

## Chapitre II - Les sources

Maurice Wolkowitsch

---



**Édition électronique**

URL : <https://journals.openedition.org/rhcf/1302>  
DOI : 10.4000/rhcf.1302

**Éditeur**

Rails & histoire

**Édition imprimée**

Date de publication : 10 février 2004  
Pagination : 41-65  
ISBN : 0996-9403  
ISSN : 0996-9403

**Référence électronique**

Maurice Wolkowitsch, « Chapitre II - Les sources », *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 30 | 2004, mis en ligne le 29 août 2012, consulté le 22 avril 2022. URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/1302> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/rhcf.1302>

---

## Chapitre II

### Les sources

Même si l'État donne avis et autorisation, les initiatives et les décisions relèvent des départements. Le conseil général tient un rôle fondamental. Des personnes physiques, des entreprises, suite à la loi de modernisation de l'économie de 1867 élargissant le champ d'application des sociétés anonymes, sont sollicitées pour participer à la réalisation des projets ferroviaires. Les communes sont soucieuses d'émettre des avis, les particuliers aussi. Les sources auxquelles le chercheur doit se reporter sont donc diverses.

#### Les ressources des archives départementales et communales

##### **. Comptes rendus des débats des assemblées des collectivités territoriales**

Les comptes rendus des débats des conseils généraux livrent les données fondamentales ; en ces temps sans écologistes, la passion pour le chemin de fer était généralisée, chaque élu le voulait dans son canton, sa commune. Les conseils généraux consacrent de nombreuses séances au problème des chemins de fer ; ils élaborent des projets parfois sans suite.

##### **> Les débats parisiens et les élus locaux**

À Paris, les ingénieurs des Ponts discutent du choix des écartements et de l'opportunité même de construire des lignes secondaires<sup>1</sup>. Ces débats paraissent théoriques aux provinciaux.

Les élus avaient choisi l'écartement de 1,44 m, tant qu'ils poursuivaient les chimères de la concurrence et de l'intégration aux grands réseaux ; ils optèrent massivement pour la voie métrique, lorsqu'ils eurent découvert qu'elle permettait de construire près du double de kilomètres avec un même investissement. Un nouveau débat parisien s'engage lorsque Decauville démontre la fiabilité de la voie de 0,60 m utilisée à l'Exposition universelle de 1889 ; le coût de construction serait inférieur d'un tiers à celui de la voie métrique ; le débat reste parisien ; le peu d'intérêt des élus se traduit dans les faits ; moins de 2 % du réseau sont construits à cet écartement : des lignes balnéaires autour de Caen

---

1- G. Ribeill, « Les chemins de fer d'intérêt local à l'épreuve du régime de 1880 : de graves pathologies congénitales ? », *RHCF* 24-25, p. 104-137.

et de Royan, la liaison de Pithiviers à Toury et 51 km dans le Tarn. Dans ce département le débat ne porte sur l'écartement qu'en apparence. Deux conceptions s'affrontent sur le réseau à construire mais l'opposition ne porte pas sur le choix technique. L'essentiel est ailleurs<sup>2</sup>.

Les ingénieurs des Ponts s'affrontaient aussi sur le rôle des lignes secondaires : apportent-elles aux grandes compagnies un nombre de tonnes/km et voyageurs/km qui justifie leur construction ? Roulage, diligence et patache ne pourraient-ils acheminer sur de faibles distances ces trafics à meilleur compte jusqu'aux gares du réseau principal ? Ces considérations étaient aussi éloignées des réalités locales que peut l'être un rapport d'énarque au XXI<sup>e</sup> siècle. L'ignorance du trafic local traduit la méconnaissance du terrain. L'acheminement par voie ferrée a permis un abaissement des prix de transport favorisant la diffusion des amendements comme l'approvisionnement des usines en matières premières : par exemple le prix de transport du kaolin sur 40 km vers les porcelaineries de Limoges a baissé de 27 %<sup>3</sup>. Pour les élus locaux, la cause était entendue, la nécessité du chemin de fer s'imposait à eux.

### > Les débats à l'échelle des départements et des villes

Les débats changent de contenu avec le temps. La première période, la plus riche en questions, correspond aux projets et constructions. Les conseillers fixent un programme de lignes à établir avec des priorités, le nombre et l'emplacement des stations, la participation financière du département, notamment en cas de déficit d'exploitation, suivant un régime défini pour la durée de la concession, comme si l'environnement économique était immuable. La deuxième période est celle de l'exploitation ; les débats reflètent les mécontentements des usagers : tarifs trop élevés, services trop rares, horaires non respectés avec des incidences sur les correspondances avec les grandes compagnies qui refusent de prévoir des délais d'attente, inconfort des matériels, accidents trop fréquents, négligence et arrogance des personnels. Ces plaintes toujours renouvelées se traduisent en vœux transmis aux concessionnaires par le maire ou le président du conseil général. La troisième période est celle du déclin. Le souci des élus est de ne pas compromettre les finances départementales ou municipales en répondant aux appels à l'aide des compagnies qui menacent de cesser

---

2- O. Joseph, « Le réseau des destins croisés », *RHCF* 24-25, p. 245-269.

3- Prix du transport sur 40 km, par tonne : roulage directe de la carrière à l'usine 12 F. Par chemin de fer : camionnage de la carrière à la gare 3 F, de la gare de Limoges à l'usine 2 F, parcours ferroviaire 3,68 F, total 8,68 F Économie 3,32 F (A.D. de la Haute-Vienne G.S.6.1)

l'exploitation. Lorsque les exigences deviennent trop fortes, les débats portent éventuellement sur le rachat de la concession et, à un moment donné, sur la suspension de l'exploitation.

### > Les débats à l'échelle des communes rurales

Les conseils municipaux des communes rurales concernées de près ou de loin par le tracé d'une ligne émettent souvent des vœux, certains trouvent un écho au conseil général (emplacement des stations), d'autres leur sont plus particuliers. Ils demandent la création d'une halte supplémentaire, à défaut d'une station, ainsi le nom de la commune figurerait au livret horaire du chemin de fer. Des communes réclament un tracé traversant leur territoire ; il est exceptionnel de trouver un vœu défavorable au passage d'une voie ferrée ; mais on demande davantage de passages à niveau, même non gardés, pour limiter les allongements de parcours imposés par la coupure de la ligne aux exploitants pour atteindre certaines parcelles. La mise en marche de trains à l'occasion des pèlerinages est souhaitée. L'adaptation des horaires aux besoins des paysans fréquentant les foires et marchés est instamment réclamée, la proposition est faite pour ces jours-là de remplacer les convois mixtes marchandises-voyageurs par des trains affectés les uns aux voyageurs, les autres aux marchandises. Les conseils appuient aussi les plaintes concernant l'insuffisance des indemnités d'expropriation<sup>4</sup> ou les souhaits de règlements assurant la sécurité des usagers de la route, véhicules, piétons et bétail en cas de partage de la chaussée avec un TVM. Un arrêté du préfet du Cher en 1897 répond à ce souci : « Le mouvement devra même être arrêté complètement toutes les fois que l'approche du train, en effrayant les chevaux ou autres animaux pourrait être une cause de désordre ou occasionner des accidents. Un aide du mécanicien ou un agent du convoi devra se porter immédiatement à la tête des chevaux, les prendre à la bride s'il est nécessaire, et les guider jusqu'à ce que toute crainte de danger ait disparu<sup>5</sup>. »

4- Exemple d'indemnités d'expropriation sur la rive droite de l'estuaire de la Gironde en 1885 (F par ha) :

- demande de l'exproprié :	750	4 000	4 000	1 200
- offre d'indemnisation :	270	560	979	400
- allocation prononcée par le juge des expropriations :	350	1 080	1 329	700
- % allocation / montant de la demande :	47	27	33	58

5- Archives départementales du Cher, S 1821-1822, *Organisation des transports routiers 1897-1908*.

### **. Les autres documents disponibles dans les archives locales**

Les archives départementales conservent les doubles de tous les documents administratifs transmis par les services parisiens pour avis ou pour exécution : avis du Conseil d'État, du Conseil des Ponts, décisions ministérielles au cours des procédures imposées pour la construction d'une ligne secondaire. Les archives départementales conservent aussi tous les documents administratifs élaborés dans le département ; ces derniers ne figurent pas toujours dans les dossiers des archives nationales : cette observation souligne la nécessité des recherches dans les dépôts départementaux et communaux des archives.

Hors les documents administratifs, les dossiers des archives livrent des informations multiples sur les chemins de fer secondaires. On y trouve souvent des références aux prises de position des chambres d'agriculture et des chambres de commerce et d'industrie, appuyées sur des exemples concrets de ce qu'on peut attendre d'une nouvelle desserte ferroviaire ; ces organismes font une critique circonstanciée de la tarification, réclament des tarifs spéciaux et des mesures d'harmonisation entre grandes compagnies et réseaux secondaires.

La presse locale rapporte aussi bien les débats politiques que les prises de position des milieux économiques ; mais elle publie aussi des articles de fond, soit sur la question des chemins de fer, soit sur des problèmes locaux ; elle ouvre ses colonnes à des notables provinciaux. Les défenseurs de la voie d'eau face à l'extension du réseau ferré y trouvent un moyen d'expression.

Un ton plus polémique se manifeste dans une multitude de pamphlets, défendant des tracés alternatifs ou des emplacements de stations. Ils expriment des intérêts opposés, on y découvre des perspectives de trafic gonflées, une description partisane des avantages et des inconvénients des choix à opérer. À condition de les lire avec un esprit critique, il y a beaucoup à en apprendre.

### **Les monographies de lignes ou réseaux** (annexe 1)

---

Ces travaux sont fondés sur les sources signalées ci-dessus ; ils s'appuient souvent sur un appel méticuleux aux dossiers des archives départementales. Les auteurs privilégient certains thèmes : la formation des réseaux, l'étude des tracés avec les intérêts divergents qui les soutiennent, les prévisions de trafic, les évolutions de la société et de

l'économie. Certains auteurs s'intéressent aussi aux hommes qui ont créé et dirigé les entreprises, à la situation financière de ces dernières, aux conditions de travail et aux salaires des personnels<sup>6</sup>.

## Les revues et les annuaires (annexe 2)

Les revues consacrées aux chemins de fer sont nombreuses. La *Revue d'histoire des chemins de fer* a publié des articles et un numéro entier consacré aux chemins de fer secondaires. Les communications au colloque de Châteauroux comportent des bibliographies ; trois intervenants ont traité des problèmes des sources : A. de Dieuleveult, M. Bergeyre, A. Le Guyader<sup>7</sup>.

D'autres revues, telle la *Vie du Rail*, traitent de tous les types de chemins de fer, d'autres concentrent leur intérêt sur les réseaux urbains et sur l'histoire des CFIL et des TVM, sauf exception, disparus. Ces publications servent souvent de vitrines à des associations dont les membres sont des passionnés et des amoureux du rail. *Chemins de fer régionaux et urbains* mérite d'être citée en exemple<sup>8</sup>. Le lecteur trouve des articles de fond consacrés à l'histoire, sans oublier les matériels et de brèves mises au point.

Les liaisons pouvant exister entre les entreprises doivent être recherchées. La présence des mêmes hommes au sein des conseils d'administration est un indice à ne pas négliger. Les annuaires des sociétés anonymes par actions de diverses époques retiennent les plus grandes entreprises, ce qui exclut l'immense majorité des compagnies des chemins de fer secondaires<sup>9</sup>. En revanche, l'*Annuaire Marchal*, publié à partir de 1885, est une source précieuse d'informations ; il devient l'*Annuaire*

6- Nous citons à titre d'exemples cinq monographies, mais la liste en serait très longue. Celle de B. Moreau nous a incité à nous intéresser activement aux chemins de fer secondaires.

- B. Moreau, *Le Tacot, petit train berrichon*, 2 tomes, Châteauroux, 1988, 122 p. et Issoudun, 1989, 176 p.

- G. Blondeau, *A toute vapeur. Histoire et tribulations du chemin de fer de Sedan à Bouillon*, Mezière-Charleville, Terres ardennaises, 1989, 118 p.

- J. Churot, *Le Petit Train jaune de Cerdagne*, Breil-sur-Roya, Éd. du Cabri, 1989, 94 p.

- P. Durbain, *Le Chemin de fer de l'Entre-Deux-Mer*, Mairie de Gignac, CLEM, 1998, 122 p.

- F. Ollivier, *Le Blayais*, bibliothèque de la Saugue-Saint-Trojan, 1993, 140 p.

7- Ouvr. cité, p. 301-348.

8- Cette revue bimestrielle est publiée par la Fédération des amis des chemins de fer secondaires et l'Union des exploitants des chemins de fer touristiques et de musées.

9- *Annuaire Desfossez*, *Annuaire Chaix*, *Annuaire de la Société des éditions économiques et financières*.

des CFIL et des Tramways (*Annuaire général des transports fusionnés*). Chaque année, il fournit, pour certaines entreprises de toute importance, le réseau exploité, la liste des membres du conseil d'administration et des responsables des services, il précise l'organisation financière (capital actions et emprunts obligataires), la répartition des bénéficiaires et le bilan. C'est une source très intéressante même si toutes les entreprises ne sont pas traitées tous les ans et si les données sont plus ou moins complètes suivant les entreprises.

### **Les difficultés propres à la recherche sur les chemins de fer secondaires**

---

La construction et l'exploitation de lignes de 10 à 40 km paraissent compatibles avec l'initiative individuelle d'où, au moins à l'origine, la multiplication du nombre des entreprises et des concessions. Ce nombre doit être chiffré à un moment donné en relevant les concessions en cours, sans oublier les mutations subies par les entreprises au cours de leur histoire. En 1911, on dénombre 270 concessions : 95 pour les TVM, 85 pour les TV, 72 pour les CFIL (loi de 1880), 18 pour les CFIL (loi de 1865). Cet effectif est déjà une difficulté pour la recherche.

Les inventaires de la série S des archives départementales, lorsqu'ils existent, sont moins précis que ceux de la série F<sup>14</sup> des Archives nationales. Les dossiers classés par ligne sont définis par les seuls terminus, plus rarement par un contenu. L'exemple d'un chercheur ayant relevé environ 300 cotes dans le Calvados illustre ce propos<sup>10</sup> : si pour quelques lignes, comme Caen à Courseulles, le contenu des dossiers est précisé, pour les autres on ne dispose que de deux noms (Bayeux à Arromanches ou Caumont à Villers-Bocage). Si retracer l'histoire d'une ligne de sa naissance à sa mort est généralement aisé, faire la synthèse de l'histoire d'une entreprise ou le compte des financements privés dans le cadre d'un département est plus aléatoire. Le rayonnement fréquent d'une entreprise sur plusieurs départements entraîne une dispersion des archives qui ne facilite pas la recherche : Sud-France, par exemple, exploite des lignes dans cinq départements : Alpes-Maritimes, Var, Bouches-du-Rhône, Isère, Côte-d'Or.

---

10- A. S. Blin, maîtrise de l'université de Caen, 1995, « Les Chemins de fer d'intérêt local dans le Calvados entre 1871 et 1914 ». Pour la ligne de Caen à Courseulles, le contenu des liasses est le suivant : horaires : 1 liasse ; expropriations : 3 liasses ; concessions et subventions : 2 liasses ; plans et enquêtes sur l'emplacement des stations : 1 liasse ; divers pour la période 1880-1890 : 1 liasse.

Les archives n'ont pas toujours été déposées, notamment à l'époque pionnière ; des comptes rendus de conseils d'administration, des éléments sur l'origine des entreprises font défaut ; certains documents ont été détruits ou dans le meilleur des cas dorment dans un grenier au milieu de papiers de famille. Le chercheur peut avoir d'heureuses surprises : des compagnies comme celle du Chemin de fer de l'Est de Lyon ont remis de nombreux dossiers aux archives du Rhône ; ce n'est pas un cas unique. La vigilance de cheminots chercheurs a sauvé de la destruction des archives aussi importantes que celles de la SGCFE (pour la CGEA voir annexe 3).

Deux autres difficultés sont à signaler, l'une relève de la terminologie, l'autre de la présentation statistique.

Une ligne de chemin de fer, ou de tout autre mode de transport, est un itinéraire entre deux points, parcouru par des services réguliers ; le terme est sans ambiguïté. Il est souhaitable de préciser si l'exploitation est directe, concédée ou affermée et d'indiquer le statut sous lequel la ligne a été créée, CFIL, TVM...

La notion de réseau correspond à un ensemble cohérent de lignes exploitées par une même compagnie : n'écrit-on pas indifféremment les grands réseaux ou les grandes compagnies, lorsque nous évoquons le PLM, le Nord ou le PO ? Cette conception ne peut être transférée sans précaution au monde des chemins de fer secondaires. Des compagnies exploitent une ou deux lignes, voire plusieurs réseaux, sans que règne une parfaite connexité entre les relations assurées ; l'emploi du mot réseau, si on l'utilise, ne rend pas compte de la réalité et se substitue abusivement à ceux de compagnie ou d'entreprise.

Une source de confusion tient aussi à l'expression « réseau départemental » : on l'utilise tantôt pour évaluer le kilométrage total de toutes les lignes d'un département aux mains de diverses entreprises, tantôt pour désigner le réseau d'une entreprise jouissant d'un quasi-monopole dans un département, deux réalités très différentes. Une puissante entreprise s'est constituée sous le nom de Compagnie des chemins de fer départementaux, présente dans plusieurs départements ; mais toutes les sociétés portant l'appellation de Compagnie des chemins de fer départementaux avec désignation du département concerné sont indépendantes de la précédente ; le cas se vérifie entre autres dans les Ardennes et dans la Haute-Vienne.

Deux cent soixante-dix entreprises fournissent au ministère des Travaux publics la matière à l'établissement des statistiques nationales ; elles ne se plient sans doute pas toutes aux mêmes règles. Dans l'ensemble, pour les compagnies exploitant une ou quelques lignes et moins de 100 km, les données sont fournies pour chaque ligne ; pour les compagnies

à assise départementale exploitant des réseaux de 100 à 400 km, les données sont fournies pour la totalité du réseau ; pour les plus grandes entreprises, les chiffres sont fournis tantôt ligne par ligne, tantôt pour chaque réseau exploité, tantôt pour la totalité du kilométrage en service.

Nous avons pris connaissance des conditions dans lesquelles ont évolué les chemins de fer secondaires au cours de leurs périodes de progrès et de déclin. Nous avons succinctement évoqué la diversité des sources dont nous disposions, sans nous cacher leurs limites. Nous pouvons examiner l'histoire complexe des entreprises si nombreuses et si diverses par leur nature. Les hommes qui les ont créées méritent aussi l'intérêt. Certains ont conservé une vision locale ; avec ténacité, ils ont réussi à franchir tous les obstacles et à construire les quelques kilomètres de lignes conduisant de leur bourg à une station d'un grand réseau ; ils en attendaient tant ! D'autres avec leurs diplômes des grandes écoles ou leurs capitaux, l'un n'excluant pas l'autre, ont, eux aussi, vaincu les obstacles et réussi à créer des réseaux. Les plus heureux ont fondé des dynasties qui ont traversé le xx<sup>e</sup> siècle et, pour quelques-uns, leur nom n'a pas disparu du monde des transports en ce début du xxi<sup>e</sup> siècle.

---

## Annexe 1 - Les principales collections d'ouvrages consacrés aux chemins de fer secondaires

### - Éditions de l'Ormet

André Jacquot et Pierre Laederich (sous la dir. de), *Encyclopédie générale des transports. Chemins de fer*, Valignat, Editions de l'Ormet, dates diverses.

Cette encyclopédie rassemble autant de fascicules que de départements ; elle comprend pour chacun cartes des réseaux (tramways compris), détail des ouvertures et fermetures de lignes, notices historiques illustrées (classement par code postal).

### - Éditions du Cabri

Henri Domengie a publié 10 volumes :

Vol. 1 à 4 : *Trains oubliés* [lignes secondaires du réseau principal].

Vol. 5 : *Le Temps des tramways*.

Vol. 6 : *Les Petits Trains de jadis, France Sud-Est*.

Vol. 7 : *Les Petits Trains de jadis, France Sud-Ouest*.

Vol. 8 : *Les Petits Trains de jadis, Ouest de la France* (disponible chez l'éditeur).

Vol. 9 : (avec José Banaudo), *Les Petits Trains de jadis, Nord de la France*.

Vol. 10 : (avec José Banaudo), *Les Petits Trains de jadis, Est de la France*.

### - Éditions Cénomane

Un ouvrage grand format, illustré, est disponible sur le réseau d'intérêt local des départements suivants :

- *Les Petits Trains de la Sarthe*.
- *Les Petits Trains d'Ille-et-Vilaine* (épuisé, en bibliothèque).
- *Le Petit Anjou* (d°).
- *La Vendée des petits trains* (d°).
- *Les Petits Trains des Côtes-du-Nord* (en réimpr. en 2004).
- *Petits trains de Touraine*.
- *Petits trains à l'assaut du Jura* (épuisé, en bibliothèque).
- *Quand les petits trains faisaient la Manche* (d°).
- *Le Petit Train Longtemps* (Ile de la Réunion).
- *Les Petits Trains du Morbihan et de Loire-Inférieure* (épuisé, en bibliothèque).
- *Les Petits Trains et tramways hauts-normands*.
- *Petits Trains de Savoie – Haute-Savoie*.
- *Calvados pour les petits trains*.
- *Finistère en petits trains*.
- *Chers petits trains du Loir-et-Cher*.
- *À travers Mayenne et Orne en petits trains*.
- *Petits trains au fil de la Vienne*.

## Annexe 2

### A- Table des matières de la revue *Chemins de fer régionaux et urbains*

Index géographique établi par M. De Marco, xxxde la FACS-UNECTO.

(Voir aussi le site Internet de l'association : <http://www.trains-fr.org>)

#### 1-Table des matières à compter du n° 36 (165/1) Réseaux secondaires – France

N° dépt.	Nom départements	Sujet articles	N° revue
1	Ain		
2	Aisne	Saint-Quentin, service de la voie de 60 cm	218 97
3	Allier		
4	Alpes de Haute-Provence		
5	Hautes Alpes		
6	Alpes Maritimes	Trams des Alpes-Maritimes et Sud-France	146-150
		Ouest Varois	220-224
7	Ardèche	Vivarais	237
8	Ardennes		
9	Ariège		
10	Aube		
11	Aude	Tramway à vapeur de l'Aude (n° spécial)	171
12	Aveyron		
13	Bouches-du-Rhône	Chemin de fer des Salins de Giraud	258
14	Calvados	Chemin de fer du Calvados	179-180-181
15	Cantal		
16	Charente		
17	Charente-maritime	Tramway de Royan	139
		Société économique en Oléron et Saint-Trojan	
18	Cher		
19	Corrèze	Tramway de la Corrèze	67
		Po Corrèze (n° spécial)	93
20	Corse	(n° spécial)	270
21	Côte-d'Or	Chemins de fer départementaux de la Côte d'Or (n° spécial)	155
		Chemin de fer électrique à voie de 60 de Marigny-le-Cahouet	259
22	Côte-d'Armor	Chemin de fer des Côtes-du-Nord	131
		Œuvre de Harel-de-la-Noë	147
23	Creuse	Aucun chemin de fer secondaire n'a été construit dans ce département	
24	Dordogne	Chemin de fer d'intérêt local de la Dordogne	257
		Tramway de la poudrière de Bergerac	127
25	Doubs		

N° dépt.	Nom départements	Sujet articles	N° revue
26	Drôme		
27	Eure	Chemin de fer de Cormeilles à Glos Montfort	83-84
28	Eure-et-Loir	Tramway d'Eure-et-Loir	262
		Les chemins de fer en Eure-et-Loir	99
29	Finistère	Voies ferrées départementales du Finistère	175-176
30	Gard	Chemin de fer de Camargue	143
		Archéologie ferroviaire dans les Cévennes	149
		Archéologie ferroviaire en Arles	154
		Grand routage du Puits Destival à Arles	203
31	Haute-Garonne	Luchon Superbagnères	253
		VFDM Castres Revel	149
		Tramway du Val-d'Aran	276
32	Gers		
33	Gironde	Tramway du Cap-Ferret	244
34	Hérault		
35	Ile-et-Vilaine	(n° spécial)	110
36	Indre		
37	Indre-et-Loire		92-93-94-96
38	Isère	Tramway ouest du Dauphiné	202-203
		La Mure (n° spécial)	250
39	Jura	A travers le Jura	133
40	Landes	Chemin de fer La Teste à Cazaux	249
41	Loir-et-cher	Tramway du Loir-et-Cher	116-110
42	Loire	Monnerdil Feurs Panissieres	164
		Monnerdil Lartigues Lostouet Ballybunien	
43	Lozère	80 ans de traction sur les Chemins de fer départementaux Vivarais-Lozère	125
		espérance de renaissance Flérac-Sainte-Cécile (1969)	99
44	Loire-Atlantique	Châteaubriant Erbray	157
45	Loiret	Tramway Pithiviers-Toury	134
		Tramway du Loiret	128
46			
47			
48			
49			
50	Manche	Tramways normands et desserte du Mont-Saint-Michel	271

N° dépt.	Nom départements	Sujet articles	N° revue
51	Marne		
52	Haute-Marne	Chemin de fer de Foulain – Nogent-en-Bassigny	82
53	Mayenne		
54	Meurthe-et-Moselle		
55	Meuse	Chemin d'intérêt local Haironville Triaucourt	264
56	Morbihan	La Trinité-Étel	127
57	Moselle	Chemin de fer de Lutzelbourg – Drulingen (67)	226
		Novéant Gerze – Thionville Mondorf	70
58	Nièvre	Économiques Cosne Saint-Amand-en-Puisaye	269
59	Nord		
60	Oise	Chemin de fer Méru-Labosse	274
61	Orne	Voies ferrées économiques de l'Orne	212
		Voies ferrées économiques de Halouze	215
		Chemin de fer de la Grande-Trappe	235
62	Pas-de-Calais	Tramway de Quend à Fort-Mahon	151
		Berck-Plage – Paris-Plage	72-75
		Tramway de l'Artois	77-78
		Train de Guines	280
		Houillères Nord – Pas-de-Calais	185
63	Puy de Dôme	Riom-Volvic	87
64	Pyrénées-Atlantiques	Bayonne – Biarritz	132
		Chemin de fer Haute Sioule	228
		Voies ferrées départementales du Midi	120
		Réseau basque et la Rhune	
65	Hautes Pyrénées	Voies ferrées des Pyrénées – Tramway de Bigorre	96
		PCL Pierrefitte - Cauterêt	250-251
66	Pyrénées Orientales	N° spécial Cerdagne	170
67	Bas-Rhin		
68	Haut-Rhin	Tramway de Ribeauvillé	240
69	Rhône	Chemin de fer du Rhône et Loire	173-174
70	Haute-Saône	Chemin de fer vicinaux de la Haute-Saône	287
71	Saône-et-Loire	Chemin de fer du Rhône et Loire	194
72	Sarthe	Tramway de la Sarthe	91
		Le Mans – Mamers par Les TS en 1930	193
		De Mamers – Saint-Calais à La Trans rap	232

N° dépt.	Nom départements	Sujet articles	N° revue
73	Savoie	Numéro spécial Savoie	103
		Chemin de fer du Revard	252
74	Haute-Savoie	Chemin de fer Montenvers	165
		Tramway du Mont-Blanc	192
		Ligne de Chamonix	141
		Funiculaire Rives-Thonon	236
75	Paris et Couronne	Chemin de fer de grande banlieue	66-72-73-74-78
		Petite ceinture	75
		Réouverture de la grande ceinture ouest	221
		Chemins de fer industriels en région parisienne	265
		Paris – Saint-Germain : de la SNCF au RER	114
76	Seine-Maritime	Aumale – Envermeu	246
77	Seine-et-Marne	Montereau-Château Landon	208
		Sens – Aigreville	209
		Melun - Barbizon	267
78			
79	Deux-Sèvres	Numéro spécial	163
80	Somme	Voie ferrée ayant desservi Ault	249
		Chemin de fer Baie-de-Somme	273
81	Tarn	Tramway du Tarn	113
		Tramway du Tarn et de Réalmont	190
82			
83			
84	Var	Voir ouest Varois (06)	
85	Vendée	Chemin de fer de Vendée	166-167-168
		Chemin de fer en Vendée	
86	Vienne		
87	Haute-Vienne	Chemin de fer de Haute-Vienne	68-69-73-76
88	Vosges	Vallée de Celles – Raon l'Étape	231
		Traversée des Vosges	216-217
		Remiremont – Gérardmer – Schlucht	
		Remiremont – Munster	
89	Yonne	Sens – Égreville	209
90	Belfort	Chemin de fer d'intérêt local de Belfort	79

**2-Table des matières à compter du n° 67 (1965/1)  
Tramways urbains -électriques - vapeur - air conditionné**

N° dépt.	Nom départements	Sujet articles	N° revue
1	Ain		
2	Aisne	Laon de la crémaillère au Poma	230
		Tramway de Saint-Quentin et voie de 60	97
		Tramway de Tergnier à Saint-Gobain	245
3	Allier	Tramway Vichy – Cusset	126
4	Alpes de Haute-Provence		
5	Hautes-Alpes		
6	Alpes-Maritimes	Tramway de Monaco	220-224
		Tramway de Nice et du Littoral en 1914-1918	88
		Sud-France et Tramway Alpes-Maritimes	146-150
7			
8			
9			
10			
11			
12	Aveyron	Tramway de Rodez	85
13			
14	Calvados	Un tramway électrique en 1883	180
15			
16			
17			
18	Cher	Tramway de Bourges	75
19			
20			
21	Côte-d'Or	Tramway de Dijon	142
22			
23			
24			
25	Doubs	Tramway de Besançon – Funiculaire de Bregille	99-222
26			
27	Eure	Tramway d'Elbeuf	92
28			
29	Finistère	Tramway de Brest au Conquet	184

N° dépt.	Nom départements	Sujet articles	N° revue
30			
31			
32			
33			
34	Hérault	Tramway de Montpellier	229
		Tramway de Montpellier à chevaux (1880-1883)	191
		Tramway de Béziers	233
		Tramway de Sète	201-202
35	Ile-et-Vilaine	Tramway de Rennes	110
36			
37	Indre-et-Loire	Tramway de Tours (n° spécial)	98
38	Isère	Nouveau Tramway de Grenoble	201
39			
40			
41	Loir-et-Cher	Tramway de Blois	118
42	Loire		
43			
44	Loire-Atlantique	Tramway de La Baule (vapeur)	126
45	Loiret	Tramway d'Orléans	138
		Tramway de Montargis	88
46			
47			
48			
49			
50			
51			
52	Haute-Marne	Langres	241
53			
54			
55			
56			
57	Moselle	Transports en commun de Metz	102
		Tramway de Metz en 1940-1945	261
		Tramway de Thionville et de la Vallée de la Fentsch	263
		Tramway de Saint-Avold	175
58			

N° dépt.	Nom départements	Sujet articles	N° revue
59	Nord	Tramway de Cassel	242
		Les tramways de Lille-Roubaix-Tourcoing et de l'ELRT	70
60			
61			
62	Pas-de-Calais	Tramway de Dunkerque	279
63	Puy-de-Dôme	Tramway de Clermont-Ferrand et du Puy-de-Dôme	255-256
64	Pyrénées-Atlantiques	Réseaux de Bayonne à Biarritz	132
65	Hautes-Pyrénées	Tramway de Lourdes	227
66			
67			
68	Haut-Rhin	Tramway de Mulhouse (n° spécial)	162
69	Rhône	Lyon - Vénissieux (ligne des Belles Mères)	177-178
		Tramway des Chapeaux (Viricelles-Chazelles-Saint-Symphorien)	172
		Tramway d'Ecully	121
70			
71			
72	Sarthe	Tramway du Mans	206
73			
74			
75	Seine et Couronne	Les dépôts des Tramways de Paris	117
		Tramways dans banlieue Sud-Est de Paris	101
		Tramway de Paris à Saint-Germain	122-123
		Tramway d'Aubervilliers	275
		Tramway de Paris lors des grèves	174
		Les tramways de Paris et les Expositions parisiennes	169
76	Seine-Maritime	Tramway du Havre (n° spécial)	105
		Dieppe Tramway à cheval – électrique et trolleybus (1912)	241
		Le Havre nouveau funiculaire	115
		Le Tréport Tramway	135
		Rouen – Transports urbains	71-72-73-74
77	Seine-et-Marne	Tramway de Melun	215
78	Seine-et-Oise	Tramway de Versailles (n° spécial)	144
79			

N° dépt.	Nom départements	Sujet articles	N° revue
80	Somme	Tramway d'Amiens	247
81			
82			
83			
84	Vaucluse	Tramway d'Avignon	211
85	Vendée	Tramway des Sables-d'Olonne	168
86			
87			
88			
89			
90	Belfort	Tramway de Belfort	

### 3- Matériel ferroviaire - Installations

Sujet articles	N° revue
<b>France – vapeur et généralités</b>	
Liste du matériel conservé des chemins de fer secondaires	67-79
Utilisation mixte voie étroite - voie normale	87
Monorail Lartigue	97
Locomotives trois essieux couplés des chemins de fer départementaux	140
Caractéristiques particulières des voies de mines et carrières	161
Traction Air comprimé	174
Histoire et évolution du rail de roulement	182
Histoire et évolution du rail de tramway	189
Transport des wagons voie normale sur voies étroites	192
Patrimoine ferroviaire de la FACS (n° spécial 25 <sup>e</sup> anniversaire)	200
Machines à vapeur du chemin de fer minier de Cornas (Cévennes)	196
Mécanismes vapeur	219
Tramways et Automotrices système Purrey	223
Sécurité sur les voies uniques des tramways et réseaux secondaires	243
Réalisations ferroviaires d'Amédée Bollée	248
031T Baldwin en 1914-1918	254
030t Pinguely type 107	259
40 ans de secondaires - 40 ans de touristiques	261

<b>Sujet articles</b>	<b>N° revue</b>
La Société des chemins de fer sur route	261
130 Cail des chemins de fer départementaux Charente	264
Locomotives à air comprimé Renault	267
Locomotives Tubize et Blanc-Misseron	268-272- 274-276
Tramways mécaniques non classiques	283
<b>France - Traction moteurs thermiques</b>	
Autorails à voie métrique sur pneumatiques	75
Autorails Renault	90-109
Autorails rapides Billiard Abidjan-Niger	102
Autorails Billiard	108
Nouveaux autorails des chemins de fer de Provence	111
Autorails De Dion Bouton	199
3 autorails Brissonneau et Lotz en Allemagne	276
Locomotives à voie métrique Brissonneau et Lotz	276
<b>France - Traction électrique et chemin de fer métropolitain</b>	
Traction électrique sur voies navigables	81
Chemins de fer régionaux modernes	86
Matériel auxiliaire du Métro de Paris	111
Traction électrique dans les mines	135
Signalisation du Métro de Paris	178
Fin de la traction électrique à la mine de la Grand'Courbe	193
Traction par accumulateurs sur les secondaires	211
Funiculaires	238
<b>France - Air comprimé</b>	
Tramway à air comprimé	285
Traction à air comprimé dans les mines	126
Tramway à air comprimé Vichy - Cusset	126
<b>Étranger - Traction vapeur et généralités</b>	
Premières locomotives à vapeur sur les chemins de fer suisses à crémaillère	76
Locomotives de Bosnie-Herzégovine	114
<b>Étranger - Traction électrique et divers</b>	
Projet SLR (1977)	148
Nouveau train panoramique du MOB	157
Nouvelles automotrices des Rochers de Naye	180
Nouveau matériel du MOB	191
Le GLT (1988)	208
Locotracteur Hercule (Diesel)	263

#### 4- Réseaux étrangers - Europe

Sujet articles	N° revue
<b>Allemagne – RFA et RDA</b>	
La FACS en RDA (1982)	172
Exploitation de la ligne Radeburg Radebeul	128
Fin des tramw ays de Berlin ouest	89
Tramw ay de Brême	90
Voies étroites en RDA	126
<b>Autriche</b>	
Le rail en Autriche en 1968	90
Vallée de Steyr	95
Tramw ay de Graz	109
Tramw ays et Voies secondaires en 1969	98
Aperçu sur les Tramw ays de Vienne	118
De Florisdorf à Kagran	140
Point sur les voies étroites en 1977	145
<b>Belgique</b>	
Bruxelles et ses transports	82
Tramw ay du Hainaut en 1990	218
100 ans de la SNCV	197
<b>Bosnie-Herzegovine</b>	
Locomotives (voir matériel) n°1/4	108
<b>Espagne</b>	
Voyage circulaire sur les secondaires en 1965	69
Périple espagnol	73
Du Sud-ouest à Bilbao – Etoile métrique de Bilbao	84
Vacances en Catalogne – Olot Gerone – San Feliu de Guixols	85
Transports publics en Espagne et au Portugal	87-88
Chemin de fer Andorre Escatron	92
Crémaillère de Nuria	92
Réseaux secondaires de la côte méditerranéenne	101
Chemin de fer Reus-Salou	102
Valence (nouvelles de 1983)	176
Barcelone – Métro	186
Nouvelles des FEVE en 1988	188
Valence des Voies ferrées d'intérêt local au RER	224
Valence nouveaux tramw ays	250
Eusko Tren – Bilbao – San Sebastian et lignes affluentes	277
Musée ferroviaire de Ponferrada	282

Sujet articles	N° revue
<b>Grande-Bretagne</b>	
Inverness à Kyle	136
Le Snow don, Ravenglass and Eskdale	141
Pays de Galles	145-149
Devon	147
Ile de Man	149
Métro de Glasgow	121
Tramway à caniveau de Londres	195-196
Hythe – Romney and Dymchurch Railway	238
Ile de Wright	158
<b>Confédération helvétique</b>	
Tramway du canton d'Esch	83
Walden burgerbahn	89
LLB (Loèche)	89
MOB	90
Chemin de fer Bremgarten Dietikon	94
ORBE Chavornay	95
Sernftalbahn	102
Cent ans du Rigi	106
Porrentruy Bonfol – chemin de fer du Jura	109
Lugano Ponte Tresa	109
Meirigen Innertkirchen	136
Golden Pullman Express	138
Transports en commun de Neuchatel	147
Dernier train de la ligne sommitale de La Furka (1981)	167
Ligne de la Furka (2000)	278
Chemin de fer Bière Apples-Morgues	177
Chemin de fer Appenzel	184
Nyon Saint-Cergue, modernisation	187
Les chemins de fer du Jura ont 100 ans	189
Chemin de fer du Rothorn	207
Tramway de Sarrelouis	204
<b>Hollande</b>	
Tramway de Maastricht	235
<b>Italie</b>	
Chemin de fer de Trente à Male	88
Chemin de fer de Calabre (Région de Barr)	129
Chemin de fer de Sardaigne	156

Sujet articles	N° revue
<b>Grèce</b>	
Chemin de fer à voie étroite	173
La FACS en Grèce	175
Voie étroite et chemins de fer touristiques	266
<b>Hongrie</b>	
Crémaillère de Budapest	128
Budapest – Les métros	133
Lignes suburbaines de Budapest	141
<b>Lituanie</b>	
Voies étroites en Lituanie	271
<b>Luxembourg</b>	
Tramway de Luxembourg	68
Chemin de fer à voie étroite du Luxembourg	136-137
Nouvelles du Luxembourg (2001)	284
<b>Pologne</b>	
Voie étroite en Pologne (1986)	193
<b>Portugal</b>	
Transports publics en Espagne et au Portugal	87-88
Tramway de Lisbonne	197-198
Situation des tramways au Portugal en 1994	247
Funiculaires de Braga et Viana do Castelo	279
<b>Roumanie</b>	
Lignes à voie étroite et crémaillère	129
<b>Suède</b>	
Inversion du sens de circulation et son effet sur les transports publics	84

#### 4- Réseaux non européens

Sujet articles	N° revue
<b>Afrique</b>	
Transports d'Alger	210
Autorails dans les colonies françaises	281
Voie de 60 en Afrique du Sud	154
Les chemins de fer à voie métrique d'Algérie	286
<b>Amérique du Nord</b>	
Impressions sur les transports de New -York (1970)	97
Impressions d'Amérique (1972)	115
White Pass and Yukon Route	119

<b>Sujet articles</b>	<b>N° revue</b>
<b><i>Amérique du Nord (suite)</i></b>	
Voies étroites dans le Colorado	124-173
Elevated de New York	124
Elevated de New York et le centenaire du pont de Brooklyn	187
La grande époque des tramways aux USA	124
Tramway moderne aux USA	129
Crémaillères de Mont Washington et Manitou and Pike's Peak Railway	161
Tramway de San Francisco (1984)	173
Interurbains aux USA	204
<b><i>Amérique du Sud – Chili</i></b>	
Chemin de fer militaire de Puente Alto a el Volcan	186
<b><i>Asie</i></b>	
Chemin de fer du Hedjaz - Syrie	281
Yunnan - Indochine	166-167- 239-284
Cambodge - situation en 1998	267
Sri Lanka - spécial vapeur 26'	180
Chine - Tramway	186

**B- Table des matières de la revue Magazine des tramways à vapeur et des secondaires** établie par Frédéric Delaitre (site Internet : [www.fdelaitre.com](http://www.fdelaitre.com))

La revue *MTVS - Magazine des Tramways à vapeur et des Secondaires*, « revue trimestrielle des Amis du rail secondaire et touristique », a été publiée de 1977 à 1989 par Jean-Claude Riffaud, directeur de la publication et auteur de la plupart des monographies, décédé en 1989 (rédacteur en chef : Jacques Renaud). La collection (52 livraisons de 56 pages en moyenne, format 21 x 29,5 cm, illustrations) représente une somme documentaire indispensable pour le chercheur intéressé par l'histoire des chemins de fer secondaires.

N°	Millésime	Sujet	Auteur(s)
1	1977-1	Le chemin de fer de Valmondois à Marines.	J.-C. Riffaud
2	1977-2	Le tramway de Villiers-le-Bel et compléments sur le chemin de fer de Valmondois à Marines.	J.-C. Riffaud
3	1977-3	La Société Centrale de Chemins de Fer et d'Entreprises et ses automotrices	J.-C. Riffaud
4	1977-4	Les autorails des Ateliers CFD de Montmirail - Les locomotives type Sarthe - Les locomotives Mallet des CFD - Le chemin de fer de Chinon à Richelieu.	J.-C. Riffaud
5	1978-1	Les chemins de fer de la Corse.	J.-C. Riffaud
6	1978-2	Les chemins de fer départementaux de la Mayenne.	J.-C. Riffaud
7	1978-3	Les locotracteurs CFD des Ateliers de Montmirail.	J.-C. Riffaud
8	1978-4	Le chemin du fer du Blanc à Argent (réédité en 1981 et 1984)	J.-C. Riffaud
9	1979-1	Les chemins de fer vicinaux de la Haute-Saône	J.-C. Riffaud
10	1979-2	Les chemins de fer vicinaux du Jura	J.-C. Riffaud
11	1979-3	La ligne de l'Yonne des Chemins de fer départementaux	J.-C. Riffaud
12	1979-4	La ligne de la Lozère des Chemins de fer départementaux	J.-C. Riffaud
13	1980-1	Le réseau du Vivarais des Chemins de fer départementaux	J.-C. Riffaud
14	1980-2	Les chemins de fer du Sud-Ouest	Henri Domengie
15	1980-3	Le réseau des Charentes et des Deux-Sèvres des Chemins de fer départementaux	J.-C. Riffaud
16	1980-4	Le réseau de Seine-et-Marne des Chemins de fer départementaux	J.-C. Riffaud
17	1981-1	Le réseau de Saône-et-Loire des Chemins de fer départementaux	J.-C. Riffaud
18	1981-2	Les réseaux d'Indre-et-Loire des Chemins de fer départementaux	J.-C. Riffaud
19	1981-3	Les Chemins de fer départementaux (1881-1981) Numéro Spécial Centenaire	J.-C. Riffaud

N°	Millésime	Sujet	Auteur(s)
20	1981-4	Les tramways de Saint-Etienne et des environs	Jean-Paul Rahon
21	1982-1	Les automotrices Tartary et de Dion-Bouton	J.-C. Riffaud
22	1982-3	Les tramways de l'Ardèche	Henri Domengie
23	1982-3	Les Chemins de fer départementaux de l'Aube	J.-C. Riffaud
24	1982-4	Les automotrices Billard	J.-C. Riffaud
25	1983-1	Le tramway de Lunéville à Enville	Maurice Bourgeois et Jacques Renaud
26	1983-2	Le chemin de fer Pau-Oloron-Mauléon	J.-C. Riffaud
27	1983-3	Le chemin de fer de Lunéville à Blamont et Badonviller	Maurice Bourgeois et Jacques Renaud
28	1983-4	Les automotrices Renault	J.-C. Riffaud
29	1984-1	Les tramways de la Sarthe	J.-C. Riffaud et Jacques Renaud
30	1984-2	Le chemin de fer de Nantes à Legé et à Rocheservière	J.-C. Riffaud
31	1984-3	Le chemin de fer de Valmondois à Marines	J.-C. Riffaud et Jacques Renaud
32	1984-4	Les chemins de fer de la Corse (réédition)	J.-C. Riffaud
33	1985-1	Le tramway à vapeur de la Chalosse et du Béarn	J.-C. Riffaud
34	1985-2	Le Tramway de Bordeaux à Cadillac	J.-C. Riffaud et J. Renaud
35	1985-3	Le chemin de fer d'Orange à Buis-les-Baronnies	J.-C. Riffaud
36	1985-4	Les automotrices Crochat et Brissonneau-Lotz	J.-C. Riffaud
37	1986-1	Le réseau de Seine-et-Marne des Chemins de fer économiques	J.-C. Riffaud et J. Renaud
38	1986-2	Numéro spécial locotracteurs	J.-C. Riffaud
39	1986-3	Les chemins de fer départementaux de la Dordogne	J.-C. Riffaud et Bernard Jacquet
40	1986-4	1976-1986 Dix ans d'évolution sur les métriques français	J.-C. Riffaud
41	1987-1	Les chemins de fer départementaux de la Haute-Vienne	J.-C. Riffaud
42	1987-2	Les chemins de fer du Doubs (Première partie)	J.-C. Riffaud
43	1987-3	Les chemins de fer du Doubs (Deuxième partie)	J.-C. Riffaud
44	1987-4	Le chemin de fer de Lagny à Mortcerf	J.-C. Riffaud
		Les tracteurs CFD de 1977 à 1987	
45	1988-1	Le tramway de Meaux à Dammartin	J.-C. Riffaud
46	1988-2	Les tramways des Alpes-Maritimes	Raymond Delaveau
47	1988-3	Les tramways du Lot-et-Garonne	Henri Domengie
48	1988-4	Les locomotives des CFD (1re partie)	J.C Riffaud
49	1989-1	Les locomotives des CFD (2e partie) Les locotracteurs	J.-C. Riffaud
50	1989-2	Répertoire général des voies ferrées d'intérêt local en 1927	-
51	1989-3	Répertoire général des voies ferrées d'intérêt général	-
		Les automotrices des réseaux secondaires	
52	1989-4	Les chemins de fer du Beaujolais	Henri Domengie

### Annexe 3 - Les archives d'entreprises

Les archives des compagnies de chemins de fer secondaires sont rares. Des fonds peuvent se trouver dans les archives départementales. De leur côté, les Archives nationales conservent un dépôt de la Compagnie générale d'entreprises automobiles - CGEA qui réunit un certain nombre d'entreprises de transports et qu'il est utile de signaler (à l'exception de la SGCFE). Les fonds intéressant les CFIL et tramways sont :

- Chemins de fer d'intérêt local du nord de la France ;
- Chemins de fer du Calvados ;
- Chemins de fer du Güé à Menaucourt ;
- Chemins de fer et tramways du Var et du Gard ;
- Chemins de fer secondaires du Nord-Est ;
- Chemins de fer secondaires et transport automobile ;
- Compagnie algérienne de transport en commun ;
- Compagnie des tramways de Rouen ;
- Compagnie de tramways de Bourges ;
- Compagnie de tramways de Cambrai et de Saint-Quentin ;
- Compagnie de tramways de Poitiers ;
- Compagnie française des tramways électriques et omnibus de Bordeaux ; Compagnie française de transport automobile (CFTA) ;
- Compagnie générale des tramways du Havre ;
- Compagnie générale de transport professionnel ;
- Compagnie générale française de tramways ;
- Compagnie générale française de tramways. Comité central d'entreprise de la Compagnie générale parisienne de tramways ;
- Compagnie tunisienne d'électricité et de transport ;
- Coopérative de consommation du personnel de la Compagnie générale d'entreprises automobiles ;
- Omnium de transports et de nettoyage ;
- Régie mixte des transports toulonnais ;
- Société des tramways d'Amiens ;
- Société des transports en commun d'Hanoi ;
- Société versaillaise d'exploitation.

Dates extrêmes : 1921-1994

Importance matérielle : 270 unités documentaires

Modalités d'entrée : dépôt de la Compagnie générale d'entreprises automobiles

Conditions d'accès : communicable suivant les délais indiqués dans le contrat

Instrument de recherche : répertoire méthodique CAMT en ligne à l'adresse : <http://www.archivesnationales.culture.gouv.fr/camt/fr/inventaires1996/1996027.html>

