

## Introduction : L'évolution des réseaux de chemins de fer d'intérêt local et des tramways voyageurs-marchandises de leur naissance à leur déclin, 1865-1951

Maurice Wolkowitsch

---



**Édition électronique**

URL : <http://rhcf.revues.org/2022>

DOI : 10.4000/rhcf.2022

**Éditeur**

Association pour l'histoire des chemins de fer

**Édition imprimée**

Date de publication : 2 mai 2002

Pagination : 9-21

ISBN : 00996-9403

ISSN : 0996-9403

**Référence électronique**

Maurice Wolkowitsch, « Introduction : L'évolution des réseaux de chemins de fer d'intérêt local et des tramways voyageurs-marchandises de leur naissance à leur déclin, 1865-1951 », *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 24-25 | 2002, mis en ligne le 02 février 2015, consulté le 01 octobre 2016.

URL : <http://rhcf.revues.org/2022> ; DOI : 10.4000/rhcf.2022

---

Ce document est un fac-similé de l'édition imprimée.

Tous droits réservés

Maurice WOLKOWITSCH

---

## L'évolution des réseaux de chemins de fer d'intérêt local et des tramways voyageurs- marchandises de leur naissance à leur déclin, 1865-1951

Ce colloque est consacré aux chemins de fer d'intérêt local et tramways voyageurs et marchandises définis par les lois de 1865, 1880 et 1913 ; ces réseaux partagent avec les lignes secondaires des grandes compagnies une même fonction de désenclavement des campagnes, mais ils méritent une étude spécifique.

Ces réseaux secondaires dépassent 20 000 km en 1927, soit la moitié du réseau d'intérêt général ; ils emploient 26 000 cheminots, utilisent 1 500 locomotives et automotrices, 5 000 voitures, 19 000 wagons ; ces données traduisent le dynamisme de ce secteur d'activité.

Ces réseaux évoluent sous l'influence de trois forces : les grandes compagnies, l'opinion publique, l'État. Ce dernier intervient pour établir des règles de plus en plus strictes pour encadrer le développement des réseaux secondaires. Avant d'analyser l'évolution des réseaux et d'évoquer leur rôle socio-économique, nous étudierons les forces en présence et le cadre juridique.

### Les forces en présence

*Les grandes compagnies* sont liées à la haute finance, à la grande industrie, aux milieux politiques ; elles ont obtenu les concessions à monopole et la garantie d'intérêt ; une fois construites les grandes liaisons entre Paris et les grands ports, les frontières, la seule relation transversale Bordeaux-Sète (Cette), elles sont réticentes à accepter des concessions de lignes qu'elles jugent par avance déficitaires.

*L'opinion publique* dénonce le monopole, les tarifs prohibitifs, la médiocrité des services. Elle réclame de nouvelles lignes concédées à de nouvelles compagnies d'initiative régionale, dirigées par des provinciaux soucieux des intérêts négligés par les administrateurs des grandes compagnies. La concurrence engendrera la baisse des tarifs.

L'État est pris entre ces volontés contradictoires. Il ne veut pas compromettre la situation financière des grandes compagnies. Il ne peut ignorer la pression de l'opinion publique ; il est conscient, au début des années 1860, de la nécessité d'étoffer le réseau ferré pour généraliser le développement économique du pays. L'État accorde des concessions d'intérêt général à de nouvelles compagnies avec l'idée de les limiter à un rôle régional, qui n'est pas toujours la seule ambition des élus comme des concessionnaires. La multiplication des projets des conseils généraux entraîne l'État à légiférer.

### Le cadre juridique

Départements et communes peuvent concéder des lignes de chemins de fer. Les lois de 1865 et de 1880, reproduites en annexe, créent de nouveaux types de chemins de fer, de construction et d'exploitation plus économiques que ceux en service. La notion de hiérarchie appliquée aux réseaux routiers est transférée dans le domaine ferroviaire ; il est significatif que les crédits prévus pour les routes par la loi de 1836 puissent être affectés à la réalisation de C.F.I.L. (chemins de fer d'intérêt local).

*La loi de 1865* confie au conseil général d'arrêter la direction, les modes et conditions de construction, les traités et dispositions nécessaires à l'exploitation d'un C.F.I.L. Le préfet peut dispenser du gardiennage des passages à niveau et de l'obligation de poser des clôtures, par mesure d'économie. Le Trésor peut accorder une subvention en fonction de l'effort financier du département. Ces libertés s'accompagnent de contraintes : déclaration d'utilité publique et exécution autorisée en Conseil d'État sur rapport des ministres de l'Intérieur et des Travaux publics, approbation du projet définitif et homologation des tarifs par le préfet.

La loi laisse dans le flou les conditions de financement et les modalités d'utilisation des subventions du Trésor. Des concessions tantôt d'intérêt général, tantôt d'intérêt local se multiplient. Bien des concessionnaires sont plus soucieux de réaliser de fructueuses opérations financières que d'exploiter un chemin de fer et espèrent un rachat. Bien des conseils généraux sont plus désireux de créer une concurrence aux grandes compagnies que de compléter les lacunes de leur réseau et ils n'utilisent que rarement les possibilités qui leur sont offertes de construire une voie à moindres frais.

*La loi de 1880* se propose une mise en ordre du secteur, l'élimination de la chasse aux subventions, une orientation vers la construction de véritables C.F.I.L. Quatre idées maîtresses peuvent être retenues.

- Le renforcement de la tutelle de l'État : un avis du conseil des Ponts étant exigé, une délibération du Conseil d'État étant obligatoire avant une fusion ou une augmentation des tarifs, un cahier des charges type approuvé par le Conseil d'État étant imposé aux concessionnaires.

- Les pouvoirs des concédants sont élargis : liberté d'octroyer une concession concurrente, de racheter une concession, d'autoriser une nouvelle entreprise à greffer une ligne sur une voie déjà en exploitation, moyennant péage.

- Le volet financier porte sur le financement privé et sur les aides de l'État. Pour éviter la spéculation et le versement de subventions sans contrôle de l'exécution des travaux, diverses mesures sont arrêtées : versement de 80 % du capital actions pour achat de terrains et d'approvisionnements avant toute émission d'obligations autorisée par le ministre des Travaux publics après avis du ministre des Finances. La subvention de l'État est de 500 F par kilomètre exploité pour élever la recette brute à 10 000 F pour une voie normale, 8 000 F pour une voie étroite et seulement 6 000 F pour un tramway voyageurs-marchandises (T.V.M.) ; la subvention est suspendue lorsque l'objectif est atteint. Un département ne peut recevoir plus de 400 000 F par an.

- La loi crée, après le C.F.I.L., un troisième type de chemin de fer, le T.V.M., circulant essentiellement dans les rues et sur les routes, de construction économique évitant les acquisitions de terrains et beaucoup d'ouvrages d'art. Les procédures fondamentales sont celles prévues pour un C.F.I.L. mais, pour simplifier, on note que le décret se substitue souvent à la loi et le préfet au ministre. En fin de concession, la voirie doit être remise en état, les rails enlevés ; contrairement au C.F.I.L., le T.V.M. est conçu pour une vie éventuellement éphémère. Enfin, le concessionnaire doit exploiter en permettant aux autres usagers de la voie publique d'y circuler sans dommage.

*La loi de 1913* unifie, sous le nom de voie ferrée d'intérêt local, V.F.I.L., les régimes des C.F.I.L. et T.V.M. Une nouveauté est l'obligation d'énoncer dans le cahier des charges les conditions de travail et de retraite des employés. De nouvelles exigences apparaissent.

La déclaration d'utilité publique est précédée d'un avant-projet à caractère socio-économique ; on y précise les localités desservies, les trafics probables, les tarifs à appliquer. La mise à l'enquête de déclaration d'utilité publique est acquise si les ministres des Travaux publics, de l'Intérieur et des Finances sont d'accord ; à défaut, un décret pris en conseil des ministres, après avis du Conseil d'État, est nécessaire.

Le contrôle financier est renforcé. Une subvention ne peut couvrir une insuffisance d'exploitation ; une caution doit être versée avant la D.U.P. ; 20 % du capital de premier établissement avant la signature de la concession ; si le concessionnaire est une personne physique, il a 6 mois pour constituer une société anonyme dont il demeure solidaire dix ans.

Le transport de la poste est obligatoire.

Si la voie publique est utilisée, le concessionnaire doit participer à son entretien. Voies et matériels doivent être remis en bon état au concédant en fin de concession ; cinq ans avant cette date, ce dernier peut exiger des travaux sur les voies et des achats de matériel, notamment en faisant appel aux fonds de réserve constitués à l'origine de la concession.

L'existence de cette loi souligne qu'encore en 1913 on attachait une réelle importance au développement des chemins de fer secondaires dont le réseau n'avait pas fini d'évoluer.

## L'évolution du réseau

Deux phases doivent être distinguées (fig. 1 et tabl. 1).

### **Première phase : avant la concurrence automobile**

La loi de 1865 entraîne un essor rapide de la construction de C.F.I.L. entre 1866 et 1877, c'est à peine si la guerre de 1870 freine le mouvement. En 1878, 5 000 km ont été concédés dont 45 % sont exploités. Les discussions relatives à une nouvelle loi sur les C.F.I.L., parallèlement à celles consacrées au plan Freycinet, conduisent les conseillers généraux à demeurer dans l'expectative. Les lignes construites sont à plus de 90 % à voie normale ; les possibilités de construction économique ont été ignorées : la première concession à voie étroite date de 1874 et porte sur 22 km entre Gray et Gy. Les conceptions dominantes sont pour les uns de concurrencer les grandes compagnies, pour les autres de s'y intégrer par un rachat dans des conditions fructueuses pour eux. L'intervention de l'ingénieur général Protat porte sur cette période confuse.

La loi de 1880 entraîne un nouvel engouement pour les C.F.I.L., les projets et mises en chantier progressent pendant quelques années. La longueur du réseau exploité suit avec l'exception de l'année 1885 où plus de 1 000 km construits sous le régime de la loi de 1865 sont intégrés aux réseaux d'intérêt général. Puis, pendant une dizaine d'années, suit une période où le rythme de progression s'essouffle. Entre 1896 et 1910 se réalise un remarquable développement de réseaux de C.F.I.L. et de T.V.M. : plus de 6 000 km sont à construire ou en construction en 1909, encore plus de 4 000 en 1913. Les facteurs d'explications de cette succession de périodes fastes et néfastes sont de plusieurs ordres.

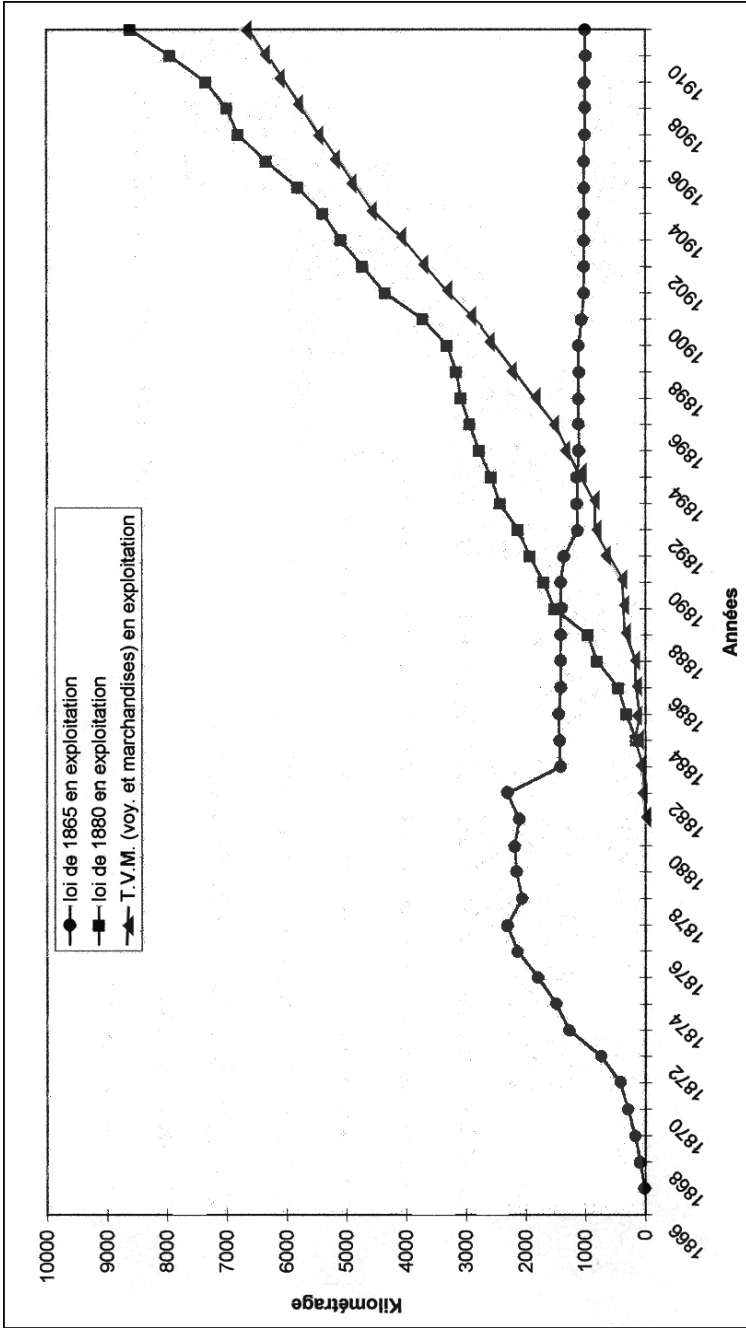


Figure 1 : C.F.I.L. et T.V.M., 1865-1910. Longueur des lignes en exploitation au 31 décembre de chaque année.

© M. Wolkowitsch

	<b>En construction ou à construire</b>	<b>En exploitation</b>
<b>1870</b>	1 521	293
<b>1875</b>	2 568	1 798
<b>1880</b>	1 586	2 187
<b>1885</b>	1 839	1 910
<b>1890</b>	1 355	3 545
<b>1895</b>	1 779	5 214
<b>1900</b>	3 863	7 612
<b>1905</b>	3 365	11 689
<b>1910</b>	5 720	15 347
<b>1911</b>		16 305
<b>1912</b>	4 950	16 005
<b>1913</b>		18 526
<b>1927</b>		20 249
<b>1934</b>		18 700 (a)
<b>1937</b>		14 023 (a)
<b>1951</b>		2 355 (b)
<b>2001</b>		< 500 (b)

(a) Longueur du réseau ferré des V.F.I.L. à l'exclusion des lignes desservies uniquement par route.

(b) Luçay-le-Mâle à Salbris 67, Nice à Digne 166, La Tour-de-Carol à Villefranche-Vernet-les-Bains 63.

---

Tableau 1 : Longueur totale des réseaux de chemins de fer secondaires.

La situation économique générale est plus ou moins favorable à la mobilisation de capitaux privés et à l'octroi de subventions publiques.

Des facteurs spécifiques interviennent également. L'évolution des esprits des élus et des concessionnaires conduit à l'abandon de toute idée de concurrencer les grands réseaux et aussi de chercher à s'y intégrer à terme. La réalisation de réseaux départementaux cohérents de 100 à 400 km, complétant les lignes d'intérêt général, devient un objectif courant. Les élus ont un temps de réflexion avant de se lancer dans la construction des T.V.M. : quelles seront les conditions juridiques de l'utilisation des voies publiques, les règles concernant les rapports avec les autres usagers pour s'insérer dans la circulation, comment l'équilibre financier sera-t-il atteint avec une subvention limitée ?

La formation de grandes compagnies avec une solide assise financière, l'existence de compagnies dont la communauté d'administrateurs et de siège social traduit des liens financiers rassurent les élus qui voient dans ces nouveaux concessionnaires la volonté de construire et d'exploiter un réseau. Les personnes physiques y sont de plus en plus rares.

La progression rapide du réseau est favorisée par la recherche de la construction économique des voies : 85 % des kilomètres des C.F.I.L. 1880 sont à voie étroite, 98,3 % pour les T.V.M. (dont 93 % voie métrique et 5,3 % voie de 0,60 m). Or, en 1905, les dépenses totales de construction, infrastructures et superstructures, s'élèvent au kilomètre à 80 000 F sur voie étroite, 150 000 F sur voie unique normale<sup>1</sup>, les dépenses d'exploitation sont respectivement de 5 000 et 8 000 F. La différence entre les résultats d'exploitation est sensible, nous l'avons montrée pour des lignes aux trafics et profils comparables, comme le réseau corrézien à voie étroite et la ligne La Châtre-Guérêt<sup>2</sup>.

Le réseau s'allonge jusqu'en 1927 avec un intermède lié à la guerre ; mais, avant cette date, la concurrence automobile naissait timidement d'abord et seulement pour les voyageurs, puis avec force pour tous les trafics au cours des années vingt.

### **Deuxième phase : la concurrence à l'ère de l'automobile**

Les premières lignes d'autobus sont considérées comme des prolongements du réseau ferré d'intérêt général, rôle dévolu jusqu'alors aux V.F.I.L. En 1911, une première ligne d'autobus est subventionnée dans le département du Doubs, suivi par l'État pour 14 lignes. En 1913, les élus de la Vienne projettent un réseau d'autobus de 677 km. La guerre finie, le mouvement s'intensifie. La Société générale des transports départementaux multiplie les accords pour l'exploitation de



réseaux : 1 058 km dans le Puy-de-Dôme en 1919, 812 dans l'Indre en 1921... En 1929, 177 lignes routières subventionnées longues de 31 000 km sont en service ; à côté, 3 500 lignes libres sont répertoriées, bien implantées ou éphémères.

Les six réseaux ferrés d'intérêt général développent une double activité routière, minant le trafic des V.F.I.L. ; elles avaient toutes un réseau de correspondants, reliant en pataches une gare à un bourg ; sauf une vingtaine d'exceptions comme à Eguzon, Bléré ou Montrichard encore en 1936, l'autobus remplaçait la patache et étendait l'aire de rayonnement des gares. De plus, ces compagnies avaient chacune une filiale routière : 539 lignes et plus de 20 000 km formaient leur domaine. On conçoit que cette concurrence aux faces multiples ait atteint le trafic des V.F.I.L. qui perdent 11 % de leurs voyageurs en 3 ans au début des années trente (tabl. 2).

	<b>Tonnes chargées</b>	<b>Voyageurs</b>
<b>1901</b>	7,2	46
<b>1906</b>	8,9	62
<b>1911</b>	12,6	79
<b>1931</b>	15,6	126,6
<b>1934</b>	12,3	112,4

Tableau 2 : Le trafic des V.F.I.L. (en millions).

La crise économique se joignant à la concurrence, les chemins de fer secondaires perdent dans la même période plus du cinquième de leur trafic de marchandises. Les propos désabusés émis en 1946 par le Commissariat général du plan d'équipement et de modernisation sont sans ambiguïté : « Les transports routiers jeunes encore en 1929 ont très fortement progressé sans qu'il soit possible de fournir des chiffres en l'absence quasi totale de statistiques... » Notre ignorance est encore plus grande pour le transport des marchandises que pour celui des voyageurs, supposant un minimum d'information du public.

Nos seules certitudes reposent sur nos connaissances de la croissance impétueuse du parc des véhicules automobiles et sur les évolutions de la place des trafics hippomobile et automobile dans les comptages opérés sur les routes nationales (tabl. 3).

	Nombre de véhicules	
	Voyageurs	Marchandises
<b>1913</b>	108 000	quelques unités
<b>1920</b>	157 000	79 000 (a)
<b>1929</b>	934 000	365 000
<b>1930</b>	1 133 000	411 000

	Nombre de passages quotidiens moyens comptés sur les routes nationales (b)			
	Voitures hippomobiles		Voitures automobiles	
	Voyageurs	Marchandises	Voyageurs	Marchandises
<b>1913</b>	126	71	30	6
<b>1921</b>	/	/	47	18
<b>1928</b>	17	37	211	49

(a) Le parc est presque totalement propriété des armées.

(b) Les données sont obtenues par des comptages manuels opérés sur des routes nationales de tous types de fréquentation un certain nombre de jours par an.

**Tableau 3 : Développement du parc et de la circulation automobile en France.**

En l'absence de statistiques spécialisées, on peut évoquer, pour le trafic des marchandises, des données relatives aux mouvements aux halles de Paris ou à La Villette ou ceux enregistrés dans les registres portuaires ; certains de ces transports utilisaient jusqu'alors des acheminements par des V.F.I.L. en complément des lignes d'intérêt général.

Les arrivages par route du bétail sur pied du Limousin à La Villette passent de 8 à 17 % entre 1927 et 1930, ceux de toute la France passent de 25 à 66 % entre 1937 et 1952 ; le transport vers les halles de Paris de la totalité des denrées est assuré par camion pour 50 à 75 % du trafic suivant les produits à partir de 1950. Le trafic des pondéreux n'échappe pas à la route : les statistiques des ports de la Gironde montraient à la fin des années trente qu'aux exportations 91 % des bois des Landes, gros clients des chemins de fer secondaires, arrivaient à Bordeaux par camion, qu'aux importations 100 % des phosphates et 52 % des charbons rejoignaient par la route leur destination, atteinte auparavant souvent par les V.F.I.L. Les décrets de 1934 sur le transport

des marchandises ne concernent pas les V.F.I.L. D'ailleurs, ils ne sont appliqués qu'en 1939. Toutes les initiatives par route étaient possibles : un service bihebdomadaire Châteauroux-Epinal était créé par un industriel pour assurer son approvisionnement en tissus dans l'Est ; le service était rentabilisé en complétant les cargaisons avec de la messagerie ; grâce à un double réseau de correspondants routiers, 11 localités de l'Est, dont Mulhouse, et 21 dans l'Indre étaient en contact ; les tramways perdaient seulement à ce titre quelques expéditions ; les exemples pourraient être multipliés. Dix ans plus tôt, tous ces trafics pondéreux ou messageries utilisaient partout la voie ferrée de bout en bout.

### **La lutte des compagnies de V.F.I.L. pour leur survie**

Des idées sont émises pour le transport des marchandises : accorder des avantages tarifaires, créer des tarifs communs avec les grands réseaux, pratiquer le groupage et le dégroupage des marchandises et, idée novatrice, éliminer les manutentions en utilisant des caisses mobiles, ancêtres du conteneur. Les applications ont été limitées.

Adapter l'offre à la demande dominait la politique commerciale adoptée pour le transport des voyageurs : multiplication des services par autorails, utilisation des trains à vapeur seulement les jours de foires, marchés et pèlerinages et, souvent, sur de courtes sections de 15 à 20 km de part et d'autre de la localité concernée ; ces trains mixtes évitaient les circulations spéciales pour les marchandises.

En 1911, la vitesse des trains était comprise entre 17 et 60 km/h sur voie normale, 12 et 35 km/h sur voie étroite. En 1931, entre Buzançais et Valençay, le train offrait une vitesse de 21 km/h contre 31 pour l'autorail. Le parcours de Salbris à Romorantin s'accomplissait à 27 km/h en 1931 (train), à 35 km/h par autorail (1937), à 48 km/h en 2001. Les vitesses commerciales des autobus n'étaient pas supérieures, mais les utiliser permettait aux compagnies de faire des économies ; la clientèle y trouvait la nouveauté et souvent une desserte au cœur des communes. De nombreuses entreprises ont utilisé les services routiers, soit en organisant des services tantôt routiers, tantôt ferroviaires le long d'une même ligne en fonction du trafic prévisible, soit en créant, à côté de leur réseau ferré, un nouveau réseau desservi par autobus et indépendant dans son dessin du précédent ; en 1934, 17 compagnies secondaires optaient pour cette politique, exploitant 1 700 km de voies ferrées et 4 000 km de services routiers.

Malgré ces efforts, des compagnies toujours plus nombreuses connaissent des déficits d'exploitation toujours plus profonds : 24 % des entreprises sont dans ce cas en 1911, 81 % en 1934. Les conseillers

généraux, inquiets de voir les finances départementales sollicitées pour sauver les V.F.I.L., les ont souvent condamnées hâtivement alors qu'ils défendaient énergiquement le maintien des lignes secondaires des grands réseaux, encore plus déficitaires. Le cas du département de l'Indre est typique. Le conseil général votait par 17 voix contre 1, en novembre 1936, la suppression des lignes de tramways de l'Indre au printemps 1937 ; le même conseil s'opposait à la fermeture des lignes secondaires des grandes compagnies avec une argumentation qui aurait été aussi valable pour les V.F.I.L. : augmentation de l'exode rural et du chômage, atteinte à l'économie du Blanc où les cheminots étaient nombreux, condamnation de la pisciculture de la Brenne ne disposant plus de service des messageries pour ses expéditions. Un conseiller a même évoqué les risques de congestion du réseau routier et d'augmentation du nombre des accidents ; ce précurseur réaliste était sûrement loin d'imaginer que la paisible ville de La Châtre verrait passer 150 camions par jour en 1980, plus de 1 100 en 2000. Ce réalisme n'a pas conduit à l'analyse des conséquences du transfert du trafic du rail à la route sur les finances départementales ; aucun bilan n'est établi. L'avenir montre la place croissante prise par l'entretien des routes dans les budgets des collectivités territoriales.

Le réseau ferré des V.F.I.L. accélère son déclin, perdant le quart de sa longueur entre 1934 et 1937 ; il compte 2 335 km en 1951. La parenthèse de la guerre s'est soldée essentiellement par la collecte par les occupants de rails et matériels transformés en ferraille, plus rarement expédiés vers l'Allemagne ; quelques monographies évoquent des reprises éphémères de trafic face à la pénurie d'essence.

### **Les conséquences économiques et sociales du développement des V.F.I.L.**

Ces conséquences peuvent être perçues à travers l'étude des trafics que nous poursuivons actuellement.

Ces réseaux ont d'abord été au service du monde rural dont ils ont permis l'évolution. Les trafics concernant la production (engrais, amendements, machines, outillages...) et les échanges de produits agricoles (betteraves, céréales et farines, vins, bétails, denrées...) peuvent être évalués à 40 % du tonnage, équilibrant ainsi celui des pondéreux (charbon, matériaux de construction, fer, fonte, acier). Dans la première décennie du XX<sup>e</sup> siècle, les taux de croissance des trafics liés à l'agriculture dépassent souvent celui de l'extension des réseaux : céréales + 214 %, équidés 169 %, gros bétail 131 %, vin 91 %, engrais et amendements 66 %.

Le trafic des voyageurs progresse dans la même période de 74 %. Il est à l'image du monde rural. La classe la moins chère, 2<sup>e</sup> ou 3<sup>e</sup> suivant les compagnies, est choisie par 98 % de la clientèle ; la seconde est, lorsqu'il y en a trois, le moyen d'éviter la promiscuité populaire. Ce sont bien les paysans et paysannes se rendant aux foires et marchés, aux pèlerinages, les hommes répondant à l'appel au service militaire ou aux périodes régulières des réservistes qui peuplent ces compartiments peu confortables. La clientèle de 1<sup>e</sup>, environ 1,5 million de voyageurs (1911), forme un contingent appréciable sur des liaisons desservant des stations thermales ou balnéaires ; ailleurs, elle est formée des notables ralliant manoirs et châteaux à l'occasion des cérémonies familiales, de la chasse ou des séjours d'été pour consommer les redevances en nature ; à ces mouvements diffus se joignent ceux de quelques fonctionnaires de haut rang en mission. On a garde d'oublier le voyageur et représentant de commerce, typique de l'époque, avantage par les compagnies.

Chaque trafic mettant en jeu hommes ou marchandises mérite une étude approfondie.

## Conclusion

La construction des V.F.I.L. et des lignes du plan Freycinet est condamnée par des chercheurs, dans l'entre-deux guerres, comme source de dépenses inutiles. Ces jugements *a posteriori* ignorent la réalité d'une époque où il n'y avait pas d'alternative au chemin de fer : leur utilité n'était pas contestée avant 1914. Aucune technique n'a vocation à l'éternité : la vie de ces petits chemins de fer a été éphémère, quelques décennies. Ils ont succombé devant la concurrence de la voiture, qui s'est répandue dans les campagnes, et des camions avec leurs indiscutables qualités. Ils n'ont pas eu de défenseurs alors que, comme l'a écrit en 1946 Henri Cavaillès : « L'automobile n'a pas seulement le prestige qui s'attache aux choses nouvelles et la faveur du public ; elle est soutenue par toute la puissance du capital et par la protection des plus considérables, des mieux armées, des plus écoutées des industries modernes : la construction automobile, la métallurgie, les carburants<sup>3</sup>. »

Les V.F.I.L. sont dénoncées comme électoralistes, dénuées de toute portée socio-économique. Cependant, ces « tacots » ont porté les amendements au cœur des terres acides, permis la diffusion des engrais et produits industriels dans les campagnes, ouvert les marchés urbains aux fruits, primeurs, lait, marée, ils ont favorisé la formation d'un marché national et l'intégration des campagnes à l'économie de marché. Parcourant en 1960 la Sicile et la Calabre, en 1970 la Dobroudja, j'ai eu l'image de la misère paysanne avec ces familles dont seul le père portait

des sabots, la mère les tenait à la main, les enfants allaient nu-pieds. Europe orientale et méditerranéenne doivent cet état en grande partie à l'absence d'un réseau ferroviaire dense au début du XX<sup>e</sup> siècle ; cette différence d'équipement explique que le Massif central, les Alpes du Sud, la Bretagne et d'autres régions d'Europe occidentale ne nous renvoient pas l'image de la Calabre ou de la Sicile. L'extension des réseaux de V.F.I.L. a été parfaitement justifiée par un contemporain, P. Vidal de la Blache, lorsqu'il écrivait : « à mesure que se sont déroulées les conséquences du chemin de fer, la différence s'est accentuée entre les contrées qui en étaient pourvues et celles qui ne l'étaient pas et a créé pour ces dernières une telle infériorité qu'à tout prix il a fallu la combattre<sup>4</sup>. »

### Notes

1- Agenda Dunod, *Chemins de fer*, 1909.

2- M. Wolkowitsch, « Le redéploiement des activités ferroviaires dans le département de l'Indre », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n°9 (automne 1993), p. 104-162.

3- H. Cavallès, *La Route française, son histoire, sa fonction*, Paris, 1946, p. 345.

4- P. Vidal de la Blache, *Principes de géographie humaine*, Paris, Colin, 1955, 5<sup>e</sup> éd., p. 241.

