Le voyage aux eaux. Histoire de la desserte ferroviaire des stations thermales

Jacques Poisson

Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/rhcf/700>

DOI : 10.4000/rhcf.700

Éditeur

Rails & histoire

Édition imprimée

Date de publication : 1 mai 2004

Pagination : 201-234

ISSN : 0996-9403

Référence électronique

Jacques Poisson, « Le voyage aux eaux. Histoire de la desserte ferroviaire des stations thermales », *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 31 | 2004, mis en ligne le 08 avril 2011, consulté le 22 avril 2022. URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/700> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/rhcf.700>

Le voyage aux eaux : histoire de la desserte ferroviaire des stations thermales

Brève sociologie du thermalisme

En marge d'un aperçu de la desserte ferroviaire des stations thermales, il est intéressant de s'arrêter quelques instants sur leur histoire et leur clientèle, dont elle est en quelque sorte le miroir. L'eau surgissant de la terre a de tout temps exercé un profond attrait sur l'humanité. Autant que l'on puisse remonter dans le temps, on connaît la vénération de certaines sources par les Celtes, notamment en Gaule, culte récupéré par les Romains, eux-mêmes amateurs d'eaux, après la conquête de César. Souvent des lieux de pèlerinage populaire, elles ont franchi les siècles malgré des fluctuations dans leur fréquentation, la puissance religieuse les tenant longtemps en respect par crainte de la résurgence de pratiques païennes. Nous sont ainsi restées parmi elles les Aix ou Ax (Aqua Sextius), Bourbon (l'Archambault), La Bourboule, Bourbonne, Barbotan (de Borbo dieu gaulois des eaux), Laxeuil (Lixovius), Vichy (Vicus calidus), Nérès. Et bien d'autres...

Hormis quelques-unes dont la notoriété justifiait de longs et souvent pénibles déplacements, ces sources n'ont joui pendant longtemps que d'une fréquentation essentiellement locale, sans être pour autant négligeable. Le terme de station, d'un usage maintenant courant, n'avait alors pas beaucoup de sens car les visites étaient ponctuelles et seuls quelques curistes fortunés pouvaient séjourner plus ou moins longtemps en bénéficiant sur place de ressources d'hébergement fort limitées. Certaines jouxtaient même de pauvres villages de montagne et n'offraient aucune possibilité d'accueil¹. Par ailleurs la gestion des sources, assurée par les communes, était des plus rudimentaires. De ce fait, surtout à partir du XVIII^e siècle qui marque véritablement l'avènement du thermalisme², « aller aux eaux » n'a réellement concerné durant l'Ancien Régime que l'aristocratie des nobles et des princes tant français

1- La Bourboule ou Nérès en constituent des exemples démonstratifs vers 1800 (fig. 1).

2- Philippe Langenieux-Villard, *Les Stations thermales en France*, Paris, PUF, coll. « Que sais-je ? », n° 229, 1990.

qu'étrangers, ceux-là poussés par la mode des sources françaises (surtout les Anglais), sans négliger réciproquement la concurrence des autres stations européennes (Suisse et pays allemands notamment)³. Sur moins d'une centaine de lieux fréquentés alors, seul un petit groupe avait en définitive une renommée assurée : Bagnères-de-Luchon, Barèges, Cauterets, Eaux-Bonnes, Eaux-Chaudes, Aix-les-Bains, Cauterets, Vichy, Bourbon-l'Archambault, Plombières, Barbotan.

Figure 1. Le vieux Nérès. La place du haut village d'après une gravure du temps, qui donne une idée de ce qui attendait le curiste contemporain de Mme de Sévigné, arrivant à Nérès-les-Bains. Coll. J. Poisson, cl. G. Chaumont, éditeur à Montluçon.

Le XIX^e siècle, après les bouleversements de la Révolution et avec l'arrivée de l'ère industrielle, voit s'élargir une clientèle aisée où la bourgeoisie d'affaires côtoie l'aristocratie traditionnelle. Mais dans la seconde moitié du siècle s'amorce une démocratisation que signe l'apparition de rentiers, de fonctionnaires, de négociants ou de petits industriels et même de membres du clergé jusque-là par principe réticent à l'hydrothérapie. Il en a résulté une forte croissance de la fréquentation des villes d'eaux, désignée sous le vocable de « fièvre thermique » ou de « révolution thermique du XIX^e siècle », mais où se maintenait une

3- Un ouvrage publié à Venise en 1553 en dénombrait environ deux cents en Europe à cette époque...

ségrégation sociale patente à l'époque⁴. Cette évolution tient à plusieurs facteurs : émergence d'une véritable médecine thermique ; sécurisation du thermalisme par une réglementation stricte (contrôle de l'Académie de médecine, surveillance sanitaire par l'État) ; effort important d'équipement des stations en termes d'hébergement, d'aménagement des établissements thermaux, de loisirs, soutenu par un intérêt accru des investisseurs (multiplication des sociétés thermales) ; diminution concomitante du coût des séjours ; amélioration des accès grâce au chemin de fer et aussi à des travaux routiers en montagne.

Au tournant du siècle (1895-1914), se dessine une sélection parmi les stations (fig. 2). Une partie de la clientèle aisée privilégie, en marge des cures qui n'en sont en fait que le prétexte, un thermalisme de luxe caractérisé par une brillante activité mondaine et ludique sur fond de palaces et casinos (Vichy, Aix-les-Bains, Dax, Vittel)⁵. Après 1918, la démocratisation s'accroît, une partie de la clientèle aristocratique française et européenne ayant été emportée par la tourmente de la guerre. Mais elle laisse subsister pour quelque temps encore, pendant les années vingt, le thermalisme de luxe, notamment à Vichy et à Vittel, au prix d'une forte participation étrangère.

À partir de 1930, l'émergence des assurances sociales et, en 1936, celle des congés payés accentue cette démocratisation qui va concerner le monde des salariés dans son ensemble, mais le mouvement reste modeste jusqu'à la guerre. C'est en 1947 que naît véritablement ce que l'on a appelé le thermalisme social, défini et quasi subventionné par la Sécurité sociale. Les curistes forment désormais un ensemble varié, où domine la classe moyenne mais aussi des représentants de milieux plus modestes. Cette population accuse une forte croissance jusque vers 1980, pour connaître ensuite une relative stagnation.

Il ne faut pas non plus négliger ici la permanence de la fréquentation locale et rurale des nombreuses petites stations qui parsèment une bonne partie du territoire. Favorisée à partir du Second Empire par les dessertes ferroviaires, elle décline dans les années vingt pour connaître ensuite une certaine relance liée au thermalisme social.

4- Voir : Eugène-Humbert Guitard, *Le Prestigieux Passé des eaux minérales. Histoire du thermalisme et de l'hydrologie des origines à 1950*, Paris, Société d'histoire de la pharmacie, 1951, xiv-324 p. ; Paul Gerbod, « Les fièvres thermales en France au XIX^e siècle », *Revue historique*, n° 277 (1987, n° 2), p. 309-334 ; Christian Jamot, *Thermalisme et villes thermales en France*, Clermont-Ferrand, université de Clermont-Ferrand II, Publications de l'Institut du Massif central, impr. Chirat, 1988, 540 p.

5- Armand Wallon, *La Vie quotidienne dans les villes d'eaux, 1850-1914*, Paris, Hachette, 198, 349 p..

Enfin, n'oublions pas d'évoquer la clientèle militaire qui de longue date a profité des structures thermales, surtout à la suite des conflits et pendant la période coloniale : Bourbonne, par exemple, a été créée par Louis XIV en 1702, Saint-Amand-les-Eaux et Barèges en 1745-1746 par Louis XV. S'y apparente celle des curistes au retour de longs séjours outre-mer éprouvants pour la santé. Mais l'importance en est actuellement devenue assez limitée.

Parallèlement à cette évolution, depuis la fin du XIX^e siècle, se développent les activités touristiques dont le thermalisme était auparavant à peu près la seule justification. Elles impliquent pendant la première moitié du XX^e siècle un glissement progressif de la clientèle aisée vers les activités liées à la mer, les sports d'hiver, ou des voyages plus ou moins lointains, l'ensemble connaissant ensuite à son tour une démocratisation. Les responsables de la Compagnie du Midi, réseau bien placé au pied des Pyrénées, avaient compris cette mutation. Ils avaient engagé une politique de développement du tourisme de montagne dès les années 1900, parallèlement à celui du thermalisme⁶, confortée par des investissements ferroviaires importants.

L'accès aux stations thermales avant le temps des chemins de fer

Jusqu'au Second Empire, l'accès aux stations thermales est resté loin d'être aisé. Le réseau routier, lointain héritage des Gaulois et des Romains, était globalement médiocre et à la fin de l'Ancien Régime peu de routes étaient utilisables par des véhicules à roues. Après la Révolution, qui avait ruiné l'œuvre entreprise par Trudaine et Perronet sous Louis XV, le réseau avait été repris par Napoléon 1^{er} (voir la loi de 1811 classant les routes et organisant un corps d'entretien), principalement à des fins stratégiques, puis sous la Restauration (statistique et plan de Becquey, 1824) et la monarchie de Juillet, mais de nombreuses lacunes subsistaient. Outre le cheval, les déplacements faisaient appel à divers véhicules : soit privés, apanage de quelques privilégiés possesseurs de berlines succédant aux carrosses du XVIII^e siècle, soit publics, par le truchement du service de la poste, des messageries royales ou impériales (selon l'époque) ou de divers entrepreneurs privés. Ceux-ci empruntaient un certain nombre d'itinéraires jalonnés par les nombreux relais du monopole des maîtres de poste fournissant les chevaux, ainsi que le gîte et le couvert – la table d'hôte – aux voyageurs à chaque étape et en fin de journée.

6- Christophe Bouneau, « La promotion du thermalisme par la Compagnie du Midi de 1852 à 1937 », *Actes du 117^e Congrès national des sociétés savantes*, Clermont-Ferrand, 1992, p. 349-380.

Le « Livre de poste » de 1783 ne mentionne que quelques villes thermales possédant un relais de poste⁷ : Pierrefitte (pour Cauterets, Barèges, Bagnères-de-Luchon), Plombières, Bourbonne, Nérès, Dax, Bourbon-l'Archambault, Bourbon-Lancy, Saint-Amand, alors que Vichy reste à l'écart. À titre indicatif, le voyage de Paris à Bordeaux (155 lieues) durait alors 5 jours et 6 nuits, assuré deux fois par semaine par les messageries royales en diligence de six personnes, pour un coût de 124 livres (environ 410 euros). En effet, à la veille de la Révolution, la vitesse d'un véhicule à voyageurs des messageries royales était de l'ordre d'une lieue à l'heure, avec des étapes journalières de 12 à 15 lieues, soit 50 km environ. L'emploi de la malle-poste permettait d'atteindre 2 à 3 lieues par heure, en roulant jour et nuit, mais seulement une à trois personnes par voiture pouvaient en profiter.

Vers 1830, au moment où le chemin de fer va supplanter le transport routier, une trentaine de stations thermales était desservie directement par les lourdes diligences jaunes des messageries générales de Laffitte et Caillard⁸, par les malles de la poste, ou se trouvaient à proximité d'un relais de poste (tabl. 1). Les itinéraires ou « routes », consignés dans le toujours officiel « livre de poste », empruntaient essentiellement les routes royales rayonnant autour de Paris ou assurant quelques liaisons transversales, les seules à être à peu près praticables, et quelques chemins départementaux en fin de parcours. Plusieurs villes d'eaux bénéficiaient de services de la poste saisonniers spécialement centrés sur elles, qu'utilisaient donc principalement les curistes : Bourbon-l'Archambault, Vichy, Barèges, Saint-Sauveur, Eaux-Bonnes, Bagnoles-de-l'Orne, Nérès. D'autres se trouvaient sur des itinéraires de grande liaison, comme Pougues qui avait un relais sur la « route » de Paris à Lyon (route royale 7), Aix-les Bains, alors à l'étranger (Royaume de Savoie), sur celle de Paris vers Turin (route royale 6), ou encore Dax sur Bordeaux-Bayonne⁹. Quelques services particuliers fonctionnaient en outre au départ de villes de province, comme ceux desservant

7- *Livre de poste*, édition annuelle, Paris, Imprimerie royale.

8- L'usage de ces véhicules, apparus vers 1760, ne se développe qu'après 1815. Ils n'acceptent guère plus de 15 passagers répartis, à l'image de la société de l'époque, en quatre compartiments (coupé, intérieur, rotonde, impériale). Le chemin de fer, au moins à l'origine, emprunte aux diligences ce cloisonnement des voyageurs et même l'aménagement des compartiments.

9- En fait, les relais de poste pour Dax, sur la route royale n° 10 traversant les « Petites Landes » étaient à l'écart, de quelques km, à Pontoux ou à Saint-Paul-lès-Dax, d'où un service terminal de voitures les reliaient à la ville. Par ailleurs, la route n° 10 passait par Mont-de-Marsan ; le trajet direct par les « Grandes Landes » n'a été effectif qu'après le Second Empire.

Tableau 1. Accès routiers aux stations thermales vers 1830 (routes de poste).

(*) R : Route Royale puis Nationale (1830). D : Route départementale - (**) Indication du relais le plus proche et de la route correspondante.

Nom de la station	Route de poste	N° (*)	Distance en km (de Paris, sauf indication contraire #)
Stations pourvues d'un relais de poste			
Vichy (Eaux de)	Paris-Lyon par Nevers	R 7	348
Bourbon-l'Archambault	Paris-Lyon par Nevers. v/a Moulins	R 7	313
Luchon (Bagnères de)	Paris-Bagnères par Auch-Lannemezan	R 21+R 125	788
Barèges	Paris-Bordeaux-Pau	R 10+R 134	870
	Paris-Toulouse-Lourdes	R 20+R 125	881
	Paris-Tarbes	R 21	796
Bagnères-de-Bigorre	Paris-Bagnères par Auch ou Tarbes	R 21+R 135	760
Eaux-Bonnes/Eaux-Chaudes	Paris-Pau	R 10+D	796
Saint-Sauveur (Eaux de)	Paris-Saint Sauveur par Pau et Lourdes	R 10+R 134	825
Cauterets	Paris-Tarbes	R 21	786
Néris	Paris-Moulins, Moulins-Néris	R 7+R144+R140	322
Aix-les-Bains (Royaume de Savoie)	Paris-Genève, Genève-Aix	R 5	~ 550
	Paris-Chambéry (Savoie) par Bourg	R 6	491
Pougues	Paris-Lyon	R 7	222
Bourbonne-les Bains	Paris-Bâle par Chaumont	R 19+D	301
	Paris-Bâle par Langres	R 19	325
	Paris-Strasbourg par Nancy, Épinal	R 4+R 57	376
	Genève-Bourbonne par Besançon #	R 5+R 57	# 256
Bains, Luxeuil	à partir de Bourbonne #	D	# ~ 65
Plombières	Paris-Bâle par Vesoul	R 19+D	408
	Paris-Strasbourg par Nancy, Épinal	R 4+R 57	400
	Bruxelles-Plombières par Nancy, Épinal	R 57	400
	Genève-Plombières par Besançon #	R 5+R 57	# 244

(suite)

Nom de la station	Route de poste	N° (*)	Distance en km (de Paris, sauf indication contraire #)
Bagnoles (Eaux de)	Paris-Rennes par Alençon, Couterne	R 12	240
Forges-les-Eaux	Paris-Dieppe	R 15	97
Gréoux (Bains de)	Marseille-Digne (de Marseille) #	D	# 80
Evaux (Eaux d')	Paris-Clermont par Chénérailles	R 7+R 140	397
Bourbon-Lancy	Moulins-Autun (de Moulins) #	R 81	# 35
Montrond	Lyon-Montbrison (de Lyon) #	D	# 65
Salins	Paris-Genève par Mouchard	R 6+R 72	390
Lons-le-Saulnier	Paris-Lons-le-Saulnier (plusieurs routes)	R 5/R 6	400
	Lyon-Besançon (de Lyon) #	R 83	# 140
Digne	Paris-Digne par Grenoble	R 6+R 85	757
Boulou (Le)	À partir de Perpignan #	R 9	# 22
Vernet	Perpignan-Prades (de Perpignan) #	R 116	# ~ 42
Ax-les-Thermes	Toulouse-Espagne	R 20	802
Contrexéville	Paris-Épinal par Neufchâteau	R 4+R 66	335
Niederbronn	À partir de Strasbourg #	R 62	# 50
Saint-Amand	Paris-Valenciennes	R 17+R 45	201
Chaudesaigues	Clermont-Rodez (de Clermont) #	D	# ~ 136
Stations à l'écart des relais **			
Saint-Honoré	Moulins-Engilbert (Avalon-Decize)	D	
Vic-sur-Cère	Thiézac (Aurillac-Murat)	R 122	
Divonne	Gex (Paris-Genève)	R 5	
Capvern	Lescaudieu (Toulouse-Bagnères-de-Bigorre)	R 21	
Olette	Prades (Perpignan-Prades)	R 116	
La Preste	Le Boulou-Prats-de-Mollo (pas de Poste)	R 115	
Amélie-les-Bains	<i>id.</i>		
Cambo	par Bayonne (pas de Poste)	D	

Bourbonne et Plombières à partir de Besançon, ou ceux atteignant Bagnères-de-Bigorre au départ de Bordeaux ou de Toulouse¹⁰. En revanche, à cette époque, sur les 80 établissements thermaux les plus fréquentés¹¹, maintes localités restaient à l'écart des transports organisés et ne seront accessibles qu'après le déploiement du chemin de fer. Tel est le cas de Volvic, Royat ou Châtelguyon, cependant proches de la capitale de l'Auvergne régulièrement desservie, ou la station du Mont-Dore, créée en 1810, qui ne possédait pas de relais de poste à proximité où passait pourtant la route Lyon-Bordeaux. À côté, Castéra-Verduzan, modeste source en Armagnac, entre Auch et Condom, avait un relais et figurait dans le « livre de poste ». Quoi qu'il en soit, malgré sa réduction depuis le XVIII^e siècle, la durée des voyages était rédhibitoire : vers 1830, les parcours atteignaient 80 à 100 km par jour au maximum, à 10-12 km/h en moyenne, par étapes d'une vingtaine de kilomètres, avec les arrêts pour changer l'attelage ou se restaurer. Par ailleurs, le coût de la diligence était loin d'être négligeable, de l'ordre de 0,2 franc-or au kilomètre en 1837 (0,65 euro).

Enfin, le pittoresque du trajet ou des relais de poste n'était pas absent, mais sur le chapitre du confort les nombreuses relations, épistolaires ou autres, sur ces déplacements sont éloquentes, émaillées de surcroît par tous les incidents de parcours, parfois dramatiques.

Lignes et gares des stations thermales

Il est certain que l'avènement du chemin de fer, en facilitant d'une façon spectaculaire les déplacements en termes tant de temps que de commodité, ne devait *a priori* qu'être bénéfique pour les stations thermales en élargissant le cercle de la clientèle des curistes. Aussi peut-on se poser la question de savoir si l'existence d'une station thermale était susceptible de constituer un argument appréciable à l'appui de la demande de concession d'une ligne de chemin de fer au temps de la fièvre ferroviaire qu'a connue la seconde moitié du XIX^e siècle. Certes, elle pouvait être invoquée à côté d'autres motifs, tangibles (sites industriels, mines, foires...) ou moins évidents (comme les démarches intéressées d'élus locaux parfois sensibles à une certaine « démagogie ferroviaire »).

10- En 1837, la durée des voyages était de 32 heures à partir de Bordeaux et de 20 heures à partir de Toulouse, avec correspondance à Tarbes reliée à Bagnères par quatre navettes quotidiennes.

11- Pour les établissements les plus importants, plus de 40 000 curistes les avaient visités autour de 1835, dont 13 600 extérieurs à la station (*Guide pittoresque du voyageur en France*, Paris, Firmin Didot, 1837), p. VII.

Toutefois, si on considère les dates d'ouverture des lignes desservant les sites thermaux les plus importants (tabl. 2), on constate immédiatement qu'il faut attendre plus de vingt ans pour voir apparaître des noms de gare associés à des sources connues, et encore certaines sont-elles situées sur des lignes importantes au plan national, construites en priorité. En fait, cette progression s'avère parallèle à celle qui concerne l'ensemble des petites villes françaises¹².

Ainsi, avant 1860, seules trois stations thermales sont desservies au passage sur des lignes venant d'être ouvertes : Enghien à proximité de Paris sur la ligne vers Pontoise et la Belgique en 1846, Sermaize sur le « chemin » de Strasbourg en 1851¹³ et Dax (avec ses proches voisines Préchacq ou Tercis) sur la ligne d'Espagne en 1854. Par contre, la station franc-comtoise de Salins bénéficie dès 1857 d'un accès propre depuis Dôle¹⁴.

Au-delà de 1860, les relations établies vont notamment conduire à Luchon et Bagnères-de-Bigorre (à partir de Tarbes), Pougues, Saint-Honoré-les-Bains, Aix-les-Bains, Bains-les-Bains, Vic-sur-Cère et surtout Vichy. Le cas de Vichy mérite un arrêt : lors de la construction de Paris-Clermont, d'abord par Bourges et Nevers, partagée entre le PO et le Grand Central (puis le PLM après le partage et la convention de 1858), Vichy était restée à l'écart malgré sa renommée car le rail passait par Guéret¹⁵. De ce fait, sa desserte sera longtemps compliquée, imposant un rebroussement à Saint-Germain-des-Fossés pour certains trains. Le penchant particulier de Napoléon III pour les villes d'eaux¹⁶ le conduisit à Vichy en août 1861 mais, parti de Paris à 10 heures du matin par le train construit à son intention par la Compagnie du PO, il dut s'arrêter à Saint-Germain-des-Fossés et terminer son voyage dans sa calèche transportée également par le train¹⁷. Suite à cette visite, les travaux de construction de la courte antenne Saint-Germain-Vichy (15 km) furent accélérés et la ligne mise en service en mai 1862, ce qui permit à l'empereur d'y revenir, directement cette fois, le 11 juillet.

12- Dominique Larroque et Gérard Jigaudon, *Petites villes et infrastructures de transports*, vol. 1, *Les Données*, Paris, Conservatoire des Arts et Métiers, CDHT, 1982 ; vol. 2, *La France et la région, 1851-1954*, *ibid.*, 1985.

13- Cette station a cessé depuis d'être exploitée.

14- La ligne, en impasse, est en service jusqu'en 1969.

15- La liaison directe Vichy-Clermont, nécessitant le franchissement du seuil de Randan, n'est réalisée qu'en 1931.

16- Et aussi des raisons politiques : voir par exemple les entretiens avec Cavour en 1857-1858.

17- Rapporté par A. Wallon, *ouvr. cité*.

Tableau 2. Desserte ferroviaire des stations thermales.

(*) CF : chemin de fer ; CFIL : chemin de fer d'intérêt local ; CFD : Compagnie des chemins de fer départementaux ; SE : Société générale des chemins de fer économiques ; VF : voies ferrées ; tram. : tramways.
PO : Compagnie du Paris-Orléans ; PLM : Cie du Paris-Lyon-Méditerranée ; Nord : Cie du Nord ; Est : Cie de l'Est ; AL : réseau (d'État) d'Alsace-Lorraine (1918-1937) ; Ouest-État : Cie de l'Ouest puis réseau de l'État (1908) ; État : Réseau de l'État (1878).

(**) Les gares éloignées du lieu des stations sont reliées par des voitures en correspondance, signalées ici.

Station thermale	Département	Réseau (*)	Ouverture	Ligne et gare (en italique) (**)
Néris-les-Bains	03	PO	7.11.1859	Montluçon-Moulins <i>Chamblet-Néris</i> (+ voiture)
Miers-Alvignac	46	PO	15.5.1931	Montluçon-Gouttières
Vic-sur-Cère	15	PO	10.11.1862	Brive-Capdenac
Royat	63	PO	20.7.1868	Aurillac-Arvant
Le Mont-Dore, La Bourboule	63	PO	6.6.1881	Brive-Clermont-Ferrand
		PO	6.6.1881	Brive-Clermont-Ferrand <i>Laqueuille</i> (+ voiture)
		PO	1.6.1899	Laqueuille-Le Mont-Dore
Volvic	63	PO	6.6.1881	Brive-Clermont-Ferrand
		CF Limagne	1890	Riom-Volvic
Evaux-les-Bains	23	PO	25.10.1885	Montluçon-Eygurandes
Chaudes-Aigues	15	PO	10.11.1888	Béziers-Neussargues <i>Saint-Flour, Neussargues</i> (+ voiture)
La Roche-Posay	86	PO	1.2.1891	Châtellerault-Tournon-Saint-Martin
Saint-Nectaire	63	PO	1.6.1899	<i>Le Mont-Dore</i> (+ voiture)
Châteauneuf-les-Bains	63	PO	8.6.1902	Lapeyrouse-Volvic (+ voiture)
Saint-Nectaire	63	PLM	2.7.1855	Clermont-Nîmes <i>Coudeas, Issoire</i> (+ voiture)
Sains-les-Bains	39	PLM	16.5.1857	Dôle-Mouchard-Salins

(suite)

Station thermale	Département	Réseau (*)	Ouverture	Ligne et gare (en italique) (**)
Les Fumades	30	PLM	1.12.1857	Le Teil-Alès. <i>Saint-Julien-Les Fumades</i>
Pougues-les-Eaux	58	PLM	21.9.1861	Paris-Nevers
Vichy	03	PLM	16.5.1862	Saint-Germain-des-Fossés-Vichy
Lons-le-Saulnier	39	PLM	1.8.1864	Lyon-Belfort
Aix-les-Bains	73	PLM	5.7.1866	Culoz-Chambéry
Saint-Honoré-les-Bains	58	PLM	16.9.1867	Nevers-Chagny. <i>Rémilly</i> (+ voiture)
Santenay	74	PLM	24.6.1878	Clamecy-Cercy-la-Tour <i>Vandenesse</i> (+ voiture)
Aix-en-Provence	13	PLM	16.9.1867	Nevers-Chagny
Saint-Laurent-les-Bains	07	PLM	31.1.1870	Marseille-Grenoble
Gréoux	04	PLM	16.5.1870	Clermont-Ferrand-Nîmes
			25.11.1872	Marseille-Grenoble <i>Manosque</i> (+ voiture)
Montrond-les-Bains	69	PLM	17.1.1876	Lyon (Saint-Paul)-Montbrison
Charbonnières	69	PLM	<i>id.</i>	<i>id.</i> (+ voit.)
Saint-Galmier	42	PLM	<i>id.</i>	<i>id.</i> (+ tram.)
Digne-les-Bains	04	PLM	27.11.1876	Saint-Auban-Digne
		Sud-France/ CF Provence	3.7.1911	Nice-Digne
Sail-les-Bains	42	PLM	20.8.1877	Clermont-Ferrand-Roanne <i>Sail-sous-Couzan</i>
Saint-Yorre	63	PLM	10.11.1881	Vichy-Darsac-Le Puy
Évian-les-Bains	74	PLM	1.6.1882	Bellegarde-Le Bouveret
Thonon-les-Bains	74	PLM	<i>id.</i>	<i>id.</i>
Vals-les-Bains	07	PLM	30.10.1882	Le Teil-Lalevade d'Ardèche (Prades). <i>Vals-La Bégude</i> (+
		TramAubenas-Vals (→1932)	1898	<i>Aubenas PLM</i>
Neyrac	07	-	-	Non desservie. Cf. Vals

(suite)

Bourbon-Lancy	71	PLM	19.6.1884	Cercy-la-Tour–Gilly-sur-Loire
Besançon-La Mouillère	25	PLM	4.8.1884	Besançon–Morteau–Lods
Le Monétier	05	PLM	1884	Briançon + voiture
			~ 1913	Service auto Briançon-Grenoble
Bourbon-l'Archambault	03	SE Aller	1886	Moulins–Cosne-sur-Œil
Salins-les-Bains / Moutiers	73	PLM	1.6.1893	Chambéry–Bourg Saint Maurice <i>Moutiers-Salins</i> (+ voiture)
La Léchère	73	PLM	<i>id.</i>	<i>id.</i>
Brides-les-Bains	73	PLM	<i>id.</i>	<i>id.</i>
Uriage	38	Tram.Moutiers–Brides-les-Bains	1899	<i>Moutiers-Salins PLM</i> et correspondance (→ 1928)
		VF Dauphiné	1894	Grenoble–Le Bourg-d'Oisans
Allevard	38	CF Pontcharra–La Rochette-Allevard	1895	Pontcharra PLM-Allevard
Challes-les-Eaux	74	Tram. Savoie	1897	Chambéry–St Jeoire-Prieuré
Saint-Gervais	74	PLM	5.6.1898	La Roche-sur-Foron–Saint-Gervais
Divonne	01	PLM	1.6.1899	Bellegarde-Divonne
Châtelluguyon	63	PLM	10.7.1912	Riom-Châtelluguyon
Dax	40	Midi	12.12.1854	Bordeaux-Bayonne
Tercis / Saubusse	40	Midi	<i>id.</i>	<i>id.</i> Dax (+ voit.)
Préhaçq	40	Midi	<i>id.</i>	<i>id.</i> Dax, Lalque
Encausse-les-Thermes	31	Midi	9.6.1862	Toulouse-Bayonne <i>Saint Gaudens</i> (+ voiture)
Bagnères-de-Bigorre	65	Midi	15.8.1862	Tarbes-Bagnères-de-Bigorre
Salies-du-Salat	31	Midi	15.2.1866	Boussens–Saint-Girons
Capvern	65	Midi	20.6.1867	Toulouse-Bayonne

(suite)

Station thermale	Département	Réseau (*)	Ouverture	Ligne et gare (en italique) (**)
Argelès-Gazost	65	Midi	26.6.1871	Lourdes-Pierrefitte-Nestalas
Beaucens	65	Midi	26.6.1871	<i>id.</i> <i>Argelès-Gazost (+ voiture)</i>
Bagnères-de-Luchon	31	Midi	17.6.1873	Montréjeau-Luchon. <i>Luchon</i>
Barbazan	31	Midi	17.6.1873	Toulouse-Bayonne. <i>Lourès</i>
Moligt	66	Midi	3.1.1877	Perpignan-Villefranche <i>Prades (+ voiture)</i>
Alet	11	Midi	1.7.1878	Carcassonne-Quillan
Rennes-les-Bains	11	Midi	1.7.1878	Carcassonne-Quillan Couiza-Montazels (+ voiture)
Les Eaux-Bonnes	64	Midi	30.6.1883	Pau-Laruns. <i>Laruns (+ voiture)</i>
Salles-de-Béarn	64	Midi	22.12.1884	Puyoo-Saint-Palais
Balaruc	34	Midi	24.7.1887	Cette (Sète)-Montbazin
Ax-les-Thermes	09	Midi	22.4.1888	Toulouse-La Tour-de-Carol
Ussat	09	Midi	<i>id.</i>	<i>id.</i>
Le Boulou	66	Midi	18.8.1889	Ehe-Arles-sur-Tech
Lamalou	34	Midi	10.11.1889	Bédarieux-Mazamet
Cambo-les-Bains	64	Midi	19.1.1891	Bayonne-Saint-Jean-Pied-de-Port
Vernet-les-Bains	66	Midi	2.6.1895	Perpignan-Villefranche <i>Villefranche-Vernet</i>
Cadéac-les-Bains	31	Midi	10.8.1897	Lannemezan-Arreau-Cadéac <i>Arreau-Cadéac (+ voiture)</i>
Barbotan	32	Midi	12.12.1897	Nérac-Mont-de-Marsan
Amélie-les Bains	66	Midi	26.6.1898	Ehe-Arles-sur-Tech
Cauterets	65	CF Pierrefitte- Cauterets-Luz	1899	Pierrefitte-Nestalas-Cauterets <i>Pierrefitte-Nestalas + correspond.</i>
Luz-Saint-Sauveur	65	<i>id.</i>	1901	<i>id.</i>
Barèges	65	Midi (autocars)	-	Cauterets-Bagnères-de-Bigorre par Le Tourmalet

(suite)

Eugénie-les-Bains	40	Tram Vapeur Chalosse et Béarn	1909	Orthez-Aire-sur-Adour
Thuès	66	Midi	2.7.1910	Villefranche-La Tour-de-Carol
La Preste	66	CFIL Pyrénées- Orientales	1913	Arles-sur-Tech-Prats-de-Mollo <i>Prats-de-Mollo</i>
Aulus	64	Tram él. Ariège	1914	Oust-Aulus
Saint-Christau	64	Midi	15.10.1915	Pour Oust : <i>Saint Giron</i> s + voiture
Sermaize	51	Est	18.5.1851	Pau-Canfranc
Bains-les-Bains	88	Est	24.9.1863	Paris-Strasbourg
Niederbonn	67	Est, AL	19.12.1864	Épinal-Aillevillers
Luxeuil	70	Est	25.4.1878	Haguenau-Sarreguemines
Plombières	88	Est	5.6.1878	Aillevillers-Lure
Bussang	88	Est	7.10.1879	Aillevillers-Plombières
Bourbonne-les-Bains	52	Est	18.10.1891	Remiremont-St Maurice/Moselle
Vittel	88	Est	26.12.1880	St-Maurice -> Bussang
Contrexéville	88	Est	1.3.1881	Vitrey-Vernois-Bourbonne
Martigny-les-Bains	88	Est	<i>id.</i>	Mirecourt-Chalindrey
Enghien	95	Nord	<i>id.</i>	<i>id.</i>
Saint-Amand	59	Nord	20.5.1846	Paris-Pontoise
Forges-les-Eaux	76	Ouest-État	20.7.1875	Saint-Amand-Blanc-Misseron <i>Saint-Amand Thermal</i>
Bagnoles-de-l'Orne	61	Ouest-État	18.7.1870	Paris-Dieppe par Gisors
Saujon	17	État	25.5.1881	Briouze-La Ferté-Macé-Coutume <i>Bagnoles- Tessé-La-Madeleine</i>
Orezza	2B	QF Corse/CFD	29.8.1875	Saintes-Royan
			1888	Bastia-Porto-Vecchio <i>Follie-Orezza</i> (22 km) (+ voiture)

Mais c'est seulement à partir de 1870 que les villes d'eaux deviennent dans leur ensemble réellement accessibles. En effet, les lignes du réseau principal, que se partagent en majorité les six grandes compagnies, passent au large de nombre de petites villes peu peuplées ou de bourgades de montagne où jaillissent des sources thermales. Il faudra attendre le développement du troisième réseau et la vague de constructions consécutive au plan Freycinet pour assurer leur desserte. Mais la plupart de leurs gares se retrouve de ce fait sur des lignes secondaires et, même, sur des lignes d'intérêt local ou de tramways, ce qui conduit à penser que la présence d'une station thermique n'était pas en général une condition primordiale à l'ouverture d'une liaison ferrée. En particulier, une situation montagneuse entraînait des difficultés de construction avec un coût très élevé et une rentabilité incertaine. Néanmoins, l'importance de certaines d'entre elles a pu justifier d'y conduire spécialement le train. C'est bien le cas, par exemple, de Plombières remise à la mode par Napoléon III (encore lui !), mais dont il n'a pas pour autant favorisé l'accès puisque la courte antenne Aillevillers-Plombières n'a été ouverte qu'en 1878¹⁸. On peut citer aussi Digne, une préfecture restée mal lotie du point de vue des transports : elle ne fut atteinte qu'en 1876 à partir de Saint-Auban et en 1911 depuis Nice par le Sud-France (Chemins de fer de Provence). De même, pour y conduire ses curistes, Bagnoles-de-l'Orne a dû faire appel à une compagnie locale établie sous le régime de la loi de 1863¹⁹. Le sort du Mont-Dore est encore moins favorable puisque c'est en 1899 qu'y arrivèrent les trains montant de Laqueuille, gare située sur la ligne Clermont-Limoges, évitant un transbordement incommode. À citer aussi Bourbonne-les-Bains, atteinte en 1880, ou Divonne, en 1899. D'autres dessertes uniquement centrées sur le thermalisme, concernant des localités connues et fréquentées, sont à relever tardivement après 1900 : Châtelguyon (1912)²⁰, La Preste (1913), Aulus (1914) et la dernière, Nérès-les-Bains, en 1931²¹. Par ailleurs, l'accès ferroviaire de plusieurs

18- L'empereur fit cinq séjours à Plombières, autant pour des raisons médicales que diplomatiques de 1856 à 1868. Il y venait soit par Nancy, soit par la ligne de Mulhouse, en continuant par la route ce qui n'était sans doute pas de nature à améliorer sa gravelle !

19- La ligne, ouverte en 1881, est reprise par l'Ouest en 1886, et des trains directs Paris-Bagnoles circulent à partir de 1900, évitant un transbordement à Briouze.

20- La proximité de Clermont-Ferrand a limité l'intérêt d'y construire une gare jusqu'à l'ouverture de la très courte antenne à partir de Riom en 1912.

21- Jusqu'à cette date, Nérès était atteinte par Montluçon, toute proche, ou par la gare de Chamblet-Nérès sur la ligne de Lapeyrouse distante de 5 km. Évidemment, le recours terminal à des voitures était obligatoire.

villes d'eaux n'ayant pas eu l'honneur d'intéresser les grands réseaux a dû être pris en charge par les départements dans le cadre de la loi de 1880 sur les chemins de fer d'intérêt local et tramways²². Un bon exemple en est Bourbon-l'Archambault, station pourtant réputée, qui n'a été desservie qu'en 1886 par la ligne Moulins–Cosne-d'Allier de la Société des chemins de fer économiques (SE). Plus tard, en 1909, Eugénie-les-Bains, nommée d'après l'impératrice qui la lança, a fini par être desservie grâce au Tramway à vapeur de Chalosse et du Béarn, comme Challes-Bains en 1897 par les Tramways de la Savoie, tandis que les Chemins de fer d'intérêt local des Pyrénées-Orientales poussaient leurs rails d'Arles-sur-Tech à Prats-de-Mollo–La Preste en 1895. Des petites compagnies ont même été fondées spécialement pour atteindre des sites thermaux jusqu'alors totalement délaissés au fond de vallées montagneuses : La Rochette-Allevard–Pontcharra (1895), Pierrefitte-Nestalas à Cauterets et Luz-Saint-Sauveur (1898-1901)²³.

Si la plupart des stations thermales ont ainsi fini par avoir leur gare, certaines d'entre elles en étaient pourtant sensiblement éloignées pour diverses raisons, ce qui avait conduit les compagnies de chemin de fer ou des transporteurs locaux à organiser un service de desserte en correspondance avec les trains, d'abord par omnibus à chevaux puis par autobus, voire tramway suburbain, après 1900 (tabl. 2). Ceci n'était évidemment pas de nature à faciliter le voyage du curiste et pénalisait incontestablement la station. Tel fut le sort de Volvic, desservie en 1881 par la gare de Volvic-PO (ligne Clermont-Limoges), située à 10 km. Il fallut attendre 1890 pour que la compagnie secondaire du Chemin de fer de la Limagne arrive en ville, mais à partir de Riom PLM. Ont été également dans ce cas Saint-Honoré-les-Bains, Saint-Galmier, Vals, Moligt, Eaux-Bonnes²⁴, Brides-les-Bains. Nérès, longtemps dépendante de Montluçon ou de Chamblet, n'a pu être directement desservie qu'en 1931, à l'occasion de l'ouverture de la ligne Montluçon-Gouttières, tout en bénéficiant d'une gare monumentale en compensation. L'affaire de

22- Maurice Wolkowitsch, « Le siècle des chemins de fer secondaires en France, 1865-1963. Les entreprises, les réseaux, le trafic », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 30 (print. 2004), 488 p.

23- Cette compagnie était en fait surtout destinée à desservir Cauterets dont la vocation purement touristique s'affirmait au début du siècle avec le développement des sports d'hiver. La Compagnie du Midi s'y intéressait et en avait encouragé la construction, assurée entièrement par des capitaux privés sans participation du département.

24- Eaux-Bonnes fut très prisée par l'impératrice Eugénie qui y séjourna en 1855. Elle y arriva par Tarbes et la construction de la ligne Dax-Tarbes fut poussée pour être terminée à cette occasion.

Châteauneuf, station auvergnate assez fréquentée proche de Volvic, est représentative des intérêts parfois contradictoires déterminant le tracé d'une ligne. La gare de Saint-Gervais–Châteauneuf est sur la ligne PO Lapeyrouse-Volvic ouverte en 1909 pour écouler le charbon des mines de Saint-Éloy, avec un tracé aussi court que possible pour diminuer les frais d'exploitation, conduisant à laisser la ville à l'écart à 8 km. Cette situation déclencha à l'époque un flot de réclamations pour détourner le tracé et éviter la correspondance, mais en vain²⁵.

Enfin, certaines localités, trop isolées ou mal défendues par les instances locales, sont résolument restées à l'écart du chemin de fer. Elles devaient être rejointes par des services de voitures à partir de points d'arrêt ferroviaires plus ou moins éloignés, pouvant impliquer jusqu'à deux heures de route : Gréoux-les-Bains (Manosque), Orezza (Corse : Folelli), Le Monétier (Briançon), Beaucons (Argelès), Saint-Nectaire (Le Mont-Dore ou Issoire), Chaudes-Aigues (Saint-Flour), Barèges (Luz-Saint-Sauveur), Neyrac (Prades-Lalevade d'Ardèche).

Ces vicissitudes de l'espace ferroviaire, toutefois, n'empêchaient pas les compagnies de se livrer à une concurrence active lorsqu'une ville se trouvait proche des limites de leur territoire. Ainsi, Royat, Volvic ou Le Mont-Dore pouvaient être desservies soit par le PO *via* Montluçon-Eygurande, soit par le PLM *via* Clermont-Ferrand, avec un assortiment d'avantages tarifaires²⁶.

L'étude du trafic des lignes est un élément à prendre en considération pour étudier l'impact ferroviaire du thermalisme. Toutefois, elle est difficile à conduire, faute de données appropriées, les archives de l'exploitation des compagnies n'ayant en général pas été conservées. Pour la période précédant la guerre de 1914-1918 on dispose cependant de statistiques très complètes sur la gestion des compagnies de chemins de fer, établies et publiées par le ministère des Travaux publics, où l'on trouve en particulier le nombre de voyageurs transportés et le rapport d'exploitation (dépenses/recettes) par ligne²⁷. En interprétant avec précaution les chiffres présentés, elles permettent d'avoir une idée sur l'incidence de la fréquentation des villes d'eaux sur leurs relations ferroviaires, au moins pour certaines d'entre elles.

25- Renée Caralp-Landon, *Les Chemins de fer dans le Massif central*, Paris, A. Colin, 1969.

26- Nombre de détails figurent dans l'article très documenté de Maryse Angelier « Thermalisme et rail », paru dans *La Vie du Rail* en 1983 (n°s 1909, 1910, 1911).

27- Ministère des Travaux publics, Direction des Chemins de fer, *Statistiques des chemins de fer français (Intérêt général, Intérêt local et Tramways)*, Paris, Imprimerie nationale, publication annuelle (1872-1913).

À cet égard, les lignes sur lesquelles sont situées les stations thermales peuvent être classées en quatre catégories suivant la typologie de leur trafic, en distinguant :

- Les grandes lignes du réseau national (étoile de Legrand, principales transversales) à trafic élevé intégrant celui de diverses gares plus ou moins importantes sur leur trajet, et de lignes en correspondance ou en prolongement. Au sein de ce trafic global, celui qui est relatif aux gares de desserte des stations est impossible à discerner (à moins de disposer de données propres à celles-ci, mais elles n'ont pas été conservées). Cette catégorie concerne par exemple : Aix-les-Bains, Saint-Amand, Saint-Honoré-les-Bains, Dax, Balaruc, Saint-Nectaire, Pougues, Forges-les-Eaux. Les stations thermales situées à la périphérie de villes importantes, accessibles à partir de celles-ci (ex. Clermont-Ferrand pour Royat) s'y rattachent également.

- Des lignes généralement courtes, voire de simples embranchements, dont la station thermique constitue la seule localité notable desservie ; leur trafic en dépend d'une façon significative (exemples de Bagnoles-de-l'Orne, Plombières, Divonne-les-Bains, Cauterets, Luchon, Bagnères-de-Bigorre, Le Mont-Dore–La Bourboule, Châtelguyon...).

- Des lignes diverses desservant plusieurs localités d'une certaine importance, dont au moins une ville d'eaux. Le trafic relatif à celle-ci est plus difficile à discerner par rapport à celui de l'ensemble de la ligne. Il peut être ici utile d'effectuer une comparaison avec des relations analogues à l'égard de la situation géographique et de la desserte, mais ne comportant pas de gare thermique. Sont notamment concernées : Vichy, Évaux-les-Bains, Évian, Thonon, Lamalou, Ax-les-Thermes, Salies-de-Béarn, Vittel-Contrexéville.

- Des lignes relevant d'un petit nombre de réseaux secondaires d'intérêt local ou de tramways, issus de la loi de 1880 et actifs surtout après 1890.

L'analyse des renseignements tirés des statistiques du ministère des Travaux publics²⁸ conduit à quelques commentaires, en se référant particulièrement à l'année 1912 en plein âge d'or du thermalisme²⁹.

28- J. Poisson, étude inédite.

29- Cette année a été choisie comme représentative de la fréquentation des villes thermales à l'époque de la « fièvre thermique » où le chemin de fer régnait sans conteste, avant la rupture de la Grande Guerre. Les statistiques ministérielles relatives aux années vingt et au-delà ne fournissent plus de données sur le trafic par ligne.

– Le trafic des lignes du second type reflète assez bien l'existence d'une ville d'eaux sur leur parcours, avec un nombre total de voyageurs au-delà de 100 000 par an, de l'ordre de grandeur, voire supérieur à celui de la plupart des grandes relations³⁰, sans oublier que ce trafic est par définition saisonnier. Comme on peut s'y attendre, les chiffres les plus élevés sont à relever pour Laqueuille–Le Mont-Dore, Tarbes–Bagnères-de-Bigorre, Lourdes–Pierrefitte-Nestalas ou Riom–Châtelguyon, desservant des stations particulièrement réputées. Paradoxalement, la ligne Mirecourt-Chalindrey, sur laquelle se situent trois villes d'eaux importantes (Vittel, Contrexéville et Martigny), présente un trafic relativement faible, mais il est à créditer pour l'essentiel à ces trois stations avec, de surcroît, une saison thermique limitée à quatre mois. Certaines lignes de cette catégorie accusent toutefois un trafic plus modeste, ce qui donne à penser que la station qu'elles atteignent bénéficie d'une fréquentation plutôt restreinte, essentiellement locale. C'est le cas, entre autres, pour Nérac–Mont-de-Marsan (Barbotan), Châtellerault–Tournon-Saint-Martin (La Roche-Posay), Gilly–Cercy-la-Tour (Bourbon-Lancy) ou Longerey-Divonne (Divonne-les-Bains).

– Pour ce qui est des lignes du troisième type, les chiffres sont assez variables et demandent à être confrontés à ceux de relations présentant des caractéristiques voisines, mais dépourvues de site d'attraction thermal. Par exemple : Vichy-Thiers (desservant Saint-Yorre et Vichy) a un trafic significativement supérieur à celui de Thiers-Ambert ; Lyon-Montbrison (Charbonnières, Montrond, Saint-Galmier) est nettement plus active que Montbrison–Clermont-Ferrand et il en est de même pour Carcassonne-Quillan (Alet) par rapport à Bram-Lavelanet ; Montluçon-Eygurande desservant Évaux peut être favorablement comparée à Bort-Neussargues, Montluçon-Limoges ou Saint-Germain-des-Fossés–Alès, bien que toutes assurent des liaisons interrégionales à travers le Massif central.

– L'examen des résultats d'exploitation ($R = (\text{dépenses}/\text{recettes}) \times 100$) montre que la plupart des lignes thermales présentent des valeurs positives ($R < 100$), sans atteindre toutefois celles des grandes liaisons (autour de 50-60). Le résultat est toutefois moins favorable pour les lignes de montagne dont l'exploitation s'avère onéreuse, en raison notamment de la prise en compte des frais de traction. C'est le cas, par exemple, de l'antenne Laqueuille–Le Mont-Dore où existent des rampes jusqu'à 35 p. 1000 ($R = 133$), d'Aillevillers-Plombières ($R = 268$) ou de

30- Les valeurs maximales concernent des courants de trafic dépassant les frontières (Grande-Bretagne, Belgique, Afrique du Nord), la Côte d'Azur, la banlieue de Paris ou des zones industrielles (par ex., régions minières).

Saint-Maurice–Bussang au flanc des Vosges ($R = 281$), de Pau–Laruns ($R = 113$) ou Prades–Villefranche remontant une vallée pyrénéenne. Bien que situées en plaine, d'autres lignes présentent un bilan négatif du fait d'un trafic limité en zone rurale, la desserte de la station thermique ne faisant au mieux qu'atténuer le déficit. Un exemple est Châtelerault–Tournon (La Roche-Posay) ($R = 110$), comparée à la ligne voisine Port-de-Piles–Tournon Saint-Martin ($R = 94$) pourtant dépourvue de centre thermal³¹.

– Pour les réseaux secondaires, les chiffres globaux des résultats d'exploitation sont seuls disponibles et varient assez largement, ce qui empêche d'accéder au trafic d'une ligne déterminée. Pour des compagnies à ligne unique, certains résultats étaient très favorables comme ceux de Pierrefitte-Luz ($R = 44,7$) ou Pontcharra-Allevard ($R = 67,1$). Mais on sait que la guerre de 1914-1918 les a lourdement hypothéqués et dès la fin des années vingt beaucoup étaient déficitaires, comme le réseau « Allier » de la Société des chemins de fer économiques (SE) exploitant la ligne Moulins–Cosne-de-l'Éil (Bourbon-l'Archambault). D'autres disparaissaient purement et simplement, tel le Tramway Moutiers–Brides-les-Bains arrêté en octobre 1928.

– Malgré la plus-value apportée au trafic d'une ligne par une station thermique, l'accroissement de la circulation des voyageurs observé entre 1890 et 1912 pour la plupart d'entre elles est du même ordre de grandeur que celui des autres lignes. Il correspond à un quasi-doublement, témoin d'un changement général dans la mobilité de la population.

En ce qui concerne les gares et leur architecture, que découvrait le curiste à son arrivée, une constatation s'impose. Pendant longtemps, durant l'édification du réseau ferroviaire et à quelques exceptions près, leur construction a privilégié la simplicité et la fonctionnalité, selon des modèles types propres à chaque compagnie³², et à coût limité, surtout pour le troisième réseau issu du plan Freycinet. Celles des villes d'eaux n'ont pas dérogé à cette règle et, au moins à l'origine, elles ont été gratifiées de bâtiments sans originalité, semblables à ceux des autres gares de la ligne (fig. 3). Ultérieurement, à partir de 1900 et dans la

31- II n'est pas étonnant que ce type de ligne ait figuré dans la première tranche de sections fermées au service voyageurs (coordonnées) en 1938 à l'avènement de la SNCF.

32- Selon le trafic, on distinguait plusieurs classes de bâtiments : ainsi au PLM une gare type de 1^{re} classe possédait un pavillon central à cinq portes avec étage, flanqué de deux ailes simples.

foulée de l'Exposition universelle, l'intérêt commercial de la desserte de certaines stations thermales et un souci plus accusé à cette époque d'intégration des gares dans leur environnement urbain ou régional ont conduit les grands réseaux à leur accorder plus de considération. Aux bâtiments d'origine ont été substitués des édifices plus élaborés et plus accueillants, bénéficiant même d'une recherche architecturale, tendance que l'on va retrouver dans les années vingt avec des nouvelles constructions ou reconstructions (cas du réseau du Nord). De toute façon, comme dans beaucoup d'autres villes, la gare a participé à l'urbanisation des villes d'eaux autour d'un axe privilégié la reliant à l'établissement thermal et à son environnement hôtelier.

Si, dès leur édification, les gares de Bagnères-de-Bigorre (1862), Plombières (1880), Luxeuil (1878) ou Royat (1888) ont été bâties avec un certain soin, alliant la brique et la pierre (fig. 4), nombre d'autres sont tout à fait banales comme Luchon, Ax-les-Thermes, Lamalou-les-Bains, Aix-les-Bains, Bagnoles-de-l'Orne, Bourbon-l'Archambault (celle-ci sur une ligne secondaire, fig. 5) ou les gares primitives de Vittel et de Contrexéville. Tout au plus, peut-on noter la présence de marquises allongées autour des bâtiments pour protéger les curistes en attente d'un train ou d'une des nombreuses voitures ou omnibus stationnant dans la cour extérieure. Mais la sollicitude de l'exploitant ne va pas plus loin.

En revanche, du fait des visites de Napoléon III, Vichy a eu d'emblée en 1862 une gare plutôt monumentale comportant un pavillon central à étage avec une large entrée, une façade décorée et un salon de réception pour l'empereur dans une des ailes. Elle a été agrandie ultérieurement, notamment en 1906, et a reçu quatre longues galeries perpendiculaires à la marquise extérieure pour l'accostement de la *noria* de voitures de place faisant la navette avec les hôtels (fig. 6). Mises en service en 1899, celles du Mont-Dore et de La Bourboule sont également assez importantes avec trois corps de bâtiments, dont deux à étage, avec l'allure d'une grande maison bourgeoise de l'époque (fig. 7). La gare nouvelle de Châtelguyon (1912) est en lave grise associée au calcaire ; elle comporte un pavillon central élevé à trois grandes ouvertures et fronton triangulaire, avec des éléments rappelant les églises romanes auvergnates (fig. 8). Cauterets, gare-terminus édifée également en 1899, est curieuse car elle se présente sous la forme d'un grand chalet de montagne à trois corps en bois et briques, revêtu de panneaux croisillonés, se voulant en harmonie avec le site.

Figure 3. Salins-les-Bains. Une des toutes premières gares thermales, construite en 1857. Coll. J. Poisson, cl. d.r.

Figure 4. Luxeuil. L'architecture tranche par sa qualité sur celle de nombreuses gares de l'époque (1878). Coll. J. Poisson, cl. L.L.

Figure 5. Bourbon-l'Archambault. Station typique du réseau de l'Allier de la Société générale des chemins de fer économiques (SE). Coll. J. Poisson, cl. d.r.

Figure 6. Vichy. La photographie est postérieure à 1906, date de la verrière devant l'entrée. Coll. J. Poisson, cl. L.L.

Figure 7. Le Mont-Dore. Exemple de bâtiment de gare terminale, de construction soignée, mais sans originalité. Coll. J. Poisson, cl. M. T./I. L.

Figure 8. Châtelguyon. Un exemple de construction de style local. Coll. J. Poisson, cl. N.D., Photographe.

Figure 9. Contrexéville. Son style est une illustration des tendances architecturales des années vingt. Coll. J. Poisson, cl. D. D.

Figure 10. Nérès-les-Bains. La dernière gare thermale construite en France (1931), maintenant fermée au trafic. On remarquera sa grande valeur patrimoniale. Coll. J. Poisson, cl. d.r.

Après la guerre de 1914-1918, la Compagnie de l'Est, afin de séduire une clientèle internationale, a effectué une campagne de modernisation qui a concerné les gares de Vittel, Luxeuil et Contrexéville, respectivement en 1928, 1928, et 1932. Leur architecture est inspirée du « modern style » représentatif de l'époque, utilisant le béton armé. Dans le cas de Vittel, une ferronnerie ouvragée orne les marquises et les barrières, tandis que Contrexéville, à l'intérieur garnie de céramiques évocatrices des thermes, se distingue par des ouvertures polygonales et un pavillon central couronné d'un curieux grand toit pentu (fig. 9). À Saint-Amand-les-Eaux, la Compagnie du Nord, à l'occasion de la reconstruction de ses installations après le conflit de 1914-1918, a édifié un bâtiment en briques de style néo-flamand. La dernière gare à vocation spécifiquement thermale mise en service a été celle de Nérès en 1932, sur la ligne du PO nouvellement ouverte de Montluçon à Gouttières. Construite selon un plan asymétrique et de style « art déco », en blocs de grès rose et de granit juxtaposés, recouverte d'un large toit en tuiles vernissées, avec des locaux parquetés en bois exotique, elle n'a fonctionné qu'une quarantaine d'années³³ (fig. 10).

En définitive, il ressort que si la desserte ferroviaire d'une station thermale présentait un certain intérêt pour le concessionnaire d'une nouvelle voie ferrée, elle semble avoir été assez rarement déterminante. Les grandes compagnies n'ont pas fait d'efforts particuliers pour les établir rapidement et il a fallu dans la majorité des cas attendre la réalisation du troisième réseau, voire faire appel à l'initiative locale par le biais de petites compagnies secondaires soutenues par les départements. Peut-être le trafic des voyageurs attendu ne justifiait-il pas une priorité particulière, malgré la « fièvre thermale » qui se développait pendant le dernier quart du XIX^e siècle. Mais aussi, les compagnies principales, pour des raisons de rentabilité, restaient réticentes d'une façon générale à étendre leur réseau et n'avancèrent que sous la contrainte des conventions de 1883. Finalement, *a posteriori*, seules quelques stations ont pu, en raison de l'importance de leur fréquentation, bénéficier de certains égards pour être desservies et aménagées pour accueillir leur clientèle, les compagnies intervenant à l'occasion comme partenaires de divers investisseurs. En effet, en bonne logique commerciale, l'importance de la desserte d'une station dépend de la qualité de celle-ci et de la classe sociale des voyageurs. Mis à part quelques exemples de promotion à la fin du XIX^e siècle, conséquence de la « révolution thermale » (Vittel, Évian, La Bourboule, Châtelguyon), l'histoire montre que ce sont

33- Le bâtiment de Vittel est inscrit à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques depuis 1990, celui de Nérès depuis 1975.

les villes les plus importantes et les mieux connues depuis l'origine du thermalisme qui, globalement, ont été et continuent d'être les mieux fréquentées, et que la qualité de leurs visiteurs a suivi l'évolution de la société.

Les trains des eaux

Comment le curiste, au fil du temps, va-t-il se rendre dans une ville d'eaux aussi commodément que possible et pour un coût acceptable ?

La réponse varie selon les cas et trois situations peuvent être distinguées à cet égard, du moins jusqu'à la fin des années trente. Elles concernent :

– Les stations « haut de gamme », telles que Vichy, Luchon ou Aix-les-Bains attirant une clientèle aisée, notamment étrangère. Les compagnies ferroviaires leur accordaient une attention particulière, la rentabilité du trafic étant assurée, avec une publicité réciproque pour la station et la compagnie, comme l'atteste la collection d'affiches – souvent de qualité – qui leur est consacrée³⁴.

– Un groupe de stations moyennes, à fréquentation variée, pour laquelle un effort promotionnel pouvait être fait sur la base de tarifs spéciaux incluant éventuellement l'hébergement et des activités touristiques, au fur et à mesure où celles-ci prenaient de l'importance en marge des cures proprement dites³⁵. Sans bénéficier d'une desserte spécifique comme les précédentes, leur position au sein du réseau ferroviaire permettait en général un accès aisé par des trains de grand parcours avec des voitures directes depuis Paris ou quelques grandes villes. Un exemple représentatif en est Le Mont-Dore.

– Un assez grand nombre de petites stations généralement situées sur des lignes secondaires ou locales : pour les atteindre, les curistes avaient droit aux trois omnibus quotidiens réglementaires assortis d'une correspondance plus ou moins prolongée à la gare d'embranchement³⁶. Cette situation pouvait être dissuasive, mais il faut noter que nombre d'entre elles avaient une clientèle régionale et souvent plus modeste, sans doute moins exigeante sur la qualité du transport. Mais à partir des années trente le développement de l'automobile va radicalement marginaliser leur accès ferroviaire.

34- Florence Camard, Christian Zagrodski, *Le Train à l'affiche*, Paris, Éditions La Vie du rail, 1989.

35- Maryse Angelier, art. cités.

36- Il est vrai que celle-ci comportait un buffet, ou tout au moins un kiosque à boissons, permettant d'occuper le temps d'attente.

La lecture des horaires dans le temps, autour de quelques exemples, est instructive pour dresser un tableau de l'évolution de la desserte des villes d'eaux les plus importantes³⁷.

Le livret *Chaix* de septembre 1854 – « Guide officiel des voyageurs sur tous les chemins de fer français et les principaux chemins de fer étrangers » – présente encore un ensemble limité de lignes, exploitées par quelques compagnies, embryons des réseaux à venir. Les principales gares ouvertes offrent des correspondances « par omnibus » (évidemment à chevaux) permettant de rejoindre des localités encore à l'écart du chemin de fer, dont des stations thermales. En particulier, le Paris-Orléans, qui exploite Paris-Saint-Germain-des-Fossés, offre à Bourges « en saison des eaux » des correspondances pour Néris *via* Montluçon, à La Guerche pour Pougues, à Moulins pour Bourbon-l'Archambault et à Saint-Germain, enfin, pour Vichy. Sur l'Est, l'accès à Plombières et Luxeuil est déjà possible à partir de Nancy, la ligne Chaumont-Bâle, plus proche, étant encore en construction. Mais pour Bourbonne-les-Bains il faut passer par Dijon, où la compagnie du Paris-Lyon-Méditerranée assure une correspondance quotidienne au prix de six heures de trajet !

Trente ans plus tard, la situation est tout autre. Le réseau principal est constitué autour des six grandes compagnies et les lignes secondaires se multiplient activement pour le compléter sous l'effet de la Loi Freycinet de 1879 et des conventions signées en 1883. L'indicateur *Chaix* d'été 1885 offre des moyens d'accès à la plupart des villes d'eaux, soit directement, soit par correspondances, comme La Bourboule et Le Mont-Dore à partir de Laqueuille, gare du PO où arrivent de Paris trois trains directs. Des omnibus à impériale ou des voitures dans lesquelles « bagages et chiens sont admis » y attendent les voyageurs pour gagner les deux stations respectivement situées à 10 et 15 km. La Compagnie de l'Est est sans doute la plus performante, assurant l'accès à toutes les villes d'eaux les plus importantes du pied des Vosges par des trains express, soit par la ligne de Bâle pour Contrexéville, Vittel, Martigny et Bourbonne, soit par la ligne Paris-Nancy-Épinal pour Plombières, Bains, Luxeuil. Toutes ces stations seront reliées à Paris à partir de 1893 par un « Train des eaux ». De plus, des trains internationaux permettent de relier Paris aux villes d'eaux d'Europe centrale (Wiesbaden, Carlsbad, Baden, Ems, Marienbad, etc.).

37- Voir aussi : Maryse Angelier, art. cités.

En 1914, au moment où va éclater un conflit dévastateur mettant fin à la « Belle Époque », le réseau ferroviaire français a pratiquement terminé son extension et un maillage de lignes serré couvre une grande partie du territoire, ne laissant des lacunes que dans les massifs montagneux, ce qui n'est d'ailleurs pas sans conséquences pour certaines localités thermales dont c'est précisément une situation privilégiée. L'indicateur de juillet 1914 reflète la situation de cette époque, sans la moindre ombre de ce qui se prépare. On y trouve des dessertes étoffées et organisées des grandes villes d'eaux, en relation avec le développement considérable du tourisme et la « fièvre thermique » qui a caractérisé l'époque qui s'achève³⁸ :

— Pour gagner les stations des Pyrénées et une partie de celles du Massif central, une batterie de trains de nuit directs est tracée depuis Paris-Quai d'Orsay (gare de prestige du PO mise en service, rappelons-le, pour l'exposition universelle de 1900) jusqu'à la plupart d'entre elles. Ils comportent des voitures-lits, couchettes ou lits-toilettes, soit des deux compagnies, soit de la Compagnie internationale des wagons-lits (CIWL) qui trouve là une clientèle à sa mesure. Le curiste peut ainsi rejoindre facilement, dans des conditions de confort très acceptables pour l'époque, Le Mont-Dore, Vic-sur-Cère, Laruns, Pierrefitte-Nestalas, Luchon, Bagnères-de-Bigorre, Vernet-les-Bains, Lamalou. Les relations établies ne sont pas réservées aux Parisiens et il en existe, notamment à partir de Bordeaux, vers Vichy ou Le Mont-Dore.

— La CIWL assure avec ses wagons-lits-salons à caisse en teck un train de luxe nocturne, le « Pyrénées-Côte d'argent », qui va l'été de Paris à Pierrefitte, mais surtout elle met en marche quotidiennement par la ligne du Bourbonnais le « Vichy-Royat Express », train de luxe uniquement composé de voitures-salons et restaurants.

La fin des années vingt marque l'apogée du réseau français. Toutes les lignes des grandes compagnies sont ouvertes au service des voyageurs quel que soit leur trafic (lequel commence à faiblir sous la poussée de l'automobile) et la trame des chemins de fer secondaires est quasi intacte. Mais l'autobus a déjà remplacé les omnibus à chevaux pour les correspondances locales en attendant d'assurer les liaisons complètes. L'autocar est également mis à contribution pour nombre de circuits touristiques, souvent assurés par les compagnies elles-mêmes, en particulier autour des villes d'eaux. Après la guerre de 1914-1918 qui a arrêté net la fréquentation des stations thermales (à l'occasion reconverties en centres de convalescence pour les blessés), le rythme

38- Voir : Paul Gerbod, art. cité.

reprend mais avec une clientèle différente, moins aristocratique, marquant réellement le début de la démocratisation du thermalisme et sa reconversion. Néanmoins des trains de prestige réapparaissent sous l'égide de la CIWL³⁹ et tout particulièrement, de mai 1927 à septembre 1930, le « Londres-Vichy-Pullman » au départ de Boulogne *via* Paris, composé des tout récents salons-Pullman métalliques marron et crème en décor d'époque, du célèbre type « Flèche d'Or »⁴⁰. Le Midi, plus spécialement, essaye d'attirer la clientèle internationale vers les stations pyrénéennes par une politique touristique offensive, déjà lancée avant la guerre, mais qui s'essouffle après 1930. Le thermalisme en profite, grâce aussi aux investissements ferroviaires de la compagnie en matière d'électrification qui améliorent le trafic des lignes.

Ces relations privilégiées sont assurées depuis l'origine, et pour toutes les compagnies, en 1^{re} et 2^e classes seulement. Elles sont en principe temporaires, la saison des eaux s'étendant seulement pendant l'été. Pour les voyageurs moins exigeants, ou en dehors de la saison, il y a toujours la possibilité d'emprunter les trains ordinaires desservant leur lieu de cure. Les délais sont forcément allongés, pouvant impliquer une ou plusieurs correspondances, mais depuis le début du siècle le confort des voitures fait des progrès sensibles (roulement, intercirculation, chauffage, éclairage, aménagements et confort intérieur). L'introduction dans les rapides de voitures de 3^e classe par les diverses compagnies se généralise dans les années trente et accompagne la démocratisation du thermalisme, l'avènement des congés payés aidant.

Un nouveau conflit met en sommeil le thermalisme de 1939 à 1945. À sa sortie, l'ampleur des destructions infligées au réseau ferré ne permet qu'un rétablissement très progressif du trafic. Dans les années cinquante, la desserte des stations thermales est normalisée et l'on retrouve la plupart des destinations atteintes avant la guerre. De nouveau circulent des voitures directes toutes classes qui les desservent, incluses dans des express lourds à tranches multiples, courants à cette époque. À partir de 1946, le « Thermal Express », entre Paris-Austerlitz et les stations d'Auvergne (Le Mont-Dore, Royat, Vichy, Châtelguyon), est à partir de 1946 le dernier véritable « train des eaux » à circuler⁴¹. Par contre,

39- Roger Commault, « La Compagnie internationale des wagons-lits a soixante-quinze ans ! », *Chemins de fer*, n° 172 (janv.-fév. 1952), p. 11-19 et n° 173, p. 38-45.

40- Une unité de ce matériel a pu être préservée comme pièce historique et figure au Musée français des chemins de fer de Mulhouse.

41- Brièvement créé au service d'été 1939, sa descendance subsiste actuellement sous la dénomination du « Thermal », TRN reliant Paris à Clermont-Ferrand et Le Mont-Dore.

nombre de localités dont les gares sont situées sur des lignes fermées au service des voyageurs à partir de 1938 par la nouvelle SNCF se trouvent désormais privées d'un accès ferroviaire : Plombières⁴², Bourbon-Lancy, Balaruc, Le Boulou, La Preste, Barbotan, Bourbonne, La Roche-Posay, Amélie. Il en est de même pour Cauterets-Luz, Bourbon-l'Archambault, Challes et Allevard, sur des lignes secondaires.

Actuellement, la SNCF continue à desservir les villes d'eaux les plus importantes par des trains de grandes lignes (TRN) ou des TGV, voire des TER en correspondance, mais il faut reconnaître que la généralisation de l'automobile a porté un coup très sérieux au chemin de fer. En très grande majorité, les curistes rejoignent maintenant leur destination par la route, le train ne retenant souvent que des tranches âgées de la population. De toute façon, en quasi-totalité, les lignes secondaires desservant les localités vouées au thermalisme sont maintenant fermées au trafic des voyageurs, ou ont purement et simplement disparu dans les années 1960-1980.

Pour conclure, l'histoire de la desserte ferroviaire des stations thermales semble toucher à sa fin après 150 ans d'existence. Elle montre que les compagnies de chemin de fer, qui ne paraissaient pas faire preuve à l'origine d'un très grand empressement à pousser leurs lignes jusqu'à la porte des villes d'eaux, se sont aperçues qu'il y avait là – au moins pour les plus connues – un « marché » intéressant. Elles ont alors mis en œuvre les moyens d'assurer une desserte correcte des sites thermaux les plus importants et orienté leur politique commerciale en conséquence. Un partenariat à bénéfice réciproque avec les villes d'eaux s'est ainsi établi à l'avantage de la clientèle. Les conditions d'ouverture des lignes à vocation thermique⁴³ et l'analyse du trafic durant « l'âge d'or » du chemin de fer de 1880 à 1939 (hormis, bien sûr, la césure de 1914-1918) restent à approfondir. Elles devraient contribuer à démontrer – en dehors d'un point de vue strictement médical, leur vocation originelle – la place qu'ont pu tenir les villes d'eaux dans le domaine économique et social, car la desserte ferroviaire des stations thermales a été aussi le miroir de

42- La gare reçoit toutefois temporairement une voiture directe de Paris, jusqu'en 1957, alors que la ligne Aillevillers-Plombières est fermée au service voyageurs depuis 1939.

43- Leur étude implique d'examiner les débats autour de la concession des lignes, au niveau départemental notamment, et autour de l'établissement du plan Freycinet en 1878-1879. Les rapports annuels des compagnies à leur conseil d'administration ou aux autorités de tutelle peuvent aussi fournir des éléments utiles.

la société qui les fréquentait. Après 1945, l'avènement de la civilisation des loisirs et du tourisme de masse, amorcé avant la guerre, a donné une autre dimension au thermalisme qui s'est banalisé, mais le chemin de fer n'y est pas resté étranger, tout en quittant progressivement la scène au profit de la route qui prenait sa revanche.