Chapitre X - L'évolution à l'ère de la concurrence automobile

Maurice Wolkowitsch

Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/rhcf/1327>

DOI : 10.4000/rhcf.1327

Éditeur

Rails & histoire

Édition imprimée

Date de publication : 10 février 2004

Pagination : 338-359

ISBN : 0996-9403

ISSN : 0996-9403

Référence électronique

Maurice Wolkowitsch, « Chapitre X - L'évolution à l'ère de la concurrence automobile », *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 30 | 2004, mis en ligne le 18 août 2012, consulté le 22 avril 2022. URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/1327> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/rhcf.1327>

Chapitre X

L'évolution à l'ère de la concurrence automobile

La concurrence de l'automobile, de l'autocar et du camion affecte les transports urbains, périurbains et interurbains ; elle concerne les marchandises comme les voyageurs. Les deux guerres ont des effets voisins : la première retarde les effets de la concurrence, l'armée monopolisant le faible parc routier ; la seconde paralyse la concurrence routière très active et donne un délai de grâce à certains réseaux urbains ou interurbains où la circulation ferroviaire est rétablie ou prolongée. La pénurie d'essence est quasi totale pour les besoins civils ; il a fallu l'équipement de véhicules à gazogène poussifs pour voir le transport routier reprendre une timide activité sous l'occupation.

Les modalités du développement de la concurrence routière

Toute invention engendre son lot d'esprits enthousiastes et d'esprits chagrins : les nouveaux modes de transport ont souvent déchaîné des oppositions passionnées. Un membre de l'Association pour l'avancement des sciences de Liverpool jugeait en 1819 : « aussi chimérique qu'un voyage dans la lune, la traversée directe d'un vapeur entre Liverpool et New-York » ; il devait être démenti 150 ans plus tard pour le voyage dans la lune mais, dès 1837, le premier service régulier entre Bristol et New-York en navire à vapeur était en service : la traversée demandait 14 jours et demi.

Le chemin de fer avait particulièrement inspiré ses détracteurs. L'Académie de médecine s'était surpassée : les agents des chemins de fer risquaient de contracter la danse de Saint-Guy, les femmes enceintes de faire des fausses couches et celles qui ne l'étaient pas devraient renoncer à toute maternité si elles montaient dans une voiture de chemin de fer. Aller de Paris à Marseille en moins de vingt-quatre heures produirait un effet mortel sur les voies respiratoires par le changement de climat ; « le changement de nourriture ferait naître des états dyspeptiques exigeant un prompt rapatriement ; on ne pouvait pas passer en si peu de temps de la cuisine au beurre à la cuisine à l'huile... » Nous pourrions poursuivre ce florilège avec Proudhon, Thiers et Arago¹.

1- M. Wolkowitsch, *Géographie des transports*, Paris, Colin, Cursus, 1992, 191 p., cf. p. 13-15.

L'automobile ne nous semble pas avoir entraîné un tel rejet : nous n'avons pas le souvenir d'en avoir trouvé la trace dans nos lectures. Certes, dans les premiers temps, parallèles au développement des réseaux secondaires, on ironisait sur ces « jouets » pour adultes, sur la tenue vestimentaire de ces fous d'automobilistes, grisés par la vitesse, menaçant piétons et chevaux, bien plus dangereux sur la voie publique que le tramway, discipliné par ses rails. Comment expliquer la différence de traitement avec le chemin de fer ?

L'automobile prend possession des rues et des routes sans autorisation ; elle n'exige pas de nouvelle infrastructure avec des expropriations, pas de tracés à définir, de concessions à accorder, de subventions systématiques à donner ; elle s'installe sans débat dans les conseils des collectivités territoriales, sans d'interminables procédures. L'automobile déplaisait à certains, son existence pouvait être mise en cause, mais l'occasion d'un rejet administratif ne se présentait pas.

À mesure que les réseaux secondaires étendaient leur toile sur le territoire, des phénomènes analogues à ceux qui avaient accompagné l'extension des grands réseaux se produisaient : le roulage, la patache et la diligence disparaissaient ; même les petits chemins de fer étaient, sur le triple plan de la vitesse, de la capacité et du prix de transport, une source de progrès : le wagon de 5 t pouvait former des trains de plusieurs dizaines de tonnes alors que le véhicule du roulage acheminait entre 1,2 et 3,5 t suivant les modèles (carriole, quatre ou six pouces). La vitesse des trains était de l'ordre de 20 à 25 km, celle du roulage de l'ordre de 2 km par heure. La réduction du prix de transport variait beaucoup suivant les marchandises ; elle était la plus élevée pour les marchandises de valeur, alors que le gain de temps était le plus sensible pour les pondéreux. Des réductions de 25 à 45 % du prix de transport était courante.

Cette rupture brutale entre les conditions de transport apparues avec le chemin de fer n'a pas sa réplique dans les premiers temps d'un véhicule automobile. Celui-ci s'installe progressivement dans le paysage des transports. Nous avons évoqué quelques grandes entreprises de transport de voyageurs, comme la Société générale des transports départementaux, mais, dans le domaine du transport des marchandises, le mouvement est très progressif : le petit commerçant, l'artisan, l'aubergiste qui conduisent ou cherchent à la gare des marchandises pour leur activité transportent d'abord pour rendre service les colis des voisins, rien ne leur interdit de se faire payer pour le service rendu ; ils sont devenus transporteurs pour compte d'autrui ; ils passent de la

camionnette au petit camion ; le transport devient leur activité dominante².

Au début des années vingt, la menace de la concurrence routière ne semble pas avoir été sérieusement envisagée dans le monde du transport ferroviaire. En 1923, au cours d'un conseil, un administrateur du PO se félicitait du rôle complémentaire du transport routier qui allait faire affluer dans les gares voyageurs et marchandises. Il devait bien vite déchanter. Des propos analogues ont sans doute été tenus par des responsables de chemins de fer secondaires pour lesquels la menace était pourtant plus forte et plus immédiate.

La concurrence pour les divers types de réseau

. Les réseaux de TV et de TVB

Le réseau de TV atteignait 2 803 km en 1927, soit un gain apparent de 511 km depuis 1911, car il faut tenir compte de la réintégration des 143 km des réseaux des provinces de l'Est ; la progression n'était que de 368 km dont la moitié dans les principales villes (tabl. 62, chapitre précédent). Le réseau s'est allongé sensiblement à Bordeaux, Lyon et Toulouse, modérément ailleurs ; des rectifications d'itinéraires ont permis des contractions des réseaux de 1 à 2 km à Lille, Nice et Reims. Le réseau *intra-muros* de Paris a gagné depuis 1911 34 km pour atteindre 551 km : l'effort avait porté sur le réseau souterrain passé en 16 ans de 8 à 111 km³. Le réseau de surface exploité par la Société du transport en commun de la région parisienne, ville et banlieue⁴, avait en 1921 960 km, plus 250 km de lignes d'autobus. Le réseau de tramways a progressivement disparu entre 1929 et 1937 ; à Marseille, un mouvement analogue se produit, ramenant le réseau de 504 à 3 km, le dernier tramway circule à Tours en 1949. Cette évolution est commune aux villes françaises à de rares exceptions près, Saint-Étienne ou la région lilloise ; beaucoup de villes étrangères ont eu une autre politique.

2- M. Wolkowitsch, *L'Économie régionale des transports dans le Centre et le Centre Ouest de la France*, Paris, SEDES, 1960, 528 p. Nous avons montré les mécanismes financiers proposés par les constructeurs d'automobiles pour favoriser la multiplication des entreprises de transport..., prolifération entraînant l'avitilissement des prix de transport par route contre lequel les compagnies de chemins de fer ne pouvaient lutter, cf. p. 125-128.

3- 16 km pour la Compagnie du chemin de fer électrique souterrain nord-sud de Paris, 95 km pour la Compagnie du chemin de fer métropolitain de Paris, toutes deux CFIL.

4- Les statistiques distinguent souvent le réseau urbain des extensions en banlieue (Perpignan 7 et 20 km, Grenoble 22 et 27), quelquefois non. Cela peut être source d'erreurs pour des comparaisons.

Dans l'entre-deux-guerres, les voies et le matériel de TV avaient besoin de modernisation ; certains réseaux étaient vétustes. L'abandon du tramway au profit de l'autobus n'est pas seulement un engouement pour une nouvelle technique. Le prix d'un autobus se situait entre le quart et le tiers d'une motrice de tramway, de plus les constructeurs pour diffuser leur matériel offraient des conditions de prix et de prêt avantageuses. Les responsables, par leur choix, privilégiaient la solution économique à court terme, oubliant que l'autobus avait un coût d'entretien plus élevé et une durée de vie plus courte que le tramway. Autres arguments, le retrait des rails éviterait des accidents et libérerait des espaces pour la circulation automobile, là où le tramway disposait d'une plate-forme spéciale. La desserte de nouveaux quartiers n'exigeait pas d'investissements d'infrastructures. Contrairement au tramway, prisonnier de sa voie, l'autobus se fondrait aisément dans la circulation automobile. Ces idées nous font sourire à l'heure où fleurissent les couloirs réservés aux autobus et où les villes construisent de nouveaux réseaux de tramways. Dans les années 1930, on ne se souciait pas de la pollution. On peut en revanche s'étonner de ne pas voir évoquée la question du débit respectif d'une ligne de tramway et d'une ligne d'autobus de même longueur : 6 800 voyageurs pour ces derniers, 10 000 à 15 000 pour les premiers, suivant la longueur des sections en site propre et la composition de la rame (deux sens réunis).

La concurrence de la voiture particulière a été de plus en plus forte et ce sont les systèmes de transport urbain eux-mêmes qui ont été mis en question ; mais cela n'est plus seulement le problème de l'exploitation par voie ferrée qui est en cause. Cela dépasse nos objectifs.

. Les réseaux de CFIL et TVM

Hors les villes, la concurrence n'est pas moins vive ; elle engendre des difficultés croissantes pour les VFIL. Les raisons du déclin et le temps de la disparition ne sont pas sans parenté avec l'évolution, que nous avons décrite, des réseaux de TV.

Le trafic des VFIL est attaqué par une concurrence routière dont on connaît mal la puissance. « Les transports routiers jeunes encore en 1929 ont très fortement progressé sans qu'il soit possible de fournir des chiffres en l'absence quasi totale de statistiques... » : tels sont les propos désabusés figurant dans un rapport de 1946 du Commissariat général du plan de modernisation et d'équipement. On se demande comment, en 1934, des esprits éclairés pouvaient parler de coordonner des activités qu'ils ne connaissaient pas ? Mais cela est une autre histoire. Nos seules certitudes reposent sur la croissance impétueuse du parc et

de la circulation automobiles (tabl. 63). La concurrence affecte tous les trafics ; elle porte d'abord sur le trafic des voyageurs, puis touche celui des marchandises.

Tableau 63. Développement du parc et de la circulation automobiles en France, 1913-1930

	Nombre de véhicules			Nombre de passages quotidiens moyens comptés sur les routes nationales (b)			
				Voitures hippomobiles (c)		Voitures automobiles	
	V	M		V	M	V	M
1913	108 000	Quelques unités					
1920	157 000	79 000 (a)	1913	126	71	30	6
1929	934 000	365 000	1921	-	-	47	18
1930	1 133 000	411 000	1928	17	37	211	49
V = voyageurs - M = marchandises							
(a) Le parc est presque totalement propriété des armées.							
(b) Les données sont obtenues par des comptages manuels opérés sur des routes nationales de tous types de fréquentation un certain nombre de jours par an. Source : ministère des Travaux publics.							
(c) Ne sont pas comptabilisées les circulations assurées au sein des exploitations agricoles.							

> La concurrence pour le transport des voyageurs

Les premières lignes d'autobus sont considérées comme des compléments du réseau d'intérêt général, rôle dévolu jusqu'alors aux CFIL et TVM. 1911 est le point de départ d'un mouvement qui se prolonge sur trois décennies ; des conseils généraux débattent encore de projets ferroviaires, lorsque celui du Doubs accorde la première subvention destinée à une ligne d'autobus, suivi par l'État qui en octroie 14. En 1913, les élus de la Vienne projettent un réseau d'autobus de 677 km, qui sera partiellement mis en service. En 1914, 77 lignes subventionnées fonctionnent en France⁵. La guerre finie, la circulation automobile civile connaît un remarquable essor. La Société générale des transports départementaux (SGTD) passe des accords pour exploiter des réseaux routiers dans le Puy-de-Dôme en 1919 (1 058 km), dans l'Indre en 1921 (812 km), dans l'Allier en 1923 (206 km). Dès 1921, le réseau national des 143 lignes subventionnées s'allonge sur 11 131 km ; en 1929,

5- A. Allix, « Le développement des transports en commun sur route », *Annales de géographie*, 15 janvier 1923, p. 86-88.

Tableau 64. Organisation des services routiers des grands réseaux en 1937

Société d'exploitation	Nombre de lignes	Total des km exploités	Exploitant direct et nombre de lignes	Sous-traitants et nombre de lignes (b)
SATE (Société auxiliaire de transport du réseau de l'Est)	111	4 440 (a)	SATE 21	SGTD 22 – Société Centrale de chemin de fer et d'entreprises 31
SATPLM (Société auxiliaire de transport du réseau PLM)	96 (c)	3 798	SATPLM 96	
STARN (Société auxiliaire de transport du réseau du Nord)	83 (d)	3 320 (a)	STARN 72	Société de transport de la Somme 8 – Compagnie des chemins de fer secondaire 3
STAPO (Société auxiliaire de transport du réseau PO)	130 (e)	4 124	STAPO 74	Nombreux petits transporteurs du Lot et de Corrèze 98 lignes
STAM (Société auxiliaire de transport du réseau du Midi)	5	218	STAM 5	
ÉTAT (f)	114 (g)	4 478	État	SGTD 23 – Compagnie des chemins de fer secondaires 3 – Société centrale de chemins de fer et d'entreprises 14

(a) Estimation.

(b) Nous signalons les principaux sous-traitants, notamment ceux exploitant des VFIL.

(c) 34 lignes sont parallèles aux lignes PLM, 62 sont affluentes et concurrencent les VFIL.

(d) Neuf lignes de desserte de stations balnéaires sont périodiques.

(e) La STAPO exploite directement 9 lignes parallèles à celles du PO avec tarification ferroviaire, 3 lignes parallèles avec tarification spécifique et 62 lignes affluentes. En outre 98 lignes sont en service en Corrèze et dans le Lot.

(f) L'administration des chemins de fer de l'État n'a pas créé de filiale.

(g) 14 lignes sont périodiques et desservent des stations balnéaires.

le réseau en compte 177, longues de 31 000 km, auxquelles s'ajoutent 3 500 lignes libres, aussi certaines bien implantées, d'autres éphémères ; il serait présomptueux d'assigner une longueur précise à ce réseau ; diverses hypothèses ont été émises, lui accordant entre 100 000 et 150 000 km.

L'absence de cadre juridique, jusqu'à la publication du premier décret sur la coordination des transports le 19 avril 1934, favorise l'inflation des services d'autobus gérés par de multiples intervenants. Les six grandes compagnies de chemins de fer avaient organisé des services de pataches entre des gares et des localités distantes de 1 à 15 km⁶ : l'automobile permet d'étendre l'aire de rayonnement des gares jusqu'à 30 km. En 1937, toutes les compagnies ont leurs services de voitures correspondants du chemin de fer ; nous en avons inventorié plus de 2 000 pour le PLM, plus de 1 200 pour le PO ; 25 sont encore hippomobiles (Éguzon, Bléré, Montrichard...). Les compagnies ont aussi créé des filiales exploitant des lignes d'autobus se substituant parfois aux services de voitures correspondants et concurrençant directement les VFIL ; ces services peuvent être confiés à des sous-traitants, parmi lesquels figurent des sociétés de VFIL. On mesure la complexité de la situation (tabl. 64).

Le trafic des voyageurs progressait rapidement au début du xx^e siècle parallèlement à l'extension du réseau. Il avait repris après 1918 et se maintenait dans les années vingt. Il ne se relèvera pas de la forte concurrence routière subie dans les années trente (tabl. 65) : il diminue de plus de 11 % entre 1931 et 1934. En 1935, le Centre polytechnicien d'études économiques considère que les trafics routiers et ferroviaires de voyageurs, tous types de chemins de fer confondus, sont égaux : on mesure le chemin parcouru en quinze ans.

Tableau 65. Le trafic des VFIL

	Nombre tonnes chargées (Mt)	Nombre de voyageurs (M) (a)
1901	7,2	46
1906	8,9	62
1911	12,6	79
1931	15,6	126,6
1934	12,3	112,4
(a) Il s'agit des voyageurs et des marchandises à toutes distances.		

6- En 1912, au départ des gares PO situées dans le périmètre de Tours, Coutras, Clermont-Ferrand, Saincaize, sur 156 correspondances routières deux sont automobiles ; 154 assurées par pataches. Quinze ans plus tard, la proportion est pratiquement inversée.

La nécessité d'informer la clientèle conduisait à la publication d'indicateurs routiers, fournissant parcours, horaires et fréquences. Pour les marchandises, seuls les services réguliers de messageries, de plus en plus nombreux, faisaient l'objet d'une information, mais ils n'acheminaient que des tonnages modestes ; l'essentiel du trafic de fret échappait aux statistiques et on a les plus grandes difficultés à appréhender dans ce domaine la concurrence naissante.

> La concurrence pour le transport des marchandises

Il faut attendre 1939 pour voir le début de l'application des mesures de coordination avec la délivrance des cartes de transport. Ces dernières permettent de connaître la capacité du parc de camions dans un département ou une agglomération, mais ne fournissent aucune indication sur la nature et le volume des frets acheminés ; de plus, les transporteurs à grande distance peuvent opérer hors de leur département de résidence ; enfin, le transport privé, très important, est exclus de ce recensement. En l'absence de statistiques spécialisées, on peut saisir des données faites au cours d'enquêtes ou à travers des statistiques portuaires ou sur les arrivages aux halles de Paris ou à La Villette.

Rappelons qu'au début des années 1920 100 % des trafics utilisaient le chemin de fer, dont, si nécessaire, les VFIL. Les camions permettaient de charger le bétail sur les champs de foire, plus tard dans les cours de ferme et de le livrer directement à La Villette : plus de chargement en gare, de transport entre réseaux secondaires et d'intérêt général. Les arrivages de bétail sur pied acheminé par route du Limousin à Paris passent de 8 % en 1927 à 17 % du tonnage total en 1930 ; pour le total des arrivages de bestiaux, le rôle de la route progresse de 25 % en 1937 à 66 % en 1952. Ce rôle de la route se retrouve aux halles de Paris pour 40 % de la marée, 58 % des fruits et légumes, 72 % du beurre.

Mais des trafics lourds échappent aussi aux VFIL, lorsqu'il s'agit de toucher des espaces que seuls ils desservent. Les statistiques des ports de la Gironde soulignent la part du transport routier en 1950 : font appel à lui, aux exportations, 91 % des bois des Landes sciés ou non, jadis grands clients des lignes parcourant la forêt ; 97 % des ferrailles, 99 % du ciment ; aux importations, 52 % du charbon, 66 % des essences, 100 % des phosphates naturels ; or en 1911, charbon et engrais représentaient 14 et 8 % du trafic total des CFIL et TVM.

Le transport privé était un concurrent actif. Les camions des coopératives agricoles, des négociants en engrais ou céréales allaient chercher des scories en Lorraine, des potasses en Alsace pour les livrer dans les fermes. L'indicateur des services de messageries Michelin de

1931 signale une ligne à service bihebdomadaire entre Châteauroux et Épinal ; un industriel l'avait créée pour s'approvisionner en tissus des Vosges ; pour rentabiliser ce service, les camions complétaient leur cargaison avec toutes expéditions de messageries, de plus des accords avec des transporteurs routiers mettaient en relation 21 localités de l'Indre et 11 de l'Est, dont Mulhouse, Saint-Dié...

Transports privé et public, sous leurs multiples formes, s'attachaient aux échanges internes aux réseaux de VFIL comme aux trafics liés aux gares de bifurcation avec les lignes d'intérêt général. Le trafic prospère entre 1901 et 1911 (+ 71 %) avait repris dans les années vingt, il s'effondre en 3 ans (- 21 %), lorsque les effets de la crise économique se conjuguent avec ceux de la concurrence : le trafic de 1934 est inférieur à celui de 1911 (tabl. 65). La situation est pire que pour le trafic des voyageurs, la clientèle commençant seulement à être séduite par la nouveauté qu'est l'autobus. Pour les marchandises, le camion élimine les manutentions dans les gares de contact avec les grands réseaux, gagne du temps, évite la paperasserie imposée par l'emploi de plusieurs compagnies, réduit les prix de transport, car les prix sont tirés vers le bas, la concurrence entre routiers est acharnée.

La lutte des VFIL contre la concurrence routière : du train à vapeur à l'autorail et à l'autocar

La recherche d'une meilleure adéquation entre l'offre et la demande devient un souci constant. Dans un premier temps, la fidélité à la voie ferrée est entière. En 1911, les convois de marchandises avaient toujours une place modeste, les trains mixtes assuraient déjà l'essentiel des circulations avec une exception : les convois de voyageurs dépassaient 50 % des circulations sur le réseau des TVM (tabl. 66). Les vitesses commerciales demeuraient faibles, malgré les progrès de 5 à 10 km à l'heure réalisés entre 1901 et 1911 ; elles étaient peu attractives pour les voyageurs. Le tableau indique les vitesses commerciales maximales et minimales pour chaque catégorie de trains : les TVM offrent les plus faibles vitesses étant bridés par leur circulation sur la voie publique. Les gains de vitesses sont limités pour les trains marchandises-voyageurs, la durée des arrêts pour manutentions et manœuvres étant déterminante. Vingt ans plus tard, on relève encore une vitesse de 20 km/h entre Châteauroux et Valençay. La circulation des trains est limitée dans le temps aux jours du marché hebdomadaire, ou même aux seuls jours de foires, et dans l'espace en ne desservant que des sections de lignes de part et d'autre de la localité où se tient la manifestation. Les trains mixtes transportent presque toutes les marchandises ; les convois spécialisés ont pratiquement disparu.

Tableau 66. Nombre de trains, pourcentage par catégorie et vitesse commerciales en 1911

Régime	Écartement	Nombre de trains	Grande vitesse %		Petite vitesse %	Vitesse commerciale (a) Km/h		
			V	Mixtes	M	V	Mixtes	M
1865	N	149 336	36	48,7	15,3	24/60	17/30	4/50
	E	13 786	0,7	90,5	8,8	24/35	20/30	12/25
1880	N	155 843	13,6	80,9	5,5	17/60	12/60	16/36
	E	779 050	10	84	6	12/35	10/45	11/45
TVM		1 311 265	53,1	41,1	5,8	4/30	6/30	4/30

V = voyageurs - M = marchandises
(a) Les fourchettes indiquent les vitesses minima et maxima consignées pour chaque catégorie de trains dans les registres du ministère des Travaux publics.

L'idée d'offrir aux voyageurs un matériel adapté à leurs besoins naît avant que la concurrence routière devienne inquiétante ; la recherche porte sur un véhicule à moteur thermique⁷ ; les premiers essais en 1917 se font avec des matériels militaires désaffectés ; une draine de l'Armée d'Orient modifiée est mise en service le 17 juin 1917⁸. Dès 1921, la production de cinq automotrices destinées aux VFIL est entreprise ; 621 sont fabriquées entre 1922 et 1939, traduisant la volonté de survie de certaines compagnies : 52 le seront entre 1947 et 1951 pour reconstituer le parc des lignes encore en service ; puis les commandes hexagonales se limitent à deux autorails, en 1984, circulant entre Salbris et Luçay-le-Mâle, quelques unités entre 1977 et 1989 destinées à la Corse et à la liaison Nice-Digne. Cette industrie est soutenue par des commandes pour l'exportation, principalement vers l'Afrique subsaharienne. Elle avait, dans l'entre-deux-guerres, intéressé de grands

7- J.-C. Riffaud, « Les automotrices des voies ferrées secondaires françaises », *Magazine des Tramways à vapeur et des secondaires*, n° 51 (1989-3), p. 10-58.

8- Ces premières expériences visant aussi des camions sanitaires sont l'œuvre d'administrateurs de sociétés : J. Laborie (Chemins de fer du Doubs, de Normandie, de Glos-Montfort à Corneilles) et G. Tartary (Tramways départementaux des Deux-Sèvres). Voir Yves Broncard, avec la collab. d'Y. Machefer-Tassin et d'A. Rambaud, *Autorails de France*, tome 1, Paris, La Vie du Rail, 1992 ; t. 2, *ibid.*, 1994 ; t. 3, *ibid.*, 1997.

groupes industriels : si Schneider et Westinghouse n'avaient livré qu'un autorail, la production avait été de 52 pour Renault, 101 pour le groupe Verney, 208 pour De Dion. L'autorail a permis d'améliorer la vitesse : en 1931, entre Valençay et Buzançais, le train offre une vitesse de 21 km/h, l'autorail 31. Les 29 km séparant Romorantin de Salbris se font en train à 27 km/h en 1931, 35 en 1937, 48 en autorail en 2001.

Une seconde orientation conduit à un abandon partiel des circulations ferroviaires. Certaines sociétés utilisent l'autobus, profitant de la liberté de création de lignes et jouissant d'un cahier des charges moins contraignant que celui imposé aux grandes compagnies : il n'y a pas d'obstacles au transfert sur route d'une fraction du trafic des voyageurs. La situation en 1934 est significative : 129 réseaux ou lignes (12 000 km) sont exploités uniquement par voie ferrée. Les autres sont exploités avec utilisation d'autobus mais de deux façons différentes : pour 28 sur 5 000 km, train, autorail et autobus desservent une même ligne ; pour 19, à côté de 1 700 km de voies ferrées, plus de 4 000 km de lignes d'autobus constituent un nouveau réseau dont le dessin est indifférent à celui du réseau ferré : pour ces compagnies les lignes d'autobus offrent souvent un kilométrage supérieur à celui des voies ferrées (Chemins de fer départementaux des Ardennes 1 096 et 179, Finistère 918 et 433).

La lutte contre la concurrence routière pour le transport des marchandises, plus difficile, a fait l'objet de propositions à propos des chemins de fer du Vivarais⁹ ; l'auteur considère que la « force du routier » tient au groupage et au dégroupage ; les compagnies secondaires doivent offrir les mêmes facilités avec des tarifications adaptées ; elles doivent, idée novatrice pour l'époque, utiliser un matériel évitant les manutentions onéreuses aux gares de contact avec les grands réseaux : « le conteneur. »

L'exploitation des réseaux secondaires par voie ferrée était condamnée à disparaître ; les entreprises n'ont pas toutes subi un sort parallèle.

Du déficit d'exploitation à la contraction du réseau ferré et à la cessation d'activités de nombreuses entreprises (1934-1951)

En 1905, le coefficient moyen d'exploitation pour l'ensemble des CFIL et TVM est positif (57,8 %), comparable à ceux des grands réseaux échelonnés entre 41 % (Nord, PO) et 72 % (État) ; cela n'excluait pas des déficits constatés sur certains réseaux (Sud-France 102 %). Ils sont à l'époque l'exception¹⁰.

9- P. Rochas, « Note sur une méthode de défense du trafic des marchandises sur les lignes secondaires. Opérations de groupages, collectes, distributions et dégroupages », *Revue générale des chemins de fer*, 2^e sem. 1937, p. 162-166.

10- P. Blanc, *Agenda Dunod*, « Chemins de fer », 1909.

Déficit et évolution des réseaux

Le pourcentage de lignes ou réseaux de VFIL en déficit d'exploitation passe de 24 % en 1911 à 81 % en 1931, 85 % en 1934. La situation des TV et TVB se détériore plus lentement¹¹. Au sein des comités techniques départementaux, les conseillers généraux réclamaient le maintien des lignes déficitaires d'intérêt général ; parallèlement, ces élus, dans les assemblées départementales, abandonnaient sans état d'âme les réseaux ferrés des VFIL ; là, les finances départementales étaient en jeu. L'opinion publique, curieuse de l'autobus, ne s'émouvait pas du transfert du trafic sur route, survenu surtout à partir de 1936 ; tout au plus la presse rapporte-t-elle des enterrements de tacots, empreints d'humour et de nostalgie comme B. Moreau le montre à Issoudun¹². Plus surprenante est l'absence de débat au conseil général sur les conséquences possibles de l'abandon de la voie ferrée face au développement du trafic routier : les économies faites d'un côté ne s'accompagneraient-elles pas de dépenses d'un autre côté ? Aucun bilan n'était dressé et cependant le budget des routes ne devait plus cesser d'augmenter pour dépasser 10 % du budget global dans bien des départements. Personne ne se souciait de la tranquillité future des populations, qui quarante ans plus tard réclameraient d'onéreuses déviations, consommatrices d'hectares. Qui pouvait imaginer que de paisibles sous-préfectures deviendraient le lieu d'un intense trafic de poids lourds ? L'exemple de La Châtre est parlant : 150 camions par jour en 1980, plus de 1 000 en 2000.

. Le réseau en 1937

Le réseau des VFIL en 1937 est, avec 18 446 km, presque identique à celui de 1934. La différence réside dans la part prise par les divers modes de traction (tabl. 67) : le réseau ferré est encore de 14 023 km, soit une réduction de 25 % en trois ans ; l'autobus intervient sur 6 189 km dont 4 461 (72 %) où il assure seul le trafic¹³.

11- Cf. ci-dessus, tableau 31, chapitre v.

12- B. Moreau, *Le Tacot, petit train berrichon*, 2 tomes, Châteauroux, 1988, 176 p. et Issoudun, 1989, 102 p.

13- À partir de 1937, nous nous sommes référés aux services des VFIL répertoriés dans l'indicateur *Chaix* en annexe de chaque compagnie, puis de chaque région après la création de la SNCF. Ce sont les seuls services dont on peut estimer qu'ils fonctionnent. La publication indique les « services suspendus ».

Tableau 67. Répartition des kilomètres exploités suivant les modes de traction (1937-1951)

		Vapeur	Vapeur et Autorail	Autorail	Vapeur et Autobus	Autorail et Autobus	Vapeur Autorail Autobus	Électricité	Autobus
		1937 (a)	1951	1937	1951	1951/1937			
	km	7 903	2 709	1 360	1 401	165	162	323	4 461
		572	219	1 283	12	202	38	28	1 805
	%	42,7	14,6	7,3	7,5	0,9	0,8	17	24
		12,9	4,9	28,7	n. s.	4,5	0,9	7	40,5
	%	- 92 %	- 92 %	- 5,6 %	- 99 %	+ 22 %	- 76 %	- 91 %	- 59 %

(a) Rappelons la situation en 1934 : voie ferrée 18 500 km dont 12 000 voie ferrée seule (64 %), 5 000 voie ferrée et autobus (27 %), 1 700 voie ferrée et réseau d'autobus indépendant des tracés ferroviaires (9 %).

Tableau 68. Répartition des modes de traction en 1951 dans deux grandes entreprises de VFIL

		Vapeur	Autorail	Vapeur Autorail	Autobus Vapeur Autorail	Autobus Autorail	Autobus
		SGCFE	CFD	SGCFE	CFD	SGCFE	CFD
	Km	0	154	12	21	111	516
	Km	23	369	43	0	0	96
	%	0	18,9	1,5	2,5	13,7	63,4
	%	4,4	69,5	8	0	0	18,1

Les services routiers des VFIL correspondent à des transferts de trafic du rail à la route et non, comme en 1934, à de nouvelles lignes. En six ans, le nombre des concessionnaires ou exploitants diminue : 206 en 1931, 176 en 1934, 90 en 1937. Des sociétés se sont renforcées, des groupes se sont constitués comme la Société centrale de chemins de fer et d'entreprises contrôlant entre autres la Compagnie des chemins de fer des Ardennes ; d'autres exploitants ont été éliminés (annexe 1).

Pendant la Deuxième Guerre mondiale, de nouvelles voies ferrées sont fermées ; certaines connaissent une reprise éphémère, l'utilisation des autobus étant paralysée par la pénurie d'essence ; leur équipement au gazogène permet de les remettre en circulation. Certains matériels ont été acheminés vers l'Allemagne ; mais, plus souvent transformés en ferrailles et joints à des rails déposés, ils ont été destinés à l'industrie sidérurgique au service de l'Allemagne.

. Le réseau en 1951

En 1951, le réseau des entreprises de chemins de fer secondaires signalées dans le Chaix compte 4 159 km dont 2 355 de voies ferrées : le nombre des entreprises est d'une trentaine. Les autorails dominent pour les services ferroviaires. Les autobus desservent 2 057 km dont 1 805 seuls, 252 associés à un service ferroviaire (tabl. 67). 4 132 km de liaisons routières assurées au titre des VFIL ont été abandonnées.

Des entreprises de différentes structures subsistent, les plus faibles étant sans doute sous le contrôle de plus puissantes ; chacune pratique sa politique dans l'emploi des diverses techniques de transport. La Compagnie des chemins de fer de Limagne, réduite à neuf kilomètres, celle du Chemin de fer de Saint-Victor à Thizy (14 km) sont fidèles à la vapeur ; les 77 km de la Compagnie du chemin de fer de Mamers à Saint-Calais sont livrés aux seuls autorails. D'anciennes compagnies départementales de VFIL (Tramway des Deux-Sèvres, Tramway à vapeur d'Ille-et-Vilaine) sont totalement converties à l'exploitation routière. La Compagnie générale des chemins de fer vicinaux a étendu son réseau (720 km) par absorption de multiples lignes allant de six kilomètres (Ardres à Pont-d'Ardres) à 100 (Berck à Aire-sur-la-Lys) ; ses quinze lignes sont exploitées par train ou par autorail. Nous retrouvons la CFD et la SGCFE, chacune avec sa politique de traction (tabl. 68). Le réseau de cette dernière, hérité du passé, n'est plus que de 814 km ; cette contraction n'est qu'apparente. La SGCFE et d'autres compagnies de VFIL exploitent des lignes avec le statut de transporteurs routiers de voyageurs, quelquefois en association avec la SNCF ou ses filiales (SCETA, STAO) ; 1 372 services relèvent de ces traités définissant les correspondants de la SNCF ; les anciennes compagnies de VFIL

sont en concurrence avec la SGTD, les Transports Citroën, la Compagnie générale d'exploitation automobile (Renault), des compagnies régionales de transports routiers, parfois elles-mêmes héritières de compagnies de VFIL et, même, avec des artisans.

En 1951, le kilométrage de voies ferrées restant à fermer était limité, si on tient compte des quelques centaines de kilomètres encore exploités en 2001. Cela a été rapidement réalisé. Les principales entreprises de VFIL dont certaines avaient traversé le siècle se sont maintenues en trouvant de nouvelles orientations dans la logistique, le tourisme, le ramassage scolaire et le transport ouvrier.

Conclusion

Les réseaux secondaires connaissent un développement impétueux dans la première décennie du ^{xx}e siècle. Les lignes s'insinuent entre celles des grandes compagnies, pénétrant les espaces où les hommes attendaient le chemin de fer avec impatience : son arrivée n'était-elle pas dans les esprits synonyme de prospérité, d'essor économique, d'amélioration des conditions d'existence ? Les écrits et les propos des contemporains se retrouvent aujourd'hui dans la presse, sur les ondes et dans les discours des élus réclamant l'ouverture d'un échangeur d'auto-route, d'une gare de ligne à grande vitesse, d'un aéroport : une petite dose de réalisme au milieu d'un flot d'illusions et de naïvetés. La formule de « pouvoir structurant des infrastructures de transport » n'était pas déjà à la mode ; la pensée y était. On oubliait déjà qu'une technique de transport n'est qu'une opportunité au service des hommes : leur action permet seule d'en valoriser les effets.

En offrant une desserte plus proche, une nouvelle ligne attirait une clientèle dont une partie utilisait auparavant une ligne en service. Ces transferts d'activités se sont accrus à mesure que le réseau se densifiait. Le volume total des marchandises et des voyageurs à acheminer a-t-il suffisamment progressé pour effacer les pertes subies par certaines compagnies du fait de cette concurrence ? Cette progression a-t-elle été en proportion de l'allongement du réseau ? Ces questions ne peuvent être éludées ; une analyse du trafic pourra peut-être y répondre.

Annexe 1

Chemins de fer secondaires - lignes exploitées en 1914, fermées en 1931*

Étude de J.-E. Poisson déposée à l'AHICF, octobre 1998

- Tramway de Saint-Romain-de-Colbosc (Seine-Inférieure) : Saint-Romain à Étainhus – Saint-Romain-État (4 km). 1929.
- Chemins de fer du Calvados (voie de 0,60 m) :
 - Bayeux - Courseulles - Luc-sur-Mer (30 km). 1931.
 - Isigny Balleroy - Saint-Martin-des-Besaces (76 km). 1929.
 - Bayeux - Balleroy (16 km). 1930.
 - Ryes - Arromanches (4 km). 1930.
- Tramways de la Sarthe : Montbizot à Antoigné (3 km) : desserte industrielle conservée (Fonderie Chappée). 1921.
- Tramway de Dinard à Saint-Briac (9 km). 1929.
- Tramways de Saumur et extensions :
 - Saumur - Fontevrault (17 km). 1929.
 - Saumur - Saint-Hilaire (6 km). 1929.
- Chemins de fer économiques des Charentes :
 - Marennes à La Cayenne-de-Seudre (5 km). 1914 (V) ; 1925 (M).
 - Saint-Porchaire à Taillebourg (17 km). 1925.
 - Saint-Fort-sur-Gironde - Port-Maubert (5 km). 1925.
 - La Cotinière - Boyardville (Ile d'Oléron) (8 km). 1930.
- Compagnie des tramways du Loiret : Châteauneuf-sur-Loire à Tigry (8 km). 1925 (V) ; 1934 (M).
- Chemins de fer économiques.
 - . Réseau de la Nièvre : Saint-Réverien à Brinon-sur-Beuvron (8 km). 1931.
 - . Réseau du Cher : Sancerre – Saint-Satur (4 km). 1928.
- Tramways du Tarn : Lavaur à Graulhet (21 km). Service assuré seulement le samedi en 1931.
- Voies ferrées départementales du Midi. Réseau du Lot-et-Garonne

Villeneuve-sur-Lot PO à Villeréal (37 km).	1929 (V), 1933 (M).
Tonneins à Beauregard (45 km).	
Tonneins à Sos (48 km).	

* Date de fermeture. V : service voyageurs. M : service marchandises. Sinon : service voyageurs seul.

- Tramway de Clermont-Ferrand au sommet du Puy-de-Dôme (15 km). 1926
- Tramways de l'Ardèche : ensemble du réseau (137 km)
 - Aubenas - Le Pouzin (49 km). 1914.
 - Vallon - Ruoms (9 km). 1914.
 - La Croisette d'Uzer - Largentière (6 km). 1914.
 - Les Vans - Aubenas (47 km). 1926.
 - Les Vans - Saint-Paul-le-Jeune (13 km). 1928.
 - Vernoux - Saint-Peray (Valence) (13 km). 1928.
- Tramways de l'Aude (1930).
 - Le Palais - Monthoumet (30 km).
 - Narbonne - Fleury (30 km).
 - Narbonne - Ouveilhan (30 km).
 - Fabrezan - Saint-Pierre des Champs (30 km).
- Tramways de la Savoie : Chambéry à Saint-Jeoire-Prieuré (9 km). 1930.
- Tramway de Moutiers PLM à Brides-les-Bains (Savoie) (6 km). 1930.
- CF économiques du Nord. Réseau de Haute-Savoie : Bonne-sur-Menoge à Bonneville (13 km). 1927.
- Tramway d'Annecy à Thônes (22 km). 1930.
- Tramways départementaux de l'Isère : Pont de Beauvoisin à Bonpertuis (26 km). 1927.
- Chemin de fer de la Drôme :
 - Taulignan à Chamaret (11 km). 1928.
 - Pont-de-Quart à Châtillon-en-Diois (8 km). 1930.
 - Montélimar à Dieulefit (29 km). 1931.
- Chemins de fer du Sud de la France (Réseau Sud. Alpes-Maritimes)
 - Quatre lignes de tramways électriques fermées en 1925-1931.
 - Cagnes à Grasse (26 km).
 - Pré-du-Lac à Le Bar-sur-Loup (3 km).
 - La Tinée à Saint-Sauveur-sur-Tinée (24 km).
 - Vésubie à Saint-Martin-Vésubie (35 km).
 - Plus deux lignes ouvertes après 1914 (*vide infra*).
- CF d'Hermès à Persan-Beaumont : Aulnoye à Pont-sur-Sambre (6 km). 1930.
- Chemins de fer départementaux. Réseau de l'Aisne :
 - Laon - La Ferté-Chevresis (emprunt de la ligne Nord Laon-Hirson). 1914.
 - Tramway électrique de Tergnier à Anizy-Pinon (32 km). 1914 (Saint-Gobain à Anisy).

- CF du Cambrésis : Saint-Quentin-Cambrésis - Saint-Quentin-Nord (4 km). 1914.
- Société générale des chemins de fer économiques (SE). Réseau du Nord :
 - Quiévy à Solesmes (7 km). 1930.
 - Solesmes - Avesnes (45 km). 1914.
 - Solesmes - Haspres (22 km). 1914.
- Compagnie Bettrechies, Hon et Bavai (Nord) (13 km). 1914.
- Compagnie Pont-à-Vendin à Violaines (Nord) (10 km). 1914.
- Chemins de fer du nord de la France : Bray-Dunes à Hondshoote (16 km). 1921 (V) ; 1929 (M).
- Chemin de fer d'Hazebroucq à Merville (14 km). 1926.
- Compagnie meusienne de chemin de fer (« Meusien ») (passée à la SGCFE).
 - Haironville à Revigny (27 km). 1929.
 - Revigny à Triaucourt (37 km). 1931 ?
 - L'Isle-en-Barrois à Rembercourt-les-Pots (4 km). 1931 ?
 - La Vaux-Marie à Pierrefitte-sur-Aire (12 km). 1929.
- Chemins de fer départementaux des Ardennes : Sedan à Corbion (Belgique) (23 km). 1929 ?
- Banlieue de Reims et extensions :
 - Ligne métrique Soissons à Cormicy et Guignicourt (59 km), avec embranchement de Roucy à Pontavert et Corbény (11 km) détruite et remaniée après la Première Guerre (48 km).
 - Nouvelle ligne (1919-1933) avec embranchement de Cuiry à Pontavert (4 km) fermé en 1932. (VN. Exploitation par les CF du Nord-Est).
 - Ancienne ligne reconstruite provisoirement de Concevreux à Cormicy (1921-25) et à Berryla-Bac (1928-33).

Reims - Verzy - Châlons (58 km).	fin 1931.
Reims à Fismes (42 km).	
Bouleuse à Dormans (25 km).	
- Chemins de fer départementaux. Réseau de Seine-et-Marne : Lagny à Mortcerf (19 km). 1929.
- Domach - Niedermerschweiler (Merschweiler-bas) (4 km). 1917 (VM électrique 800 V).
- Munster à La Schlucht (10 km). 1914 (VM à crémaillère, électrique 750 V).

- Tramways de Mulhouse : Battenheim - Moulin d'Aldosheim - Einsisheim (7 km) 1930.
- Erstein à Ottrott (19 km) 1918 (reconstruite et incorporée aux Tramways de Strasbourg en 1930).

Mutations de compagnies entre 1914 et 1931

SE : Société générale des chemins de fer économiques.

CFD : Compagnie des chemins de fer départementaux.

VFIL : Voies ferrées d'intérêt local.

- Chemins de fer de Normandie --> SE réseau de Seine-Inférieure (1925).
- Tramways normands et Chemins de fer de la Manche --> Chemins de fer normands (1928).
- Chemins de fer armoricains : rattachés aux CF départementaux du Finistère (1922).
- Ligne Neuilly-Moulins-Jamet à Vierzon : passe des CF économiques des Charentes aux Tramways de l'Indre (1930).
- Tramways à vapeur du Loir-et-Cher --> Régie départementale (1927).
--> Tramways du Loiret (1931).
- Chemins de fer économiques des Charentes --> VFIL d'Aunis et Saintonge (1929).
- Tramway à vapeur du Quercy --> Chemin de fer de Bretenoux-Biars à Saint-Céré (1922).
- Chemins de fer du Périgord et Tramways de la Dordogne --> Régie départementale (1921).
--> CFD Réseau de la Dordogne (1926).
- Tramway de Bordeaux à Beychac-et-Cailleau (14 km) et Tramway de Bordeaux-Benauge à Camarsac (16 km) (Chemins de fer économiques. Réseau de la Gironde).
Repris par les Tramways électriques et omnibus de Bordeaux en 1913.
- Tramways du Lot-et-Garonne --> Voies ferrées départementales du Midi (1923).
- Société des CF du Born et du Marensin --> Société des voies ferrées des Landes (SVFL) (1916).
- Tramways électriques de Bigorre --> VFIL des Pyrénées (1918).

- Tramways à vapeur de Chalosse et du Béarn --> Compagnie des CF Pau-Oloron-Mauléon (1916).
- Tramways de la Corrèze --> Société d'exploitation des chemins de fer en Corrèze (SECC) (1925).
- Chemins de fer du Centre --> Régie des chemins de fer du département de la Loire (1928).
- Chemins de fer du Sud de la France :
 - Réseau Sud (Sud-France) --> Chemins de fer de Provence (1925),
 - Réseau de l'Isère --> Régie départementale des CF du Dauphiné (1922),
 - Compagnie d'Amplepuis à Saint-Vincent-de-Reins
 - Chemins de fer du Rhône et de Saône-et-Loire
 - Chemins de fer du Beaujolais
- rattachés aux CFIL du département du Rhône (CF du Rhône) (1928).
- CFIL de Saône-et-Loire --> Régie départementale des CF de Saône-et-Loire (1924).
- Chemins de fer économiques du Sud-Est --> Régie départementale des CF de l'Ain (1920).
- Tramway de Pont-de-Vaux à Fleurville
- CF de Saint-Laurent-les-Mâcon à La Madeleine
- Tramway de Genève (Chantepoulet) à Gex
- incorporés à la Régie départementale des tramways de l'Ain (1920).
- Chemins de fer économiques du Nord. Réseau de l'Isère --> Régie départementale des voies ferrées du Dauphiné (1930).
- Compagnie de Taulignan à Chamaret --> Chemins de fer de la Drôme (1925).
- Compagnie d'Andelot à Levier : exploitée par puis incorporée aux Chemins de fer du Doubs (ligne Salins à Levier et Pontarlier) en 1935.
- Chemin de fer de Pontarlier à Mouthe : incorporé aux CF du Doubs en 1927.
- Chemins de fer de l'Yonne --> CFD. Réseau de l'Yonne.
- Reprise par la Compagnie générale des voies ferrées d'intérêt local :
 - Chemin de fer d'Anvin à Calais (1919),
 - Chemin de fer d'Hermès à Persan-Beaumont (1920),
 - Chemin de fer de Crécy-sur-Serre à La Fère (1922),
 - CF de Maubeuge à Villers-Sire-Nicole (1923).

- Reprise par les Chemins de fer secondaires du Nord-Est (1922) :
Compagnie de Saint-Quentin à Guise,
Chemins de fer départementaux de l'Aisne,
CF de Marles à Montcornet.
- Tramways de l'Artois --> Chemins de fer de l'Artois (date ?).
- Chemin de fer d'Hazebrouck à Courtrai: géré par la Compagnie de l'État belge et limité à Ypres.
- Somain à Péruwelz --> Somain à Anzin et à la Frontière belge --> Compagnie des mines d'Anzin.
- Compagnies et lignes secondaires diverses du Nord, Pas-de-Calais, Aisne et Oise reprises vers 1920 par :
 - . SE, réseau du Nord,
 - . Compagnie générale des VFIL,
 - . Chemins de fer du Nord-Est.
- Chemins de fer de la banlieue de Reims : reprise par les CF secondaires du Nord-Est (1922).
- Chemins de fer départementaux de l'Aisne : reprise par les CF secondaires du Nord-Est (1922).
- Compagnie meusienne des chemins de fer : reprise par la SE.
- Tramways des Vosges (Remiremont à Gérardmer) : reprise par la SE.
- Tramway de Lunéville à Einville et Jolivet --> CF de Lunéville à Blamont, Badonviller et Einville.

Compagnies et lignes ouvertes après 1914 et fermées avant 1931

- Tramways de la Sarthe : Antoigné à Saint-Jean d'Assé (4 km). 1919-1921.
- Tramways d'Eure-et-Loir : Châteauneuf à Digny (9 km). 1928-1931 (1933 pour marchandises).
Digny à La Loupe (13 km). 1931.
- Tramways à vapeur du Tarn (voie de 0,60 m) : La Ramière à Saint-Sulpice (14 km). 1925-1931.
- Tramways à vapeur de Chalosse et du Béarn : Pau à Pont-Long-Aviation (10 km). 1916-1930.
- CF départementaux de l'Aisne : Appilly-Blérancourt (Oise) (6 km). Ligne militaire construite en 1917, prolongée jusqu'à Coucy-le-Château (VN, exploitée par SE : 1919-1928).

- SE. Réseau de la Meuse : Aubréville à Varenne-en-Argonne (11 km).
Ex-ligne militaire. 1918-1930.
 - Tramways électriques du Sud-France (Alpes-Maritimes) :
Pont-Charles-Albert à Roquestéron (29 km). 1924-1929,
Pont de Gueydan à Guillaumes (19 km). 1923-1929.
-