Chapitre XII - La politique tarifaire des compagnies de chemins de fer secondaires

Maurice Wolkowitsch

Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/rhcf/1332>

DOI : 10.4000/rhcf.1332

Éditeur

Rails & histoire

Édition imprimée

Date de publication : 10 février 2004

Pagination : 422-464

ISBN : 0996-9403

ISSN : 0996-9403

Référence électronique

Maurice Wolkowitsch, « Chapitre XII - La politique tarifaire des compagnies de chemins de fer secondaires », *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 30 | 2004, mis en ligne le 15 août 2012, consulté le 22 avril 2022. URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/1332> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/rhcf.1332>

Chapitre XII

La politique tarifaire des compagnies de chemins de fer secondaires

Les grandes compagnies ont souvent tardé à créer leur service commercial ; pour autant, elles avaient le souci de multiplier leur trafic : la politique du PO pour promouvoir, à l'étranger, la commercialisation des produits agricoles cultivés sur « son territoire » est remarquable dès le début du ^{xx}^e siècle ; elle est la première à créer un service commercial en 1903¹. Les compagnies secondaires n'ont pas les moyens de telles actions. Mais toutes les compagnies manifestaient le souci de développer les trafics à travers des tarifications mûrement réfléchies. Rappelons, en schématisant la situation, l'existence de trois types de tarifs : les tarifs généraux figuraient au cahier des charges, ne pouvaient être dépassés et étaient soumis à homologation ; les tarifs spéciaux concernaient des acheminements sur les voies d'une seule compagnie à un prix inférieur à celui du tarif général, ils devaient favoriser l'augmentation du trafic ; les tarifs communs intervenaient lorsque les voies de plusieurs compagnies devaient être utilisées ; la collaboration avait ses limites, chaque entreprise voulant conserver marchandises et voyageurs le plus possible sur ses rails. Cela conduit à une tarification d'une grande complexité. Mais, en 2100, les chercheurs en penseront peut-être autant de l'augmentation du prix d'un billet à mesure que l'achat se rapproche de la date du départ !

L'idée d'une tarification applicable à toutes les lignes d'intérêt local et, pourquoi pas, d'intérêt général était séduisante ; elle s'opposait à la volonté d'adopter les tarifs à la demande locale et à la satisfaction des populations, exprimées dans les débats publics et voulues par les multiples compagnies de chemins de fer secondaires jalouses de leur indépendance. Pour limiter le risque d'une prolifération des tarifications et des réglementations, deux garde-fous avaient été institués : l'homologation des tarifs par les pouvoirs publics, l'obligation de respecter les règles édictées dans un cahier des charges-type. Sur ce second point, un régime dérogatoire était prévu, permettant l'adaptation souhaitable à la demande locale, mais ouvrant aussi la voie à d'inévitables dérives.

1- M. Wolkowitsch, *L'Économie régionale des transports dans le Centre et le Centre Ouest de la France*, Paris, SEDES, 1960, 528 p., voir p. 224-234.

Les documents tarifaires sur lesquels repose cette analyse montrent certes des mesures tarifaires correspondant à la demande locale, mais avec tant de mesures restrictives dans l'application que les textes ont une certaine opacité ; on ne peut qu'admirer les agents d'exploitation qui devaient les appliquer. Le lecteur pourra en prendre conscience dans les annexes à ce chapitre. Le document établissant les tarifs de la seule grande vitesse en 1912 approche les mille pages !²

Notre démarche débute par un rappel des règles communes aux grands réseaux, puis à l'ensemble des compagnies ferroviaires avant d'entrer dans le maquis de la tarification des chemins de fer secondaires. Y a-t-il ou non une politique d'harmonisation des prix de transport sur les réseaux secondaires ? C'est la question à laquelle nous tentons de répondre.

Règles communes aux compagnies de chemins de fer

. Règles communes aux grands réseaux et exceptions

Un accord de 1883 entre le ministère des Travaux publics et les grandes compagnies est une première étape vers plus de cohérence dans la tarification et ses conditions d'application. Les mesures seront progressives et n'élimineront pas l'esprit de concurrence.

Les grands réseaux établissent des tarifs généraux communs et simplifient leurs tarifs ; lois, décrets, ordonnances, arrêtés ministériels sanctionnent ces accords, conduisant à l'homologation. Cette réglementation tatillonne n'impose pas une harmonisation parfaite car elle tolère des exceptions : encore en 1912 le minimum de perception correspondant à 6 km est réduit à trois km sur le PLM ; il correspond sur l'État à une somme de 0,05 F et non à la taxation d'une distance minimale ; sur ce réseau les militaires, mais aussi les voyageurs de 1^{re} classe, bénéficient de tarifs plus avantageux ; le prix de transport des boîtes à lait vides en retour varie d'un réseau à l'autre : *franco* en GV sur l'Est, *franco* en GV mais soumis aux frais d'enregistrement sur le PLM et le PO, *franco* en PV sur l'Ouest mais avec les frais d'enregistrement.

Les barèmes des prix de transport au vk (voyageur/km) et à la tk (tonne/km) sont fournis pour chaque élément du trafic : bagages, messageries et marchandises, denrées avec la liste des 41 produits con-

2- « Recueil général des Tarifs des chemins de fer et leurs correspondances », *Recueil Chaux*, Paris, 1912, 999 p. Pour les tarifs communs, les homologations intervenues jusqu'en 1908, date du rachat de la Compagnie de l'Ouest par l'État, la mention « Ouest » est employée ; pour la période ultérieure, on trouve indifféremment les mentions Ouest, État ou Ouest-État.

cernés, chiens, marchandises ne pesant pas 200 kg sous 1 m³ de volume, marchandises vénéneuses, dangereuses ou explosives, masses indivisibles ou de dimensions exceptionnelles, animaux en cage ou panier (cobaye, chevreau, caille...) pesant 30 kg maximum (animal + contenant) taxés en messagerie, voitures hippomobiles à une ou deux banquettes, voitures automobiles, pompes funèbres, produits taxés *ad valorem* (finances, valeurs, objets d'art, broderies, dentelles...), animaux taxés par tête de bétail, animaux dangereux ou valant plus de 5 000 F. La classification des marchandises est progressivement unifiée. Le principe de la taxation par l'itinéraire le plus court est adopté, avec son corollaire l'acheminement par la compagnie qui l'offre sans rupture de charge, éliminant ainsi toute utilisation de ligne à voie étroite. Les frais accessoires sont énoncés avec la même minutie : enregistrements, pesage, manutention, magasinage avec délais d'enlèvement, dépôt de bagages avec les cas particuliers (piano, voiture d'enfants, brouette, bicyclette, automobile, machines-outils, arbres et arbustes). Les délais de livraison sont définis et accompagnés des horaires d'ouverture des gares avec la liste de celles livrant jour et nuit le lait et les denrées périssables et, pour quelques villes desservies par le PLM, les fleurs coupées.

. Règles communes à toutes les compagnies d'intérêt général et local et exceptions

Les mesures suivantes sont adoptées : réduction accordée aux enfants et militaires – cependant Sud-France en exclut les officiers sur son réseau des Alpes-Maritimes – délivrance de billets aller-retour, de cartes d'abonnement, de billets collectifs, définition des produits de valeur comme objets de plus de 300 F au kg, conditionnement des produits financiers, expédition en GV par le premier train de voyageurs assurant ces transports trois heures après le dépôt de la marchandise, délai de transmission à respecter entre réseaux dans les gares de transit, égalité de traitement entre les clients demandant le transport de masses indivisibles au-delà d'un certain poids³. Le droit d'enregistrement est fixé sur tous les réseaux à 0,10 F ; il est perçu une seule fois pour l'emprunt des lignes de plusieurs grands réseaux ; mais il est perçu pour chaque emprunt de lignes de réseaux secondaires, sauf exception : une expédition entre deux gares situées sur des réseaux secondaires différents en transit par un grand réseau paye trois droits d'enregistrement.

3- Si un tel transport est effectué pour un client il doit être assuré pour tous les clients, s'ils en font la demande dans les trois mois suivant le premier acheminement. Sur les grands réseaux, le tarif est majoré de 50 % entre 3 et 5 t, doublé entre 5 et 8 t.

La tarification sur les réseaux secondaires

La situation au sein des compagnies secondaires est complexe. Toute généralisation est hasardeuse, c'est le domaine du particularisme et de l'exception. Chaque compagnie est dans un contexte socio-économique spécifique ; elle entretient avec un, voire deux grands réseaux des rapports plus ou moins étroits sur le plan administratif comme sur celui des conditions de transmission des marchandises dans les gares de transit.

Les compagnies secondaires établissent leur tarification par référence aux tarifs et conditions d'application des grands réseaux, soit pour les adopter, soit pour définir des exceptions. Elles font souvent précéder leur document tarifaire de la formule : « Les conditions d'application sont les mêmes que sur les grands réseaux avec les exceptions suivantes : ... », suit la liste des trafics pour lesquels les tarifs de base ou les conditions d'application diffèrent de ceux des grands réseaux. Pour faciliter la comparaison, nous nous appuierons sur les taxes en F au vk ou à la tk. Ces données varient d'une compagnie à l'autre, parfois pour diverses lignes d'une même compagnie. Nous avons déjà relevé des failles dans la réglementation commune aux grands réseaux ; l'entente entre compagnies secondaires était plus difficile, vu leur attachement à leurs propres pratiques.

. Les tarifs spéciaux

> Les tarifs voyageurs : des tarifs complexes

Les compagnies secondaires conservent les caractéristiques des matériels des grands réseaux : « voiture de 1^{re} classe couverte, garnie, fermée à glaces, 2^e classe couverte, banquettes rembourrées, fermée à glaces, 3^e classe couverte, fermée à vitres. » Les réseaux secondaires, on l'a dit, se satisfont souvent de deux classes : la 1^{re} correspond à la 1^{re} des grands réseaux, la 2^e dispose de l'équipement de la 3^e. En fait, les compagnies font payer le prix du confort offert par le matériel en service : sur divers secteurs d'exploitation, la SGCFE fait payer un même prix pour des classes différentes (tabl. 85) ; sur les trois réseaux voisins de l'Allier, du Cher et de la Nièvre, la tarification diffère : le km en 1^{re} classe coûte entre 0,07725 et 0,103. Dans le cadre plus étroit des Chemins de fer départementaux des Ardennes, on enregistre presque un tarif différent pour chaque ligne : quatre en 1^{re} classe compris entre 0,08 et 0,103 F, cinq en 2^e classe, entre 0,055 et 0,075 F. La Compagnie meusienne de chemin de fer pratique une politique tarifaire fondée sur des paliers kilométriques dissemblables suivant les classes. L'analyse du prix du vk sur plus de 30 réseaux signale une différence de l'ordre de

45 % pour chaque classe ; l'amplitude serait plus élevée, si on prenait en compte les lignes de montagne : le tarif est de 0,226 en 1^{re} classe et 0,16995 F en 2^e classe entre Pierrefitte-Nestalas et Cauterets. Les grands réseaux offrent en 3^e classe un tarif inférieur à celui des compagnies secondaires, du même ordre en 1^{re} et 2^e classe (annexe 1).

Tableau 85. Prix du vk sur les réseaux et lignes de la SGCFE en 1912 (en F)

Tarif en F	0,07725		0,0618	
Classe	1 ^{re} classe	2 ^e classe	2 ^e classe	3 ^e classe
Réseau	Cher	Gironde	Nièvre	Somme et lignes de Bussy à Ercheu et Aumale à Envermeu

Les abonnements

Les grands réseaux délivrent des cartes d'abonnements ordinaires, de famille ou d'associés valables sur tous ou un ou deux d'entre eux pour un parcours ou pour une zone ; les compagnies secondaires sont exclues de cet accord, de même que leurs lignes ne peuvent figurer sur un billet circulaire à itinéraire facultatif. Chaque compagnie secondaire délivre le même type de cartes d'abonnement (annexe 2) valables sur leur seul réseau, ce qui en limite l'intérêt ; le voyageur empruntant les lignes des grands réseaux et d'une compagnie secondaire achète deux cartes d'abonnement. Les distances modestes parcourues sur les réseaux secondaires ne permettent pas l'application de barèmes dégressifs efficaces.

Les aller-retour

Les compagnies pratiquent une politique commerciale visant à développer le trafic : les grands réseaux offrent des aller-retour avec une réduction de 25 % par rapport à l'achat de deux aller simples, la validité est fonction de la distance. Les compagnies secondaires s'inspirent d'une même pratique ; chacune adopte sa propre réglementation hors quelques-unes conservant les tarifs des grands réseaux. Les aller-retour sont proposés pour des parcours entre deux gares du réseau ou de façon plus restrictive d'une même ligne : les usagers bénéficient de réductions de 25 % pour les CFIL du Centre, 20 % pour le TVM des Deux-Sèvres, 10 % pour les CFIL du Morbihan... Des conditions encore plus complexes régissent les tarifs aller-retour sur certaines compagnies. La Compagnie du chemin de fer de La Mure

propose des réductions de 25 % en 1^{re}, 28 % en 2^e classe et 36 % en 3^e pour tout aller-retour entre deux gares de la ligne. Les CFIL de l'Hérault délivrent des aller-retour avec réduction de 30 % les dimanches et fêtes, 15 % en semaine sur le prix de deux aller simples ; mais, en semaine, la réduction est aussi de 30 % au départ de Montpellier pour toutes les gares des lignes de Montpellier à Rabieux et à Saint-Chinian et d'Agde à Font-Mars, également pour les voyageurs accomplissant plus de 40 km entre les gares de ces lignes. On s'explique mal cette complexité.

Les migrations de travail

Les migrations de travail et les déplacements urbains ont bénéficié des efforts entrepris par les compagnies secondaires pour offrir des tarifs réduits à tous ceux dont l'activité exige de se déplacer régulièrement. Elles n'ont pas négligé pour autant d'autres clientèles⁴.

Les compagnies secondaires ont eu le souci d'attirer et retenir les migrations quotidiennes du travail. Ces mouvements pendulaires ont connu une croissance rapide dans la région parisienne, mais en 1911 les compagnies secondaires peu nombreuses à la desservir y tiennent un rôle mineur. Plus fréquents sont les tarifs spéciaux créés en province au bénéfice d'ouvriers et d'ouvrières se rendant quotidiennement dans un atelier ou une usine ; une réduction de 50 % leur est accordée sur des liaisons courtes et définies ne quittant pas les rails de la compagnie ; ainsi les chemins de fer de la Limagne délivrent ces billets pour les déplacements autour de Gerzat ou Saint-Bauzire, ceux de Côte-d'Or autour de plusieurs petits centres, pour se satisfaire de deux exemples.

Nous avons signalé les déplacements hebdomadaires des ouvriers des manufactures et des exploitations agricoles se rendant dans leur famille le samedi soir pour 24 heures. La Compagnie des chemins de fer départementaux a créé un billet valable 24 heures sur ses seules lignes avec une réduction sur le prix d'un abonnement pour un voyage hebdomadaire entre les lieux de travail et de résidence familiale ; cette initiative prise en Ardèche et en Haute-Loire a eu beaucoup d'imitateurs ; l'avantage a été étendu « aux professeurs des deux sexes, instituteurs et institutrices, élèves, étudiants, apprentis et jeunes ouvriers jusqu'à 26 ans, 27 si le service militaire était accompli ». À cette lecture, on constate que les compagnies aériennes n'ont rien inventé en matière de « tarifs jeunes ». Chaque compagnie secondaire établissait sa liste plus ou moins restrictive des bénéficiaires, le montant et la formule des avantages tarifaires qu'elle leur consentait.

Des avantages sont aussi accordés pour d'autres types de déplacements.

4- Cf. ci-dessus chapitre XI, p. 373 et suiv.

Les groupes

Des tarifs sont mis en place pour les groupes, mais l'isolement des compagnies réduit les déplacements dans l'espace. Des conditions sont exigées : une distance minimale (12 km pour les Chemins de fer économiques du Nord), un nombre minimum de participants (25 pour le Chemin de fer d'Andelot à Levier), la nature des groupes concernés, variant suivant les compagnies, est définie avec un luxe de détails surprenants. Les déplacements liés à l'enseignement ou au tourisme font l'objet d'une attention particulière (annexe 3). Dans un même esprit, les compagnies mettent en service des trains spéciaux, louent des wagons-salons dans la mesure où elles en disposent et où elles peuvent les acheminer par des convois réguliers. Les CFIL de l'Hérault proposent des places de luxe entre Montpellier et Palavas avec un supplément de 50 % sur le tarif de 1^{re}.

Les citadins

La conquête du trafic intra-urbain par les CFIL et surtout les TVM était entravée par la règle du minimum de perception de six kilomètres héritée des grandes compagnies, compte tenu de la distance moyenne entre les points d'arrêt. Pour attirer cette clientèle, pour pallier cette difficulté, surtout les compagnies de TVM ont abaissé le minimum de perception de six à trois kilomètres : les Tramways de la Côte-d'Or entre Dijon-ville et Dijon-Porte-neuve, ceux de l'Indre entre Châteauroux et Déols ont ainsi accru leur clientèle et leurs recettes. À Grasse, le minimum a même été abaissé à un kilomètre pour les voyageurs allant de la gare PLM à l'hôtel de ville. En rase campagne la règle commune retrouvait ses droits.

> Tarifs marchandises

Si nous retrouvons dans les tarifs marchandises le même souci de prendre en compte les réalités locales, nous voyons aussi les compagnies secondaires confrontées à des problèmes liés aux capacités de leur matériel.

Les tarifs spéciaux

Les compagnies secondaires, pour le transport des marchandises ne pesant pas 200 kg sous le volume de 1 m³, imposent « une majoration de 50 % des prix fixés au tarif général, les expéditions de moins de 40 kg et les marchandises nommément énoncées au cahier des charges en étant exonérées ». Ce faisant, elles suivent à la lettre la réglementation des grandes compagnies : tel est le cas pour les Chemins de fer du Beaujolais ou les Chemins de fer départementaux de la Mayenne. D'autres pratiquent une augmentation de 100 % : Chemins de fer économiques des Charentes, Tramway de Challans à Fromentine.

Tarifs imposés par des impératifs matériels (annexe 4)

Les compagnies secondaires transportent, sauf exception, les masses indivisibles jusqu'à 5 t. Les conditions d'application varient en fonction des capacités du matériel et des infrastructures et de l'équipement des gares en engins de levage. Beaucoup de compagnies n'ont pas la capacité d'acheminer des charges aussi lourdes. Les tarifications fixées sont très diverses. Au-delà de 3 t, la clientèle a la charge et la responsabilité des manutentions et le prix de transport est fixé par l'administration sur proposition de la compagnie.

Des problèmes similaires se posent pour l'acheminement d'objets de dimensions exceptionnelles, dépassant celles du matériel. En cas de dérogation, on retrouve les mêmes règles que pour les excès de poids. Toutes les compagnies n'offrent pas les mêmes possibilités qui sont déterminées par celles des matériels en service. Une même compagnie avec un même écartement peut sur ses lignes ne pas imposer les mêmes limites, si les matériels en service sont différents (Sud-France). Le franchissement des ouvrages d'art peut aussi interdire certains transports.

Tarifs d'adaptation à la demande locale

Aucune surprise à trouver des tarifs spéciaux pour le transport des huîtres sur diverses lignes secondaires du littoral vendéen (réduction de 25 %), pour celui du lait sur celles de la Compagnie des Charentes⁵, pour celui des citrons, feuilles de menthe, jasmin rose et géranium sur celles de Sud-France, pour celui des grenouilles sur le Chemin de fer de Marlieux à Châtillon. Les Chemins de fer départementaux des Bouches-du-Rhône portent un intérêt légitime au trafic des fruits, légumes et primeurs, offrant un tarif de 0,28 F la tkm à confronter au 0,50 F fixé au tarif général des messageries, soit une réduction de 44 %. Un tarif exceptionnel encore plus avantageux était prévu pour les expéditions par 50 kg entre Lamanon d'une part, Arles et Meyrargues d'autre part, choisies comme gares de transit avec le PLM.

La réutilisation des emballages vides est la règle au début du ^{xx}e siècle ; leur retour à vide à l'expéditeur est indispensable ; les compagnies grandes et petites répondent à cette demande sous condition d'une expédition préalable à plein tarif en GV en sens inverse sur une même relation. Nous avons évoqué la question à propos du lait acheminé par

5- Le tarif spécial s'applique aux expéditions d'au moins 50 litres, lait et boîte pesés ensemble, le tarif est de 0,25 tkm retour *franco* des boîtes vides. Au tarif général des messageries, en fonction du poids, le prix serait compris entre 0,45 et 0,56 F la tkm.

les grands réseaux vers toutes les villes. Des tarifs très bas étaient consentis pour les boîtes, paniers, caisses, sacs, toiles. Les Chemins de fer départementaux des Bouches-du-Rhône offraient une tarification avantageuse entre les gares de transit avec le PLM et celles des zones de production maraîchère (tabl. 86) ; un tarif encore plus bas est accordé pour des relations privilégiées de Barbentane à Châteaurenard et de Tarascon à Saint-Rémy-de-Provence, de l'ordre de 0,04 F par t. Le Sud-France dispose d'un tarif pour le transport des cocons frais, mais inévitablement aussi pour le retour des emballages dans lesquels ils voyagent⁶.

Tableau 86. Tarif de retour des emballages vides de fruits, légumes et primeurs sur les Chemins de fer départementaux des Bouches-du-Rhône en F par tkm (1912)

	0 à 25 kg	plus de 25 kg
1 à 15 km	0,25	0,25 pour les 25 kg + 0,05 par fraction de 10 kg à par
plus de 15 km	0,25	0,25 pour les 25 kg + 0,10 par fraction de 10 kg à par

. Les tarifs communs

> Ententes tarifaires entre compagnies secondaires (annexe 5)

Les tarifs spéciaux précédemment étudiés sont valables dans le cadre d'une compagnie, pour ses seules lignes. Certaines compagnies essaient d'adopter chacune sur leur réseau des règles identiques, mais pour autant elles ne visent pas à l'établissement de tarifs communs ; de toute façon, dans le premier cas étudié, l'absence quasi totale de continuité matérielle entre les réseaux enlèverait toute signification à l'opération, par exemple en matière de dégressivité tarifaire avec la distance⁷. Les compagnies cherchent sans doute à simplifier la comptabilité et la

6- Les cocons frais sont transportés au tarif de 0,2435 F la tkm ; les emballages vides en retour pour 0,138 F. L'application du tarif général pour les messageries serait de 0,45 F, 0,36 F pour plus de 40 kg, la majoration de 50 % pour marchandise de moins de 200 kg sous un volume de 1 m³ ne s'applique pas. La compagnie dégage sa responsabilité en cas d'éclosion des cocons en cours de voyage.

7- Hors quelques kilomètres de limites communes entre la Mayenne et la Manche, les autres départements sont isolés des précédents et entre eux.

formation du personnel des gares, aussi à satisfaire la clientèle qui protestait contre le « maquis » des tarifs.

Cinq compagnies adoptent de mêmes exceptions aux tarifs généraux des grandes compagnies ; elles le précisent par un même renvoi à la tarification de la Compagnie des chemins de fer du Finistère. Le principe affirmé, une lecture attentive des tarifs de chaque compagnie souligne les mesures particulières conservées par chacune d'entre elles. (annexe 5). Ces cinq compagnies n'ont ni la même autorité de tutelle, ni une direction d'exploitation centralisée, mais des bureaux à Quimper, Brest, Poitiers, Laval, Avranches et Chartres ; cependant elles partagent, on l'a vu, le même siège social, 3, rue Beldant au Mans ; leurs conseils d'administration intègrent certains administrateurs communs et définissent des politiques commerciales tendant à des tarifications voisines, tout en conservant certains particularismes. Ce qu'il convient de souligner c'est que ce type de regroupement n'est pas un cas particulier ; il est fréquent parmi les chemins de fer secondaires et en fait la complexité. Un autre exemple montre cette volonté de maintien de certaines règles spécifiques. Quatre compagnies renvoient à la tarification de la ligne de Calais à Anvin⁸ ; mais, contrairement aux autres, l'une impose le plein tarif aux militaires, une autre ne délivre pas d'aller-retour et applique un tarif de manutention pratiquée par une compagnie qui ne fait pas partie du groupe : chacune a ainsi ses exceptions.

Trois réseaux qui ont l'avantage d'être en continuité peuvent aller plus loin dans cette politique ; eux aussi partagent le même siège social, 54 boulevard Haussmann à Paris, la direction de l'exploitation étant à Bordeaux ; les Chemins de fer du Born et du Marensin et de la ligne Soustons à Léon présentent les mêmes exceptions aux tarifs des grandes compagnies que la Compagnie de chemin de fer des Landes. Les transports de gare à gare de chacun des réseaux sont considérés comme effectués sur un seul et même réseau, en conséquence les prix des tarifs généraux et spéciaux sont appliqués sur le parcours total d'après la distance accomplie. Cette unité se traduit par exemple par la possibilité avec une seule carte d'abonnement à demi-tarif d'obtenir la réduction sur les trois réseaux et d'établir des barèmes dégressifs avec la distance plus avantageux pour les marchandises⁹.

8- Tramway à vapeur d'Ardres à Pont-d'Ardres, Chemins de fer d'Achiet à Bapaume, de Marquion à Boisieux et de Marquion à Cambrai. Neuf compagnies ont en commun une même dépendance vis-à-vis de la Compagnie du Midi.

9- Signalons que les Chemins de fer des Pyrénées-Orientales ont le même siège que les compagnies citées ; elles appliquent les tarifs des grands réseaux, sauf pour les militaires, marins et leurs chevaux et les pompes funèbres générales pour lesquels le renvoi est aux tarifs des Chemins de fer des Landes. La direction de l'exploitation est à Perpignan.

Ces essais d'ententes entre compagnies secondaires restent timides. Vont-elles alors être associées aux nombreux tarifs communs aux grands réseaux et se dégager du cercle étroit de leur activité en ouvrant à leur clientèle plus de facilités pour accéder à de larges horizons ?

> Ententes tarifaires entre compagnies secondaires et grands réseaux

En 1912 les grandes compagnies offrent de nombreux tarifs communs visant tous les trafics voyageurs et marchandises entre gares et même stations de chacun d'eux ; les compagnies secondaires ne sont pas associées à ces larges ententes. Sauf exception, une compagnie secondaire participe à un tarif commun avec un seul grand réseau ; les cahiers des charges des compagnies secondaires sont peut-être un frein à des accords qui ne seraient pas compatibles avec leurs obligations.

Tarifs communs voyageurs

Les tarifs communs ont pour objectif le développement du trafic ; mais les compagnies ont toujours le souci de conserver le voyageur sur leurs lignes ; elles rencontrent des difficultés à se plier à des règles communes. Deux exemples illustrent cet état d'esprit. La délivrance des billets de séjours touristiques commence suivant les réseaux le jeudi ou le vendredi avant les Rameaux. Les voyageurs de 2^e classe sur les grands réseaux sont transportés, sur les chemins de fer secondaires ne disposant pas de trois classes, parfois en 2^e classe, le plus souvent en 1^{re} ; certaines compagnies laissent le choix aux voyageurs, sous condition de payer le prix correspondant à la classe choisie.

- Tarifs offrant divers types d'avantages

Les tarifs communs simples prévoient la délivrance de billets directs, aller ou aller-retour dont le prix est calculé « par la soudure des tarifs intérieurs généraux ou spéciaux propres à chaque compagnie ». Cette commodité n'entraîne aucun avantage tarifaire ; mais si l'addition des distances parcourues sur chaque réseau permet de franchir des seuils définis, la validité d'un aller-retour peut être accrue. La délivrance de ces billets (tarif spécial « GV2 » de chaque compagnie) concerne généralement un nombre précis de relations ; ainsi État, Chemins de fer départementaux des Charentes et des Deux-Sèvres ont à trois un tarif commun : des aller-retour sont délivrés pour 30 gares des compagnies secondaires au départ de Niort, 28 de La Rochelle, 20 de Rochefort, 12 de Bordeaux (État ou Saint-Jean), 11 de Saintes, 5 de Melle, 2 de Brioux ; pour chaque relation la gare de transit autorisée avec l'État est indiquée. Des conditions d'application encore plus restrictives et complexes apparaissent dans les tarifs communs État-Chemins de fer de l'Anjou ou Orléans-Chemins de fer départementaux.

Dans plusieurs cas, outre la facilité matérielle de n'avoir à prendre qu'un seul billet, le voyageur peut trouver des avantages. Modestes dans le tarif commun Nord - Chemin de fer de Somain à Anzin où un seul droit d'enregistrement est perçu par la gare expéditrice, plus intéressants dans les tarifs communs prévoyant la liberté de choix entre itinéraires concurrents, celui par le grand réseau étant souvent le plus long. Le voyageur bénéficie de plus de services et souvent d'un prix forfaitaire fixé quel que soit l'itinéraire choisi (tabl. 87). Les voyageurs isolés bénéficient rarement d'avantages substantiels. Un tarif commun PLM-Chemin de fer de La Mure est une exception. 45 gares du PLM situées dans le périmètre Lyon - Valence - Marseille - Veynes - Grenoble - Aix-les-Bains délivrent des aller-retour valables quatre jours pour les gares du Chemin de fer de La Mure avec des réductions de 25 % en 1^{re}, 20 % en 2^e et 3^e ; la compagnie secondaire applique les mêmes réductions, mais adopte une validité de deux jours pour 50 km, trois pour 100, plus un par tranche de 100 km. Un cas original est fourni par un tarif commun à cinq : Orléans, Ouest-État, Tramways de la Sarthe, Chemin de fer de Mamers à Saint-Calais ; toutes les gares de ces réseaux, situées dans la Sarthe, délivrent des cartes d'abonnement permettant la délivrance de billets à demi-tarif ; la répartition des recettes est fixée en fonction de la part de chaque réseau dans le kilométrage total de voies ferrées du département.

Dans la région parisienne, les grands réseaux et les ceintures ont établi de multiples tarifs communs, notamment des abonnements pour les déplacements quotidiens avec des réductions, en plus, de 50 % pour les scolaires et apprentis. Dans un seul cas, une compagnie secondaire est associée : le tarif commun Ouest-État - Nord - Chemin de fer d'Enghien à Montmorency prévoit des aller-retour à prix fixes et des abonnements entre toutes les gares de la compagnie secondaire et *vice versa* et Paris-Nord, Ouest-État, Pontoise, Argenteuil, Saint-Denis... Les compagnies secondaires mettent souvent en circulation des trains les jours de foires et marchés, nous n'avons relevé qu'un cas de tarif commun destiné à en favoriser l'accès : Midi, Chemins de fer du département des Landes et de Soustons à Léon délivrent des aller-retour en 3^e classe à prix exceptionnel, valables un jour, le samedi, jour du marché de Dax au départ de seize gares des deux compagnies secondaires, aucune réduction n'est accordée aux enfants ni aux militaires, aucune franchise pour les bagages.

Tableau 87. Liberté de choix entre itinéraires concurrents (1912).

Relation et <i>vice-versa</i>	Réseaux concernés	Itinéraire
Rennes à Fougère	Ouest	via Vitré 73
	Tramway d'Ille-et-Vilaine	via Saint-Au
Bordeaux à Blaye	État	via Saint-Ma
	État – Blayais	via Saint-An
Béziers à Pézenas	Midi	via Vias 36
	CFIL Hérault	via Servian
Le Mans à Loué	Ouest	via Sillé-le-C
	Tramways de la Sarthe	via Coulans
Nantes à St-Nazaire	Orléans	via Savenay
St- Nazaire à Nantes	Bac de Mindin – CFIL	76 km (via F Pornic)
* Délivrance aller-retour valable 3 jours et uniquement pour l		
** D'autres gares desservies par les Tramways de la Sarthe		

Nous avons relevé les tarifs spéciaux propres aux compagnies secondaires pour les pèlerins et les émigrants ; les grands réseaux ont multiplié les tarifs communs entre eux en faveur de ces catégories, sans associer les compagnies secondaires qui rabattent cependant les clients jusqu'aux gares de transit ou, comme la Compagnie du Médoc, qui conduit de Bordeaux à Pauillac pour embarquement les émigrants arrivés par les voies de l'Orléans ou du Midi, soit en transit à travers la France, soit en provenance de Rodez, Albi, Toulouse, Montauban, Agen et Marmande considérées comme desservant des zones d'émigration.

- Tarifs pour les déplacements touristiques

Les déplacements touristiques sont l'objet d'une attention particulière des réseaux. Leurs voies desservent des stations comme Cannes ou Arcachon, ils ont construit des antennes pour en gagner d'autres comme Vichy, mais ils n'atteignent pas toutes les zones littorales, pas plus que le cœur des montagnes. L'élaboration de tarifs communs associant toutes les catégories de compagnies ferroviaires est indispensable. Les textes montrent toujours la volonté des grandes compagnies de garder le plus possible les clients sur leur réseau, de les enfermer dans un carcan d'obligations : durée de validité des billets, saison de délivrance, distance minimale à parcourir, parfois itinéraire défini... On peut distinguer des tarifs destinés aux touristes qui souhaitent visiter des régions en circulant constamment, d'autres conçus pour

faciliter l'accès aux 231 stations littorales et 134 villes thermales inventoriées par les compagnies d'intérêt général et les chemins de fer secondaires, fréquentées par les baigneurs et curistes.

Dans la première catégorie, l'accord État et Tramway de la Vendée propose la formule originale d'une carte d'excursion de quinze jours donnant libre circulation sur certaines lignes de chaque réseau dans une zone définie (34 F en 1^e, 28 F en 2^e, 18 F en 3^e). Un tarif État, Chemin de fer économique des Charentes, Compagnie de navigation desservant les îles de Ré, Aix et Oléron accorde aux voyageurs ralliant ou quittant une gare du circuit d'excursion une réduction de 40 % sur le prix de l'aller au départ de toutes les gares, stations et haltes de l'État. Sur les billets circulaires à itinéraires proposés et imposés par les compagnies, la participation d'un réseau secondaire est requise si nécessaire : le PLM a ainsi traité avec le Tramway de Thônes à Annecy, le Funiculaire de Grasse et Sud-France pour le parcours de Grasse à Nice par Colomars. En dehors des très nombreux circuits organisés, le PLM offre des voyages circulaires à coupons combinables, pour lesquels les lignes secondaires offrent des parcours attractifs : 149 liaisons, hors des voies du PLM, sont proposées aux voyageurs : 84 par des chemins de fer secondaires, 34 en voitures automobiles, 29 en voitures hippomobiles, un en bateau et même un à dos de mulet ; 22 liaisons sont alpines, 19 provençales, les autres sont dans le Massif central et en Bourgogne. Sud-France est sollicité pour une série de parcours sur les lignes de Nice à Meyrargues et Toulon à Hyères et Saint-Raphaël, mais aussi le Chemin de fer de la Mure, celui de Voiron à Saint-Béron, des lignes dans le Vercors et autour de Vizille, le chemin de fer du Montenvers. Des clauses rigoureuses doivent être respectées : 300 km doivent être parcourus sur le PLM, le parcours hors PLM ne doit pas dépasser 25 % du kilométrage total. Le prix résulte de l'addition des prix forfaitaires prévus pour chaque parcours hors PLM, tous modes confondus, et du prix pour les parcours sur le PLM suivant un barème comprenant 50 paliers entre 301 et 7 000 km. La validité dépend des kilomètres accomplis uniquement sur le PLM (de 30 jours, pour 1 500 km, à 60, au-delà de 3 000 km). Les familles de trois personnes bénéficient de 10 % de réduction pour la 3^e, 25 % à partir de la 4^e.

Le tarif spécial GV 106 est destiné à répondre sous quatre chapitres différents aux besoins de ceux qui recherchent des séjours prolongés sur le lieu de leurs vacances (annexe 6). Les chemins de fer secondaires ne sont pas associés à la délivrance des abonnements de bains de mer et de cartes d'excursion donnant libre circulation dans des zones définies, sauf le cas évoqué en Vendée. Les grands réseaux multiplient les tarifs communs entre eux pour élargir l'horizon des voyages

de loisirs de leurs clientèle, sans se départir totalement de la volonté de la conserver sur leurs lignes. PO et PLM desservant ces zones touristiques attractives ont chacun de leur côté un tarif commun avec le Nord, mais non entre eux. Les grandes compagnies associent les compagnies secondaires, lorsque leur réseau ne dessert pas directement une station : un cas sur les neuf tarifs communs pour la délivrance des billets de famille en direction des stations balnéaires et thermales et lieux de vacances¹⁰, six cas sur seize pour les aller-retour individuels en direction des mêmes stations, valables 33 jours, dix cas sur treize pour les aller-retour individuels vers les mêmes stations, de validités diverses. Quelques dispositions sont communes pour l'utilisation de ces billets : prolongation de validité à deux reprises, moyennant le versement de 10 % du prix du billet par période de 30 jours, composition de la famille, obligation au départ de Paris d'emprunter le réseau desservant la gare de transit avec le réseau secondaire conduisant à la station... Mais des règlements spécifiques beaucoup plus nombreux régissent l'emploi de ces billets : taux des réductions consenties par les compagnies, contraintes kilométriques conditionnant le bénéfice des avantages tarifaires...

Les compagnies secondaires sont destinées à permettre le parcours entre la gare de transit avec un grand réseau et une station touristique. L'État a réussi à établir des règles communes avec une série de compagnies secondaires. Des tarifs communs assurant la réciprocité ont été élaborés entre les réseaux du Midi et du Médoc¹¹, ceux de l'État et des Chemins de fer économiques des Charentes. Plusieurs cas d'association de compagnies de navigation à un tarif commun entre grand réseau et compagnie secondaire se rencontrent dans les estuaires et pour l'accès aux îles côtières. Une seule compagnie secondaire intérieure délivre des billets de bains de mer pour les stations desservies par l'État (Richelieu à Ligré-Rivière). La volonté des grandes compagnies de conserver le trafic le plus loin possible se traduit dans le choix des gares de transit : l'exemple de la desserte des côtes varoises illustre cette tendance, Hyères ou Saint-Raphaël sont imposées, et non Toulon, c'est la même situation en Bretagne.

L'élaboration de tarifs communs pour les voyageurs est réalisée lorsque les grands réseaux jugent en tirer un bénéfice. Un même esprit règne dans le domaine des marchandises.

10- Seuls les billets de famille permettent de se rendre ailleurs que dans les stations de séjour ; cela correspond aux déplacements vers les propriétés rurales, châteaux, manoirs et autres ; la conception large de la famille déjà évoquée, incluant les employés, est significative.

11- Les gares de la Compagnie du Médoc délivrent des billets pour Arcachon, celles du Midi pour Soulac-sur-Mer.

> Les tarifs communs de transport des marchandises

Les tarifs communs grande vitesse

Les tarifs communs GV associant réseaux principaux et secondaires sont rares ; ils sont plus nombreux en PV. Les modes d'exploitation des compagnies secondaires s'accommodent mal de la notion d'expédition en GV. La vitesse est réduite, de l'ordre de 25 km à l'heure, mais cela n'est pas l'essentiel. Plus grave est l'absence de circulations affectées à ce trafic, d'où l'emprunt obligatoire des trains de voyageurs, ou plus souvent voyageurs-marchandises, dont la fréquence est faible, souvent deux trains quotidiens. Malgré les règles communes en matière de délai déjà évoquées, les marchandises risquent des attentes prolongées¹² sur les réseaux secondaires ; on atteint des temps de transport où la responsabilité des compagnies peut être engagée ; d'où la méfiance des grands réseaux. L'exemple suivant semble significatif.

Le tarif commun Nord, Chemin de fer de Hermes à Beaumont et Chemin de fer de Méru à La Bosse porte sur le transport de légumes frais, champignons et cressons entre toutes gares de ces réseaux et Paris-Nord. Par 50 kg minimum, le prix est de 0,24 F la tkm augmenté de 1,80 F la t pour manutention et transbordement. La majoration pour marchandise pesant moins de 200 kg sous 1 m³ de volume ne s'applique pas. Les emballages vides en retour sont acheminés gratuitement en PV, ou au prix du tarif de l'aller en GV, calculé sur le poids réel des emballages par tranches de 10 kg. Sauf cas de force majeure, accident, neige ou verglas, les compagnies abandonnent le tiers du prix de transport pour un retard de 3 h 30 à 4 h 30, les deux tiers entre 4 h 30 et 5 h 30, la totalité au-delà. Les compagnies sont *solidairement* responsables jusqu'à concurrence du prix de transport ; au-delà de 12 heures, l'expéditeur peut exercer un recours et réclamer une indemnisation pour la perte de sa marchandise.

Un tarif commun Midi, Chemin de fer des Landes est établi pour les relations de Dax à deux stations du Chemin de fer des Landes, Linxe et Castets : le tarif général GV s'applique pour chaque élément du trafic, mais l'important est « que dans aucun cas, les taxes puissent être supérieures à celles qui résulteraient de l'application des bases du cahier des charges des CFIL du département des Landes ». Sans cette clause explicitée ici, le prix du transport augmenterait pour certaines relations ; ce risque n'a-t-il pas conduit des réseaux secondaires à être circonspects avant de s'engager dans l'établissement de tarifs communs ?

12- Un expéditeur apportant une marchandise après le passage du train du matin risque de la voir attendre huit à dix heures le train suivant. Une marchandise transmise par un grand réseau après le départ du dernier train de la journée a grande chance de rester une douzaine d'heures en attente.

Deux tarifs communs régissent le transport des raisins. Le premier associe le CFIL de l'Hérault, le PLM, les Ceintures, le Nord et l'Est : il vise le trafic de toutes les gares des lignes CFIL de Montpellier à Palavas, Rabieux et Montbazin à toutes les gares des réseaux cités. Deux barèmes de prix sont fixés : par expédition d'au moins 50 kg, ou par 5 t ; dans ce cas, une réduction de 10 % du prix de transport est accordée sur la fraction de poids dépassant ce tonnage. Le second tarif destiné à l'exportation associe en plus le réseau de l'Ouest : il s'applique entre toutes les gares des lignes citées du CFIL de l'Hérault et les points frontières avec la Suisse, l'Allemagne, l'Alsace, la Lorraine, le Luxembourg et la Belgique, les ports desservis par la Compagnie du Nord et ceux de Dieppe, Le Havre et Rouen. Deux barèmes de prix sont proposés : par expéditions d'au moins 50 kg, par wagon de 5 t réfrigéré appartenant à des particuliers ou aux compagnies et aménagés par les expéditeurs ; dans ce cas une réduction de 10 % du prix de transport est consentie sur la totalité du chargement. Le transport de ces aménagements est gratuit à l'aller dans la limite du tiers du chargement taxé, gratuit au retour.

Les tarifs communs petite vitesse

Nous avons analysé les tarifs communs PV n° 102 à 105 régissant diverses marchandises et 106 traitant des boissons¹³. Sur 173 tarifs communs étudiés, 40 seulement intègrent une ou deux compagnies secondaires (tabl. 88).

Tableau 88. Association des compagnies secondaires aux tarifs communs 102 à 106 (1912)

Marchandises	Nombre total de tarifs communs	Nombre de commun associant compagnies secondaires
102 Céréales Farines Graines Légumes secs Pâtes alimentaires Pommes de terre	38	10
103 Denrées Fruits Légumes Produits de laiterie	36	6
104 Eau de mer Sel gemme Sel marin	15	2
105 Betterave Sucre Mélasse Dextrine Glucose	33	12
106 Boissons	51	10

13- *Tarifs des chemins de fer PV 102*, 50 p., et *Tarifs 106*, 19 p., *Extraits du recueil général*, Paris, Librairie centrale des chemins de fer, janvier 1912.

Les tarifs communs PV offrent certaines conditions d'application identiques : un tarif s'applique entre deux gares ou deux séries de gares désignées, également entre deux gares intermédiaires situées sur l'itinéraire le plus court, sous condition de payer pour le poids et la distance prévus par le règlement ; le trafic peut généralement se réaliser dans les deux sens, principe souvent sans objet comme pour le transport de vin ou de produits maraîchers allant évidemment des zones de production vers les marchés de consommation. Les envois peuvent être réalisés en wagons complets ou en expéditions fractionnées, un tonnage minimum étant toujours exigé. Des barèmes dégressifs avec la distance et le poids sont proposés. Ces tarifs offrent aussi des particularités : les délais de transport sont raccourcis ou allongés suivant la nature des marchandises (huîtres ou céréales) ; la taxation peut reposer sur la capacité des wagons employés et non le poids de la marchandise chargée, elle s'exprime en m³ suivant la distance (Nord et réseaux secondaires pour le transport des betteraves) (annexe 7) ; le prix de la tkm varie d'une compagnie à l'autre pour une même marchandise et un même palier de distance ; les taxes d'enregistrement et les frais de gare sont perçus ou non par chaque compagnie ou par la seule gare expéditrice ; les frais de transbordement et transmission aux gares de transit, de manutention au départ et à l'arrivée sont intégrés, ou non, dans le prix de transport affiché. Des clauses plus exigeantes figurent, comme le tarif commun réservé aux compagnies secondaires enclavées dans le réseau de la Compagnie du Nord.

Les compagnies secondaires apparaissent dans les tarifs communs pour le transport des vins, à l'exclusion de toutes les autres boissons. Les trafics partent de certaines zones de production vers les grands marchés de consommation, Paris en priorité. Bourgogne et Champagne sont ignorées. Tous les tarifs prévoient les transports en fûts, dans trois cas en wagons réservoirs ; cette solution prévue avec les Chemin de fer de Camargue à voie étroite exige la mise en wagon réservoir à Arles-Trinquetaille transit ; les réseaux à voie normale des Landes et de l'Hérault évitent ce problème. On note que trois tarifs sont nécessaires pour régler les problèmes de concurrence entre État et PO au départ du Médoc (annexe 8).

Les tarifs pour les céréales (annexe 9) et diverses marchandises allant des coquillages aux choux (annexe 10) révèlent une complexité pour le prix de la tkm suivant des paliers de distance différents. Un tarif établi pour l'acheminement des choux, choux-fleurs et pommes de terre nouvelles des gares des lignes de Barfleur à Valognes et Montebourg à Paris-Batignolles comprend neuf grilles tarifaires en fonction du poids

minimum (50, 100, 500 kg, 2,5 t, 4 t) de la distance, de la marchandise (choux et choux-fleurs ne reçoivent pas le même traitement) et, pour les pommes de terre nouvelles, de l'emploi ou non des trains désignés. Un tarif spécial concerne l'accord PO – SGCFE pour le transport du sel (annexe 10).

Retenons un dernier exemple de tarif commun, original par le nombre de compagnies concernées et par les innovations qu'il comporte, notamment en matière de calcul de la distance et par conséquent du prix de transport. Ce tarif a été soumis à l'homologation ministérielle au début du ^{xx}e siècle. Les grands réseaux, les ceintures et 93 compagnies secondaires prévoient l'expédition de colis agricoles de moins de 40 kg entre toutes les gares d'un grand réseau et celles d'un réseau secondaire et *vice versa* et entre les gares de deux réseaux secondaires avec emprunt des lignes d'un grand réseau. Les marchandises concernées nettement définies¹⁴ devaient valoir moins de 20 F au kg. Le prix comprenait des barèmes : trois en fonction du poids et huit en fonction de la distance sur les grands réseaux ; en fonction du poids seulement pour les compagnies secondaires. Ce tarif comprenait des innovations : aucune perception de droit d'enregistrement, livraison gratuite à domicile dans les localités où le factage était organisé, surtout taxation sur les grands réseaux calculée pour la distance entre les chefs-lieux des départements concernés pour toutes les localités qui y étaient situées, en retenant l'itinéraire le plus court entre ces deux préfectures.

Diversité des majorations tarifaires autorisées en 1928

Si on se projette au-delà de la guerre, on retrouve cette diversité dans la tarification. La loi du 16 août 1926 avait fixé l'impôt sur les chemins de fer en distinguant le cas des lignes concédées ou affermées exploitées par les grandes compagnies de celui de toutes les lignes, même d'intérêt général, exploitées par des VFIL. Cette mesure ne préjugait pas des majorations de tarifs autorisées par rapport à ceux d'avant guerre ; l'exemple de l'année 1928 montre que les décisions au niveau des compagnies secondaires offrent la plus grande diversité, suivant les classes, les marchandises, les tarifs. La SGCFE a autant de taux de majoration que de lignes ou réseaux (tabl. 89).

14- Agneaux, chevreaux, cochons de lait et volailles abattues, beurre, fromages, champignons, charcuterie, cornichons, crustacés, coquillages, fruits, légumes, gibiers, graisse, huile, hydromel, crème, œufs, poissons.

Tableau 89. Impôts sur les chemins de fer (1926) et majoration tarifaire (1928)

1- Impôts sur les chemins de fer sur le prix	
	Grands
Voyageurs, chiens, bagages, produits financiers	32
Marchandises expédiées en grande vitesse ou petite vitesse	11
2- Majoration des tarifs en 1928 par rapport	
	Voya
Grands réseaux	24
VFIL	
SGCFE : . Somme	27
. Cher	28
. Seine-et-Marne	30
. Aumale à Envermeu	27
Autres compagnies	
Est-Lyon : . Voyageurs, chiens	
. Bagages, messageries, produits financiers	
. Voitures, pompes funèbres	
. Denrées, animaux, autres	
Pont-de-la-Deule à Pont-à-Marcq	12
CFD	30
La majoration ne s'applique pas aux voyageurs, chiens, denrées pour les lignes transférées	
Anjou : . Voyageurs	43
. Bagages, chiens, produits financiers	

Source : Recueil tarifaire pour 1928.

Conclusion

Au terme de ces analyses, nous enregistrons un seul accord tarifaire entre compagnies secondaires, celui des réseaux landais. Il convient en conclusion de préciser les facteurs qui ont freiné la marche vers une harmonisation tarifaire.

Le simple nombre des compagnies secondaires, plus de 180 en 1912, est un facteur contraignant ; on le conçoit en constatant les difficultés pour s'entendre que rencontrent les grands réseaux. L'entente entre ces derniers s'impose, leur fonction étant d'assurer les transports aux niveaux national et international ; leurs réseaux irriguent tout le territoire. L'État exerce sur eux une tutelle unique poussant à une réglementation commune définie dans les cahiers des charges ; l'homologation ministérielle des tarifs favorise la cohérence. Les compagnies secondaires dépendent des autorités du département dans lequel elles exercent leur activité ; elles desservent des espaces réduits et accordent des avantages tarifaires, limités au kilométrage de leurs lignes. Ces chemins de fer assurent les trafics locaux et les acheminements liés aux gares de transit avec les grands réseaux. Cette double fonction leur est commune avec les lignes du plan Freycinet et autres liaisons secondaires exploitées par les grandes compagnies ; mais les compagnies secondaires n'ont pas à respecter toutes les règles des grands réseaux, leur indépendance leur permet plus de souplesse dans leur tarification et une adaptation plus immédiate à la demande locale, d'où la grande diversité des tarifs soulignée par l'analyse.

Les grandes compagnies établissent des tarifs communs avec des réseaux secondaires, lorsque c'est indispensable pour atteindre des localités génératrices de trafics appréciables : stations du littoral varois, sucreries des régions betteravières... Leur réticence à la multiplication de ces accords tarifaires s'explique par leur crainte de voir prendre en compte les lignes secondaires dans la définition de l'itinéraire le plus court ; la construction de quelques kilomètres de ligne à bon marché pourrait remettre en cause la répartition de certains trafics et raviver la concurrence entre les grands réseaux.

Administrateurs et directeurs varient, on l'a vu, avec la nature des compagnies. Les administrateurs des grands réseaux sont liés à la haute finance et à la grande industrie ; ils sortent parfois des mêmes grandes écoles que leurs cadres de direction. Cette homogénéité favorise des unités de vue ; elle n'exclut pas l'esprit de concurrence entre réseaux qui pousse les services commerciaux à multiplier les tarifs spéciaux. Les compagnies secondaires intègrent dans leur conseil d'administration des élus, des notables et des représentants des intérêts économiques locaux.

Un polytechnicien ou un ingénieur des Ponts peuvent être à l'origine d'un réseau, ou simplement appelés à le diriger ; ils seront entourés d'un personnel moins qualifié et n'auront pas l'influence que leurs camarades d'écoles exercent par leur nombre au sein des grands réseaux. Ils devront composer avec les représentants des intérêts locaux ; ils seront confrontés aux volontés des conseils d'administration. Leur objectif ne sera pas la définition d'une politique commerciale conçue pour de multiples compagnies.

L'idée de voir les dirigeants des compagnies secondaires adopter dans le domaine complexe de la tarification une même classification des marchandises, un même prix de base de la tonne/kilomètre et du voyageur/kilomètre, des barèmes dégressifs identiques suivant le poids et la distance, des avantages tarifaires appliqués non à un trafic précis sur une seule relation mais étendus à des mouvements de même nature..., en un mot de les voir tendre vers une politique commerciale unifiée n'est pas dans l'esprit du temps. Cela ressort de l'étude des documents tarifaires. Le désir d'une tarification nationale valable pour toutes les compagnies ferroviaires était-il celui de la clientèle ? C'est probable et la revendication n'en était pas neuve. Cette complexité dans la politique tarifaire est un fait permanent, si on en croit une critique datant de 1856 : « En ce qui concerne les marchandises, on nous permettra de formuler le vœu que l'autorité intervienne et agisse peu à peu afin de ménager la simplification des tarifs actuels, qui sont trop compliqués. L'expéditeur se perd dans les distinctions faites. Cette première simplification préparerait les voies à une autre non moins désirable, je veux parler de la similitude des taxes sur toutes les lignes. Aujourd'hui tel article avantageusement classé par une compagnie est traité de la manière la plus dure par une autre. Il en résulte qu'un expéditeur dont les envois circulent sur plusieurs chemins de fer sait difficilement à quoi s'en tenir sur le prix total du transport. Le jour viendra peut-être où ces réformes pourront s'étendre aux lignes internationales et affermir l'intimité des rapports entre les peuples¹⁵. »

Les compagnies secondaires disparaîtront avant toute marche vers une normalisation tarifaire, tandis que la création de la SNCF, au moins dans un premier temps, conduira vers une plus grande homogénéité des tarifs et de leurs conditions d'application sur l'ensemble du réseau exploité.

15- A. Audiganne, « Les Chemins de fer et les grandes exploitations », *Revue des Deux-Mondes*, 15 août 1856, p. 743-774.

Annexe 1

Diversité des tarifs de base : prix au km voyageur

Grands réseaux			CF du Dauphiné Tableau (a)	CF départ de
	A	R	A	
1 ^{re} classe	0,112	0,168	0,103	0,1
2 ^e classe	0,0756	0,12	0,07725	0,0
3 ^e classe	0,0498	0,0788		0,0

(a) Les prix indiqués sont ceux de l'aller simple.

Compagnies à tarifications multiples st		
Exemple de la Compagnie meus		
	Ligne d'Haironville à Triaucourt	Autre
1 ^{re} classe	0,1	Jusqu'à 30 km
		30 à 40
		40 à 50
		Plus de 50
2 ^e classe	0,075	Jusqu'à 20 km
		20 à 30
		30 à 40
		Plus de 40

(a) Voir aussi dans le texte les exemples de SGCFE et de la différents suivant les classes - (c) Eris pour Châteaubriant les dimanches et les jours de foires dans trois localités de le entre 2 gares d'une même compagnie secondaire.

Annexe 2

Tarifs comparés des abonnements sur les grands réseaux et les CFIL et TVM

1- Cartes ordinaires

2- Cartes de famille : délivrées à partir de 3 personnes avec réduction de 20 % pour la 2^e carte, 30 % pour la 3^e, 40 % pour les suivantes.

3- Cartes d'associés

Bénéficiaires :

a- Les associés et gérants d'une même entreprise industrielle ou commerciale

b- Les administrateurs délégués, directeurs et sous-directeurs de sociétés anonymes. Il pouvait être délivré une seule carte utilisable pour deux personnes désignées voyageant l'une ou l'autre à un tarif majoré de 50 % ou de cartes individuelles avec une réduction de 20 % pour la deuxième, 30 % pour les suivantes.

Tarifs comparés des cartes d'abonnement annuelles pour la délivrance des billets à demi-tarif sur les réseaux principaux et secondaires (en F)

	Grands réseaux			Ré.
	1 ^{re} classe	2 ^e classe	3 ^e classe	1 ^{re}
18 à 21 km	330	254	192	
46 à 50 km	528	396	264	
91 à 100 km (b)	768	576	384	

(a) Prix moyen calculé d'après les données de 10 réseaux.

(b) On s'est limité à 100 km, beaucoup de réseaux secondaires kilométrage.

Annexe 3

Tarifs de groupe et d'excursion : l'exemple de Sud-France

. Sud-France

- Réduction de 40 % sur le double des billets simples en utilisant des trains spéciaux ou désignés pour des voyages annoncés. Au-delà de 100 km sur les lignes du réseau : tarifs dégressifs.

- Réduction ci-dessus pour des carnets de 10 voyages entre Nice et La Vésubie, La Tinée, Touet, Pont-de-Geudan, Annot et Vence. Saison d'été seulement.

- 50 % sur le prix ordinaire des billets simples à des sociétés organisées ou groupes de voyageurs :

Nature du groupe	Nombre minimum de participants	
Sociétés musicales, orphéoniques, vélocipédiques, de tir, gymnastes, se rendant à des concours	10	Aller avec clôturé
Canotiers se rendant à des régates	5	
Artistes dramatiques, lyriques, personnel des théâtres et cirques	5	Voyage
Elèves de moins de 20 ans voyageant sous la conduite de maîtres ou maîtresses	10	Aller retour
Membres du Club alpin français se rendant en excursion	5	
Touristes se rendant au picnic-party	10	Aller gratuit
Ouvriers et ouvrières voyageant ensemble à l'époque des récoltes	10	Bulle demi-

. Chemin de fer de Saint-Georges-de-Commiers à La Mure

- Parcours minimum : 20 km – Effectif : 10 participants sauf membre du Club alpin français et de la Société touristique du Dauphiné : 5 participants.

- Réduction de 50 % du prix du billet simple : sociétés constituées de façon permanente (sapeurs pompiers en uniforme, alpinistes, gymnastes, tireurs, vélocipédistes, orphéonistes), élèves des lycées, collèges, pensionnats, facultés en promenade ou en excursion, pèlerins.

- Réduction 75 % : groupes scolaires envoyés à la campagne, enfants des orphelinats en excursion.

- Les enseignants doivent présenter un certificat délivré par leur supérieur hiérarchique. Les professeurs d'université n'ont pas à présenter d'attestation.

- Les élèves externes empruntant régulièrement le chemin de fer pour se rendre à l'établissement où ils suivent leurs cours bénéficient d'une réduction de 50 %.

Annexe 4

Limitation du trafic due à des impératifs techniques

Ce tableau n'est pas exhaustif mais fournit des exemples significatifs de la diversité des situations.

1- Limitation au transport des masses indivisibles (en poids)

Tramw ay d'Étaples à Paris-plage	750 kg	
Chemin de fer de Lunéville à Enville	1 t	
SGCFE – Ligne de tramw ay de Bordeaux à Camarsac	3 t	Majoration de 5
Sud-France : Réseaux de l'Isère et Alpes-Maritimes	4 t	Majoration de 5
Lignes de Digne à Meyrargues, Toulon à Hyères et Saint-Raphaël	5 t	
Chemins de fer départementaux Rhône et Loire	5 t	Sur 32 arrêts, trafics, 1 expédition fractionné en 5 uniquement vo
Chemins de fer de La Mure à Saint-Georges-de-Commiers	5 t	1 seule gare di pour 3 t
(a) La SGCFE n'applique la majoration de 50 % sur ses autre et 5 t.		

2- Limitation au transport des objets de dimensions exceptionnelles (en mètres)

Chemins de fer régionaux de Franche-Comté (a)	
Chemins de fer d'Enville à Lunéville	
Chemins de fer d'Ardèche et Haute-Loire	
Chemins de fer de la Drôme, Mayenne et Finistère	
Chemins de fer de Saint-Georges-de-Commiers à La Mure	
Tramw ay de Challans à Fromentine : w agons couverts	
Wagons plates-formes	
Tramw ay de la Côte-d'Or	
Sud-France : . réseaux des Alpes-Maritimes	
. hors Alpes-Maritimes	
(a) Seul ce réseau donne une hauteur, limitée à 3,50 m.	

Annexe 5

Deux exemples de compagnies secondaires en quête d'ententes tarifaires 1^{er} exemple (prix en F)

	CF départementaux du Finistère	Tramways d'Eure-et-Loir
Messageries t/km (a)	0,36	0,36
Manutention la tonne	2,16	1,60 (c)
Transport <i>ad valorem</i> par fractions indivisibles de 1 000 F et par km (d)	0,00252	0,00252
Animaux par tête et km (e) :		
1 ^{re} catégorie	0,2	0,2
2 ^e catégorie	0,08	0,08
3 ^e catégorie	0,04	0,04
Manutention des animaux :		
1 ^{re} catégorie	(f)	1
2 ^e catégorie		0,4
3 ^e catégorie		0,2
Animaux d'une valeur de plus de 5 000 F	taxe majorée de	
Animaux petits en cage ou paniers (g)	taxe calculée sur le double du poids (maximum 30 kg) au tari	

2^e exemple

- Tramway à vapeur d'Ardres à Pont-d'Ardres
- Chemin de fer d'Achiet à Bapaume
- Chemin de fer de Marquion à Cambrai
- Chemin de fer de Boisieux à Marquion.

Ces quatre compagnies renvoient à la tarification de la Compagnie d'Anvin à Calais, mais trois d'entre elles avec des exceptions :

- . Ardres – Pont-d'Ardres : les militaires paient plein tarif
- . Achiet – Bapaume : ne délivre pas de billet aller-retour
le tarif de manutention est celui de la ligne de Saint-Quentin à Vélou-Bertincourt (a).

- . Boisieux – Marquion : aller-retour et cartes d'abonnement sont délivrés suivant la tarification en vigueur sur la ligne de Saint-Quentin à Vélou-Bertincourt.

(a) Cette ligne dépend de la Compagnie des chemins de fer de Calais à Anvin.

Annexe 6
Tarif spécial commun GV 106

Délivrance	Validité	Classes
Chapitre 1 : AR collectifs de famille délivrés en di		
> PLM - Sud France		
- 15 octobre - 15 mai minimum parcours : 150 km	33 jours	1-2-3
- 10 octobre - 15 novembre minimum parcours : 400 km	valable jusqu'au 15 mai	2-3
Chapitre 2 : AR individuels en direction d		
> Nord - Orléans - Médoc		
Toute l'année	33 jours	1-2-3
(a) San Salvador, Mont-des-Oiseaux, La Lande, Bormes, Le Maxime. (b) Minimum de perception : 56 F en 1 ^{re} , 37 F en 2 ^e , à Angers, Sablé à Nantes, Saint-Nazaire et Redon via Blain		

(Annexe 6 - suite)

Délivrance	Validité	Classes
Chapitre 2 : AR individuels en direction de		
> Midi - Médoc		
Toute l'année	33 jours	1-2-3 Tou
Idem	Idem	Idem T
> Ouest - CF des Côtes-du-Nord, de Caen à la Mer, de Valognes à Barfleur		
Jeu <i>di</i> avant Rameaux 31 octobre	33 jours	1-2-3 T

(Annexe 6 - suite)

Délivrance	Validité	Classes
Chapitre 4 : Billets A		
> Midi CFD Landes - Ligne de Soustons à Léon		
Toute l'année	Vendredi ou samedi au dimanche, lundi au mardi	Bc N 1-2
Juin - octobre	1 jour dimanche ou férié	Det 3
> État - CF de Ligné - Rivière à Riche lieu		
Conditions CF État		Tou 1-2-3
> État - CF Économique des Charentes		
Rameaux - octobre	33 jours	T Bc 1-2-3 Sé
> État - CF sur route de Challans à Fromentine		
Rameaux - octobre	33 jours	(en 1-2-3

(Annexe 6 - suite)

Délivrance	Validité	Classes
Chapitre 4 : Billets AR		
> État - Tramway de la Vendée		
Rameaux - 31 octobre	33 jours	1-2-3
> Ouest - Côtes-du-Nord		
Rameaux 31 octobre	3 jours < ou = 125 km 4 jours > 126 km	1-2
	10 jours	
> Ouest - CF départementaux : lignes de Montebourg Nord ci-dessus		
> Ouest - CF Caen à la Mer		
(d) Desserte par voiture entre cette gare et la station de La		

(Annexe 6 - suite)

Délivrance	Validité	Classes
Chapitre 4 : Billets AR		
> État - CFIL Morbihan		
Jeu <i>di</i> avant Rameaux	33 jours	1-2-3
Idem	Idem	Idem
> État - (ancien réseau) Médoc Compagnie maritime		
1 ^{er} juillet - 30 septembre 1911 et 1912 (essai)	33 jours	1-2-3
Idem	Idem	Idem

Annexe 7

Tarif commun 105 : transport des sucres et betteraves sucrières

Origine	Destination	Marchandises
> Compagnies : Petite Ceinture, Nord, Somain à Anzin		
Bettincourt, Estrées-Saint-Denis à Froissy, Noyon à G		
Toutes gare du Nord, sucrieries et entrepôts sur réseaux secondaires enclavés Nord	Paris-Gobelins, La Glacière, Gentilly, Grenelle.	Sucres bruts et non dénommés Jusq 51-72 76-10 101-1
> Compagnies : Nord, Somain à Anzin, Mines de Lens à Hem, Estrées-Saint-Denis à Froissy, Noyon à Guisca		
Sucrieries et entrepôts sur réseaux secondaires enclavés Nord	Toutes gares réseaux Nord et au delà	Sucres bruts
> Compagnie : Orléans - SGCFE		
Paris-Ivry	Coulevre	Sucres non dénommés
> Compagnie : Ouest - Caen à la Mer		
Toutes gares Ouest	Toutes gares ligne de Caen à la Mer	Ju com Betteraves sucrières 100 autres

(Annexe 7 - suite)

Origine	Destination	Marchandises
> Compagnie : PLM - CF des Bouches-du-Rhône		
Toutes gares CF Bouches-du-Rhône	Toutes gares PLM	Betteraves
		Ju 25
> Compagnie : Nord - CF Betteries à Ham et Bavay		
Toutes gares Nord	Toutes gares CF Somain à Anzin	Betteraves
		v Ju 25 50 10 Pl Pa fr
Idem	Idem	Sucres non dénommés
> Compagnie : Nord - CF de Saint-Quentin à Guise		
Toutes gares Nord	Toutes gares CF Saint-Quentin à	Betteraves

(Annexe 7 - suite)

Origine	Destination	Marchandises
> Compagnies : CF de Pont de la Deule à Pont à Marc		
Toutes gares Nord	Toutes gares lignes secondaires	Betteraves, écumes c sucrieries, mélasses pulpes de betteraves sucres bruts et non dénommés
> Compagnies : Ouest, Cormelles à Glos-Montfort		
Toutes gares Ouest	Toutes gares lignes secondaires	Betteraves en vrac
> Compagnies : Ceintures, Est, État, Nord, PO, Ouest,		
Toutes gares des réseaux concernés	À toutes gares de ces mêmes réseaux	Sucres non dénommé
> Compagnies : Ouest, CF Calvados		
	À gares des lignes de	

Annexe 8

Tarif 106 : tarifs communs pour le transport des boissons
(vins en fût ou wagon-réservoir dans les cas signalés)

Compagnies	Origine	Destination
État Midi PO Médoc	Le Verdon et Castelnaud	Toutes gares État relations s'établissent empruntant rails P
		Toutes gares État relations s'établissent empruntant rails P
État Midi Médoc	Le Verdon et Castelnaud	gares PO dont les s'établissent empruntant rails P
État Ligré Rivière à Richelieu	Richelieu	Paris Ivry
Sud France	La Foux	Nice-Marseille
CF Éco Charentes État	Mortagne-Port Port-Maubert Saint-Ciers-sur-Gironde	Paris Ivry via Sainte via Pont

(Annexe 8 - suite)

Compagnies	Origine	Destination
Landes-Midi	Dax	Tartas Castelnau Linxé
Midi Landes Souston Léon Born et Marensin	Toutes gares Midi	Toutes gares (hors) réseaux secondaires
Idem	Dax et Bayonne	Gares des lignes Souston à Léon et Vincent (exc.)
Midi Hérault PLM	7 gares de CFIL Hérault	Paris Bercy
Camargue PLM	Salins-de-Giraud Saintes-Marie-de-la-Mer	Nîmes Marseille Lyon
	idem	Paris-Bercy

Annexe 9

Tarif commun 102 : divers et céréales

Compagnies	Origine	Destination	Marchandises
Midi - Landes	Dax	Tartas Castets Linxe	Toutes marchandise tarif 102
PO - SGOFE	Paris-Ivry	Couleuvre Charenton Augy-sur- Aubois	Céréales
Ouest - Caen à la Mer	Rivière- Thibouville	6 gares réseau Caen à la Mer	Pulpe de betteraves
Midi - Landes - Born et Marensin - Soustons à Léon	Toutes gares Midi	Toutes gares 3 réseaux	Céréales
Nord - Betrechies à Ham et Bavay	Toutes gares Nord	Toutes gares autre réseau	Céréales
Nord - Saint- Quentin à Guise	Toutes gares Nord	Toutes gares CF Saint- Quentin à Guise	Pulpe de betteraves

(Annexe 9 - suite)

Compagnies	Origine	Destination	Marchandises
Est - Nord - Marles à Montcornet	D'une gare ligne Marles à Montcornet	Toutes les gares Est	Céréales

Annexe 10
Tarifs communs 103 et 104 : Légumes, poissons, sel

Origine	Destination	Marchandises	Tarif commun 103 : légumes	
Compagnie : Ouest - CF Départementaux (Barfleur à				
De toutes gares des lignes de Barfleur à Valognes et Montebourg	À Paris Batignoles	Choux	Km Jusqu'à 300 de 300	
		Choux- fleurs	Km Jusqu'à 300 300 à 350 Plus de 350 Plus de 300	
		Pommes de terre nouvelles	1- Par trains Km Jusqu'à 300 300 à 350 Plus de 350	
			2- Par autres km Jusqu'à 300 Plus de 300	

(Annexe 10 - suite)

Origine	Destination	Marchandises
Tarif commun 103 : légumes, f		
Compagnie : Tous grands réseaux et ceintures - CFI		
Toutes gares de grands réseaux desservant un port	Toutes gares de ces réseaux desservant un port	Maquereaux salés et morue verte
Gares État Midi Nord Ouest Orléans desservant un port	Port-de-Bouc Martigues	
Compagnie : Orléans - SGCFE		
De Saint-Nazaire Guérande Le Croisic Redon Chantonay	Saint-Aubin Le Rhimbé Le Chatelet	Sel marin Sel gemme
Compagnie : PLM - CF Camargue		
Les Salins-de-Giraud	Saint-Fons	Sel marin destiné à l'industrie chimique