins d'un demi-siècle (fig. 2).

Une périodisation peut être esquissée en opposant la période où la concurrence routière ne se manifeste pas et celle où elle s'affirme. Mais le trait dominant de ce demi-siècle est une relative inertie, troublée par une seule innovation technique, dont l'importance ne doit pas être minimisée : l'utilisation de l'autorail. Mais, dans l'ensemble, notamment pour le transport des marchandises, le système technique évolue peu ; les progrès dans la vitesse et la capacité sont limités ; l'entretien des voies et des matériels qui vieillissent ensemble reste insuffisant. Le trafic se stabilise et décroît alors que le réseau cesse de s'étendre. La concentration qui s'opère ensuite ne modifie pas la donne et le déclin semble inéluctable. La passivité des compagnies secondaires s'oppose aux volontés d'innovation présentes chez les dirigeants des grands réseaux, où des politiques commerciales réfléchies alliées à des progrès techniques favorisent le maintien de l'activité ferroviaire : voie, modes de traction s'améliorent grâce aux recherches pour aboutir à l'électrification et, dernière innovation en date, au TGV.

L'année 1911 est retenue comme référence ; les données statistiques s'y rapportent sauf avis contraire. Ce choix n'est pas gratuit. Il convenait de saisir ces chemins de fer à une époque où leur utilité était incontestée et leur réseau en expansion, soit avant 1914. Deux données ont conduit à privilégier 1911 plutôt que 1912 ou 1913 : un recensement de la population permet des comparaisons entre les départements du point de vue de leur équipement en lignes secondaires en fonction du nombre d'habitants ; 1911 est aussi l'année de la première subvention publique accordée à une ligne d'autocar ; il serait abusif d'y voir le début de la concurrence, mais cette mesure portait en elle l'avenir qui a conduit à la quasi-disparition des réseaux secondaires.

5- Les textes de ces lois figurent dans leur intégralité dans le numéro de la *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 24-25, 2001, p. 410-433.

Figure 1a. CFIL et TVM, 1865-1910. Longueur des lignes à contruire ou en construction au 31 décembre de chaque année.

Figure 1b. TV (voyageurs et messageries ou voyageurs seuls), 1854-1910. Longueur des lignes en exploitation et en construction ou à construire au 31 décembre de chaque année.

Figure 2. CFIL et TVM, 1865-1910. Longueur des lignes en exploitation au 31 décembre de chaque année.

Notre but est d'étudier les chemins de fer secondaires à un moment choisi de leur développement, en nous autorisant des coups de projecteur vers le passé et vers l'avenir. Nous poursuivons à travers cette synthèse quatre objectifs :

- fournir des données précises sur l'ensemble des éléments constitutifs du système ;
- proposer à partir d'analyses d'exemples des typologies d'entreprises, de lignes, de réseaux... ;
- offrir ainsi des termes de comparaisons permettant de situer une recherche à venir dans une perspective générale ;
- enfin, et cela nous paraît essentiel, insister sur les thèmes souvent délaissés par des auteurs publiant de très intéressantes monographies. Si les débats entourant l'histoire des tracés possibles d'une ligne ou du choix des sites d'implantation des gares sont privilégiés, l'étude des entreprises, notamment de leur situation financière, des trafics et à travers eux de la vie sociale et économique, de la situation des personnels de l'entretien de la voie, pour ne citer que ces exemples, a donné lieu à de trop rares analyses approfondies. Orienter des recherches dans ces directions serait profitable, même s'il ne faut pas s'en dissimuler les difficultés quand on en vient à la documentation disponible. Nos objectifs nous ont conduit à multiplier les tableaux dans le texte et les annexes en fin de chapitres. Nous attirons l'attention des lecteurs sur l'importance de la base documentaire ainsi mise à leur disposition. Nous avons retenu pour un certain nombre de données toujours les mêmes entreprises classées en quatre types en fonction du kilométrage exploité (annexe 1). Les données relatives à d'autres entreprises ont également été utilisées en fonction des sujets abordés.

Notre tentative de synthèse n'est ni exhaustive, ni bien entendu la première⁶. Nous n'avons qu'effleuré des problèmes aussi divers que les accidents, les mouvements des trains, le capital réalisé en actions et obligations..., pour citer quelques lacunes. Nous n'avons pas non plus accordé aux aspects folkloriques qui s'attachent à ces « petits trains » la place qu'ils méritaient ; bien d'autres l'ont fait ; ceux qui voudront retrouver ces échos du passé n'auront aucune peine à se plonger dans des évoca-

6- H. Lartilleux, *Les Chemins de fer français*, vol. II, *Les Réseaux divers*, Paris, Chaix, 1950 (la présentation est faite en fonction d'un rattachement matériel à un grand réseau). Arthur et Duclos, « Autour des chemins de fer français : présent et avenir », in *Les Chemins de fer secondaires : présent et avenir*, 400 p., cf. p. 193-246. Domengie, *Petit trains de jadis*, tome 1, *La France du Sud-Est. Concessionnaires et Exploitants*, 1985 ; [Anon.] « Les origines des chemins de fer secondaires », *Chemins de fer régionaux et urbains*, n° 100.

tions précises se rattachant à une ligne ou à un réseau.

L'analyse de la législation et des entreprises qui la mettent en œuvre retiendra l'attention, avant l'inventaire des moyens nécessaires à la marche des lignes et réseaux. Des développements importants seront consacrés à l'évolution des réseaux, puis aux tarifs et aux trafics. Avant d'aborder ces thèmes, il convient de connaître le contexte dans lequel les chemins de fer secondaires sont nés, de montrer les forces qui leur ont été favorables pendant soixante ans (1865-1925), puis celles qui, en dix ans (1925-1935), les ont condamnés, même si la Deuxième Guerre mondiale a maintenu certains d'entre eux en survie.

Annexe 1

Dénomination exacte des entreprises et extension des lignes et réseaux servant de base à l'étude

Compagnie	Ligne	Régime (a)	Km (b)
Lignes jusqu'à 10 km			
Société des tramways électriques de Rodez	Gare de Rodez-Palais de justice de Rodez	TVM	2
Société du tramway Beaucourtois	Beaucourt à Beaucourt-Dasle	TVM	2
Compagnie du tramway de Saint-Romain	St-Romain de Colbosc à St-Romain-Étainhus-gare	TVM	4
Société du tramway de Cassel	Cassel-gare à Cassel-ville	TVM	4
Compagnie du tramway de Pont-de-Vaux à Fleurville	Pont-de-Vaux à Pont- de-Vaux-Fleurville-gare	TVM	5
Compagnie des tramways du Quercy et extensions	St-Céré à Bretenoux-Biars P.O.	TVM	10
Compagnie du chemin de fer d'Aulnoye à Pont-sur-Sambre	Aulnoye à Pont-sur-Sambre	N1880	5
Compagnie des chemins de fer du Médoc	Castelnau à Margaux	N1865	9
Compagnie du tramway de Laboutarié à Réalmont	Laboutarié à Réalmont	TVM	5
Lignes de 11 à 100 km			
Compagnie des chemins de fer de Pierrefitte à Cauterets et Luz	Pierrefitte à Cauterets, Cauterets à La Raillère	E1880	26
Compagnie des chemins de fer du Cambrésis	Pierrefitte à Luz-St-Sauveur	TVM	35
Société du chemin de fer de la Vallée de Celles	Cambrai à Catillon	E1880	24
Département du Loiret (d)	La-Neuville-Les-Raon à Raon-sur-Plaine (c)	TVM	31
Compagnie du tramway de Pontarlier à Mouthe	Pithiviers à Toury	TVM	30
Compagnie du chemin de fer à voie étroite de Châteaubriant à Erbray et extensions	Pontarlier à Mouthe	TVM	19
Compagnie du chemin de fer d'Amplepuis à St-Vincent-de-Reins	Châteaubriant à St Julien-de-Vouvantes et à La-Chapelle-Glain	E1880	16
Compagnie du tramway de Challans à Fromentine	Amplepuis PLM à St-Vincent-de-Reins	TVM	25
Compagnie du chemin de fer d'intérêt local d'Andelot à Levier	Challans à Fromentine	E1880	21
M. Michon, entrepreneur exploitant	Andelot à Levier	E1880	15
M. Michon, entrepreneur exploitant	Hondschoote à Bray-Dunes	N1880	18
Compagnie du chemin de fer de Luxey à Mont-de-Marsan	Don à Fromelles	N1880	45
Compagnie des chemins de fer de la Limagne	Luxey à Mont-de-Marsan	E1880	19
Compagnie des chemins de fer de la Limagne	Riom à Volvic	N1880	20
Compagnie des chemins de fer de la Limagne	Gerzat à Marignies		

(Suite page 4)

(Suite de la page 3)

Compagnie	Régime (a)	Km (b)
Réseaux de plus de 100 km		
Compagnie de l'Hérault	N1865	207
Compagnie des chemins de fer départementaux des Bouches-du-Rhône	N1880	133
Réseau de la compagnie des tramways de la Sarthe	E1880	243
Réseau de la société des chemins de fer départementaux à voie étroite des Ardennes	E1880	329
Compagnie des chemins de fer départementaux du Finistère	E1880	220
Compagnie des chemins de fer d'intérêt local de l'Anjou	E1880	316
Réseau de tramways de la compagnie des chemins de fer de la Drôme	TVM	200
Réseau de tramways de la compagnie des chemins de fer du Sud-Ouest	TVM	149
Réseau de tramways de la compagnie des chemins de fer économiques des Charentes	TVM	376
Réseau de la compagnie des tramways à vapeur d'Ille-et-Vilaine	TVM	386
Compagnie des tramways de l'Indre	TVM	182
Compagnie des tramways du Loir-et-Cher – réseau du Loir-et-Cher	TVM	358
Réseau de la compagnie des tramways départementaux des Deux-Sèvres	TVM	197
Compagnie des tramways à vapeur du département de l'Aude	TVM	327
Compagnies exploitant plus de 600 km		
Société générale des chemins de fer économiques (SGCFE)	N1880	327
	E1880	1 280
	TVM	147
	Total	1 754
Compagnie générale des chemins de fer vicinaux		
	E1865	22
	E1880	502
	TVM	142
	Total	666
Compagnie des chemins de fer départementaux		
	N1880	44
	T1880	595
	Total	639

(a) N1865 : ligne à voie normale régie par la loi de 1865 ; E1865 : ligne à voie étroite régie par la loi de 1865 ; N1880 : ligne à voie normale régie par la loi de 1880 ; E1880 : ligne à voie étroite régie par la loi de 1880 ; TVM : ligne de tramways voyageurs et marchandises.

(b) Kilométrage de la ligne ou du réseau exploité par l'entreprise indiquée.

(c) Voie de 1,44 m avec voie de 1 m intercalée entre La Neuville-les-Raon et Raon-L'Etape.

(d) Le département s'est substitué à la Société des établissements Decauville qui a abandonné l'exploitation.