

Les compagnies secondaires de chemins de fer en France de 1859 à 1883

Pierre Protat



Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/rhcf/2031>

DOI : 10.4000/rhcf.2031

Éditeur

Rails & histoire

Édition imprimée

Date de publication : 2 mai 2002

Pagination : 47-88

ISBN : 00996-9403

ISSN : 0996-9403

Référence électronique

Pierre Protat, « Les compagnies secondaires de chemins de fer en France de 1859 à 1883 », *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 24-25 | 2002, mis en ligne le 03 février 2015, consulté le 22 avril 2022. URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/2031> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/rhcf.2031>



Pierre PROTAT

Les compagnies secondaires de chemins de fer en France de 1859 à 1883

En 1859, les six grandes compagnies de chemins de fer sont constituées. Seules subsistent quatre sociétés indépendantes exploitant 67 km de lignes d'intérêt général. De 1862 à 1877, 35 compagnies secondaires vont recevoir les concessions de 3 765 km de lignes d'intérêt général et, de 1866 à 1880, 4 941 km de voies ferrées d'écartement standard seront concédés à 72 sociétés sous le régime de la loi de 1865 sur les chemins de fer d'intérêt local.

Or, au début de l'année 1884, hormis les compagnies des Mines d'Anzin et de la Manufacture des glaces de Saint-Gobain, créées avant 1859 et qui poursuivent leur activité, l'antenne d'une compagnie belge et deux lignes purement locales de 3 km chacune, il ne reste plus que deux compagnies secondaires d'intérêt général autonomes qui exploitent 159 km au 1^{er} janvier 1884. Quant aux voies ferrées d'intérêt local, 974 km restent exploités directement par 21 sociétés, dont une seule gère un véritable réseau de 227 km dans l'Eure. Il n'existe alors que 250 km de voies métriques (autres que tramways) concédés entre 1876 et 1880 (voir tableaux en annexe).

Nous rappellerons d'abord succinctement les faits saillants de la courte existence de cet ensemble de compagnies assez disparate, au cours d'une période cruciale où s'est développée et dénouée la controverse entre les tenants de grands réseaux unifiés et ceux qui préconisaient l'existence de réseaux régionaux complémentaires.

Quelques jalons

En 1859, les conventions que l'État vient de conclure avec les grandes compagnies ont pour objectif d'inciter celles-ci, qui ont maintenant les meilleures lignes entre leurs mains, à développer un « nouveau réseau » plus ramifié. Mais elles se montrent réticentes à se lancer dans d'importants programmes de construction de lignes à la rentabilité incertaine. Or la pression politique est d'autant plus forte que l'Empereur a fait naître de grands espoirs en prenant position pour une conduite très volontariste du développement économique : « Défricher, reboiser, irriguer, assécher, abaisser les droits, créer des voies de communication, réduire le coût des transports... », a-t-il écrit au ministre des Finances.

Le gouvernement établit des programmes, en fait déclare l'utilité publique et dégage des crédits pour amorcer lui-même la construction de nouvelles voies ferrées. Il les concède toutefois assez vite, soit aux grandes compagnies avec de fortes subventions, soit, devant leur refus, à des compagnies secondaires qui se créent alors et sont choisies selon des modalités diverses : adjudications par rabais sur la subvention offerte ou sur la durée de concession, concessions directes avec ou sans subvention, facilités ou engagements annexes.

C'est ainsi que, de 1862 à 1865, sont concédées les premières lignes des Compagnies des Charentes et de la Vendée, la ligne des Dombes avec une convention subsidiaire pour l'assèchement des étangs, des lignes d'importance régionale telles Lille-Valenciennes, Bergerac-Libourne et Orléans-Châlons-sur-Marne, ainsi que quelques courtes lignes de caractère local sans subvention.

La loi du 12 juillet 1865 sur les voies ferrées d'intérêt local ouvre jusqu'à la guerre de 1870 une période active d'initiatives décentralisées, encore que les départements se révèlent très inégalement motivés : quelques-uns établissent des programmes complets et ambitieux, d'autres dressent des listes sans véritables priorités ou se contentent d'entériner les propositions qu'ils reçoivent ; beaucoup restent absents faute de besoins nettement définis ou en raison de la difficulté à monter des opérations viables. Quant aux grands réseaux, ils adoptent des positions nuancées qui vont du soutien technique ou financier aux premières inquiétudes.

L'Eure, la Saône-et-Loire, l'Ain, l'Hérault, les Ardennes et la Meurthe ont rapidement un projet d'ensemble. Ailleurs sont concédées 17 lignes isolées dont la longueur moyenne est inférieure à 20 km et deux plus développées : Mamers-Saint-Calais et Epernay-Romilly. Des groupes financiers commencent aussi à se manifester en 1869, notamment à partir de la Somme et de l'Eure-et-Loir.

Au cours de cette même période de 1866 à 1870 le réseau d'intérêt général voit l'extension des Compagnies des Charentes et de la Vendée, l'apparition de la Compagnie du Nord-Est constituée, face à la Compagnie du Nord, avec la garantie solidaire de l'État et des départements du Nord et du Pas-de-Calais. Une loi de classement ouvre en 1868 à d'autres compagnies secondaires les concessions de Lyon-Montbrison, Lérrouville-Sedan et Bressuire-Poitiers. On enregistre aussi les premières défaillances : Arras-Etaples et Libourne-Bergerac.

Les années de 1871 à 1875 voient apparaître des projets conçus par des groupes financiers dont le but avoué est d'ouvrir des lignes concurrentes à celles des grands réseaux, soit par la construction de



liaisons d'importance nationale comme Calais-Marseille, soit plus insidieusement par des ententes interdépartementales dans le cadre de la loi de 1865 ; le principal maître d'œuvre de ces tentatives se révèle être un financier belge, Philippart, qui cherche à constituer, dans le Nord et dans l'Ouest, de véritables réseaux imbriqués dans ceux des grandes compagnies, par des prises d'intérêt puis de pouvoir dans des compagnies secondaires d'intérêt général et par l'assemblage de concessions d'intérêt local.

La discussion du projet Calais-Marseille fut l'occasion d'un ample débat au Parlement sur la question de la concurrence entre voies ferrées. Il révélait l'existence d'un courant d'opinion inquiet de la montée en puissance des grandes compagnies. Mais les instances administratives s'opposaient vigoureusement à ces tentatives et les autorités militaires, dont la consultation avait été étendue après la désastreuse expérience de 1870, se montraient très défavorables à la dispersion de leurs interlocuteurs ferroviaires.

Au cours de ces années, le réseau d'intérêt général fait l'objet de nouvelles concessions aux compagnies secondaires existantes : Charentes, Vendée, Nord-Est, Lille-Valenciennes et le programme de 1868 est bouclé avec les adjudications de Clermont-Tulle et Besançon-Morteau. Une nouvelle compagnie voit le jour dans le Nord : la Compagnie Picardie-Flandres. Des autres concessions attribuées en 1874 et 1875, seule celle d'Alais au Rhône sera menée à bien avant 1884.

Un certain nombre de départements mettent en œuvre ou complètent leurs programmes de voies d'intérêt local : Vosges, Ardennes, Eure, Maine-et-Loire, Meuse, Manche, Calvados. Une douzaine de courtes lignes sont concédées isolément. Des projets plus ambitieux retenus, seul celui de Pons-La Tremblade-Royan se révélera viable pendant quelques années. Et le « réseau Philippart » s'accroît rapidement, notamment grâce à la Compagnie Orléans-Rouen et par les lignes d'intérêt local dont il prend le contrôle.

L'année 1875 marque un tournant. Aucune concession n'est plus accordée au groupe Philippart. La Compagnie des Charentes éprouve de graves difficultés financières. Le gouvernement estime devoir lui venir en aide compte tenu des conditions dans lesquelles elle avait été créée pour répondre à un projet d'utilité publique nationale incontestable. Il est prévu de lui attribuer de nouvelles concessions pour lui ouvrir des débouchés hors du carcan dans lequel la maintient la Compagnie d'Orléans et d'instaurer pour elle le système du double réseau avec garantie d'intérêt. Mais l'affaire n'aboutit pas. Et la convention avec le P.L.M. adoptée par la majorité parlementaire est un coup d'arrêt sans

ambiguïté donné au développement de voies ferrées d'intérêt local susceptibles de porter atteinte au trafic des grands réseaux.

A partir de 1876 la situation financière de la plupart des compagnies secondaires se dégrade. En 1877 on assiste aux faillites en chaîne des sociétés contrôlées par Philippart, ce qui rejaillit sur l'état d'esprit de l'opinion à l'égard de ces petites compagnies dont d'autres font aussi l'objet de séquestres ou de déchéances.

La Compagnie du Nord reprend l'exploitation de trois d'entre elles, mais le Parlement rejette les autres montages élaborés entre le gouvernement et les grandes compagnies, tant pour régler ces situations difficiles que pour leur rattacher des lignes nouvelles. L'État engage alors une vaste opération de rachat, crée le Réseau de l'État et Freycinet met en place des commissions régionales chargées de définir un « troisième réseau ».

Le soutien aux plus valables des compagnies secondaires « filles de l'État » ne se traduit guère que par une dernière concession d'intérêt général, malgré les objections du Conseil d'État et du Conseil général des Ponts et Chaussées : celle de la ligne La Cluse-Bellegarde en 1877 à la Compagnie des Dombes « en raison de l'habileté et de l'économie » déployées jusqu'alors par cette compagnie.

Pour ce qui est des chemins de fer d'intérêt local, en dehors de la ligne de l'Est de Lyon et de deux lignes qui reçoivent l'aide financière de la Compagnie du Nord, aucune autre construction nouvelle n'aboutit avant 1884. Le programme important lancé par la Gironde en 1877 doit être repris en 1881 par la Société générale des chemins de fer économiques.

En 1879 Freycinet fait adopter son important programme de construction de voies par l'État et les années 1880 à 1882 sont essentiellement dominées par la question de l'exploitation de ces nouvelles lignes au fur et à mesure de leur achèvement. Les projets du gouvernement tendant à les intégrer aux concessions des grandes compagnies se heurtent à la sourde opposition du Parlement, mais il parvient à obtenir de leur en faire assurer temporairement l'exploitation qui dans aucun des cas n'est confiée à une compagnie secondaire. Une trentaine de voies ferrées d'intérêt local sont reclassées d'intérêt général entre 1879 et 1881 et leur exploitation est aussi confiée aux grandes compagnies.

Les transports à longue distance prenant de plus en plus d'importance avec l'affaiblissement progressif du cloisonnement régional, la participation à un tarif commun devient une condition majeure de survie pour une compagnie secondaire ayant un certain développement.



Pierre PROTAT

La législation sur les chemins de fer d'intérêt local est modifiée en 1880. Le système des subventions en capital, source de la plupart des abus des spéculateurs, est remplacé par celui de versements d'annuités. On voit alors apparaître des sociétés spécialisées : Société générale des chemins de fer économiques et Compagnie des chemins de fer départementaux qui développeront par la suite des réseaux à voie métrique.

Le krach financier de 1882 amène, au début de 1883, un nouveau gouvernement à engager des pourparlers sur le fond avec les grandes compagnies, elles-mêmes soucieuses de mettre fin à l'hostilité larvée du Parlement à leur égard, en vue de leur confier le soin d'achever et d'exploiter le « troisième réseau ». Les conventions qu'elles signent en 1883 consacrent pour longtemps leur statut et entérinent la disparition de la quasi-totalité des compagnies secondaires d'intérêt général et d'une grande partie des voies ferrées d'intérêt local issues de la loi de 1865 dont elles reçoivent les concessions.

Quelques chiffres en forme de bilan

A la fin de l'année 1882, 29 745 km de voies ferrées d'écartement standard étaient concédés sous les régimes d'intérêt général ou d'intérêt local de la loi de 1865. 26 459 étaient ouverts à l'exploitation¹.

En 1859 la longueur concédée était de 14 763 km, dont il y a lieu de retrancher les 517 km qui suivirent en 1871 le sort de l'Alsace-Lorraine, soit 14 246 km dont 8 589 exploités. L'ensemble s'était donc accru de 15 499 km auxquels il faut ajouter la longueur des lignes qui furent rachetées après avoir été concédées (782 km d'intérêt général et 1 130 d'intérêt local) pour obtenir la longueur totale des concessions attribuées entre 1859 et 1882, soit 17 411 km. La partie exploitée s'était allongée de 17 870 km.

Les compagnies secondaires avaient reçu 3 765 km en concessions d'intérêt général et 4 941 km en concessions d'intérêt local, et elles en avaient construit et ouvert respectivement 2 140 et 2 678 km.

Les concessions aux compagnies secondaires avaient donc représenté 50 % de l'ensemble :

- 21,6 % pour les compagnies secondaires d'intérêt général ;
- 28,4 % pour les compagnies d'intérêt local, loi de 1865.

Mais elles n'en avaient construit et ouvert elles-mêmes, respectivement, que 12 et 15 %.

Qu'en restait-il après les conventions de 1883 ?

Hormis, comme on l'a vu, les compagnies des Mines d'Anzin et de la Manufacture des glaces de Saint-Gobain, antérieures à 1859 et qui poursuivent leur activité, l'antenne de quelques km en territoire français d'une compagnie belge et de deux autres lignes locales de 3 km chacune, il ne reste plus que deux compagnies secondaires d'intérêt général exploitantes au 1^{er} janvier 1884 :

- la Compagnie du Médoc qui exploite une ligne en antenne.
- la Compagnie d'Alais au Rhône qui sera mise sous séquestre après faillite moins de trois ans après son ouverture.

Deux autres ont confié leur exploitation à une grande compagnie :

- la Compagnie du Nord-Est qui avait traité dès 1876 avec la Compagnie du Nord qui l'absorbera en 1890.
- Vassy-Saint-Dizier-Doulevant-le-Château dont l'exploitation était assurée depuis son ouverture par la Compagnie de l'Est.

Toutes les autres concessions d'intérêt général avaient été rachetées ou cédées.

Pour les concessions d'intérêt local, en prenant en compte les lignes à écartement standard attribuées sous le régime de la loi de 1880, 28 compagnies et deux départements exploitent, font exploiter par une grande compagnie ou construisent 38 lignes d'une quarantaine de km au plus (25 ne dépassent pas 20 km), embranchées en un seul point sur le réseau principal et qui répondent donc parfaitement à la définition des voies ferrées d'intérêt local, du moins telle qu'elle était souhaitée et interprétée par les grandes compagnies.

Quelques lignes isolées un peu plus importantes poursuivent leur exploitation indépendante : l'Est de Lyon encore raccordée en un seul point au P.L.M., Alençon-Condé-sur-Huisne et Mamers-Saint-Calais dans l'Ouest et les deux compagnies qui se soudent à Vélou-Bertincourt et travaillent en liaison étroite avec la Compagnie du Nord qui a aidé financièrement à leur installation. Epernay-Romilly (84 km), reclassée d'intérêt général, est exploitée par la Compagnie de l'Est.

Seuls trois ensembles indépendants peuvent faire figure de réseau départemental structuré : celui de la Compagnie Orléans-Châlons dans l'Eure, celui de l'Hérault et celui que la Société générale des chemins de fer économiques construit en Gironde.



L'ensemble disparate des compagnies secondaires créées de 1859 à 1883

Essai de typologie

On peut distinguer :

- les concessions attribuées à des financiers plus ou moins affairistes ou à des personnalités inexpérimentées, concessions souvent mort-nées.

- Les créations de lignes isolées, ayant un but local précis, embranchées dans la quasi-totalité des cas en un seul point sur le réseau principal et bénéficiant souvent du soutien actif d'une grande compagnie : aide financière, concours technique pour la construction, prise en main de l'exploitation.

- Les petits réseaux faisant l'objet d'un programme d'ensemble en vue de desservir un territoire bien défini, le plus souvent départemental dans le cadre de la loi de 1865, en symbiose avec les grandes artères.

- Les tentatives d'établir de véritables réseaux régionaux sur un pied d'égalité avec les grandes compagnies, soit en confrontation directe avec elles, soit en complémentarité par la recherche d'accords. Cette recherche d'accords semblables à ceux en vigueur entre grandes compagnies concerne tout particulièrement les Compagnies des Charentes et des Dombes qui avaient reçu des concessions dont l'importance avait été clairement soulignée lors des débats parlementaires et qui pensaient pouvoir prétendre à une telle position avec le soutien des pouvoirs publics.

Nous examinerons plus en détail la situation de ces deux compagnies et son évolution, directement liée à celle du débat politique de l'époque sur le régime général des chemins de fer.

Les lignes non ouvertes par leur premier concessionnaire

Parent Pécher, banquier à Tournai, beau-frère de Philippart, associé à l'entreprise bruxelloise Riche frères, est le parangon des sollicitateurs de concessions sans réalisations effectives :

- Toul-Colombey non terminée au bout de huit ans ;
- Lunéville-Guebwiller, Carentan-Carteret, Avranches-Passais, à peine entreprises ; Roanne-Chalon et Montchanin, frappée de déchéance.

Tout au plus peut-on mettre à son actif le funiculaire de Lyon—Saint-Just.

Mieulle ne réussit pas mieux dans le Cher :

- Bourges-Gien et Beaune-la-Rolande, rachetée malgré la déchéance possible ;

- Henrichemont-Sancerre, résiliée ;
- La Guerche-Châteaumeillant, frappée de déchéance.

On compte onze autres déchéances :

- Arras-Etaples, Eurville-Lérouville, Tournon-La Châtre, Marmande-Angoulême, et les premières concessions de quatre lignes en Gironde et de trois dans les Bouches-du-Rhône.

Deux faillites : Libourne-Bergerac et Albertville-Moûtiers.

Quatre résiliations ou abandons : Caen—Aunay-sur-Odon, Cognac-Surgères, Besançon-Morteau, et Valognes-Barfleur, concession reprise par les Chemins de fer départementaux.

Par ailleurs, Remilly-Raucourt, Vézelize-Mirecourt et Anduze-Lézan sont repris pour construction par la Compagnie de l'Est et le P.L.M. Clermont-Tulle, adjudgé en 1870 mais concédé seulement en 1872, est racheté en construction en 1878.

Trois concessions sont maintenues au-delà du 1^{er} janvier 1884 malgré le retard de leur construction : Port-de-Bouc—Martigues, Arles—La Tour-Saint-Louis dont la concession est prorogée et Marseille—Madrague-du-Podestat bien qu'elle ne soit toujours pas ouverte 18 ans après sa concession.

Ce sont au total 1 957 km qui sont concédés sans résultats probants.

Lignes isolées construites et ouvertes par le concessionnaire initial

Le tableau 1 donne la liste de ces lignes, d'intérêt général et d'intérêt local selon la loi de 1865, embranchées dans la quasi-totalité des cas en un seul point sur le réseau principal.

Il y a lieu d'ajouter à cette liste la ligne d'intérêt local Epernay-Romilly, concédée en 1868 sans intervention du département de l'Aube pour le raccordement à Romilly. Cette ligne établissait une liaison entre deux lignes principales de la Compagnie de l'Est et constituait ainsi un cas singulier. L'exploitation en fut d'ailleurs rapidement confiée à la Compagnie de l'Est et la ligne reclassée d'intérêt général en 1879.

Programmes départementaux

Lors de l'examen en 1865 du projet de loi sur les chemins de fer d'intérêt local, le rapport de la commission du Corps législatif recommandait aux conseils généraux de dresser un programme des lignes à créer de manière à opérer avec méthode et à adopter un ordre rationnel. Cette recommandation ne fut vraiment suivie que par un très petit nombre de départements, surtout là où une personnalité locale influente prit l'affaire en main. Et ces programmes eurent des fortunes diverses.

Lignes	Km (1)	Caractéristiques
Anzin-Condé	18 A	2 points de contact avec la Cie du Nord. Raccordée au réseau belge.
Hazebrouck-Frontière	15 A	Exploitant belge.
Dunkerque-Frontière	15 A	Exploitant belge.
Armentières-Frontière	3 C (Nord)	
Boileux-Marquion	26 A	Capitaux fournis par la Cie du Nord.
St-Quentin-Guise	40 A	
Crécy-La Fère	21 A	Capitaux fournis par la Cie du Nord. 2 points de contact voisins.
Enghien-Montmorency	3 A	Capitaux fournis par la Cie du Nord.
Magny-Chars	11 A	
Bondy-Aulnay-les-Bondy	8 C (Est)	Embranchée sur deux lignes parallèles des Cies du Nord et de L'Est.
Bazancourt-Bethéniville	17 T (Est)	Construction confiée à la Cie de l'Est.
St-Dizier-Vassy-Doulevant-le Chât.	38 T (Est)	Construction et exploitation confiées à la Cie de l'Est.
Nançois-le-Petit-Gondrecourt	35 T (Est)	Exploitation par la Cie de l'Est. Prolongée vers Neufchâteau en 1880 (Freycinet).
Guë Ancerville-Dannemarie	22 A	Dannemarie-Naix-Menaucourt concédé mais non ouvert au 1-1-1884.
Amagne-Vouziers-Apremont	65 C (Est)	La ligne est rachetée au moment où la Cie de l'Est ouvre Vouziers-Revigny
3 courtes lignes des Ardennes	15 T (Est)	
Nancy-Vézelize	35 T (Est)	Le prolongement vers Mirecourt (ligne d'Épinal) est pris par la Cie de l'Est.
Nancy-Château Salins (Frontière)	24 T (Est)	
Avricourt-Cirey	18 T (Est)	
Charmes-Rambervilliers	28 T (Est)	
Remiremont-Cornimont	21 C (Est)	
Rouen-Petit-Quevilly	3 A	
Lisieux-Orbec	18 C (Ouest)	Prolongée jusqu'à la ligne d'Echauffour à Bernay par l'État (1882).
Méridon-Dives	28 C (Ouest)	Caen-Dozulé et Dives-Dauville construits par l'État (1881 et 1882).
Caen-Courseulles (mer)	28 A	
Briouze-La Ferté-Macé	14 Séquestre	Raccordement à la ligne de Domfront à Alençon construit par l'État (1881).
Vitré-Fougères-Moindrey	80C (Ouest)	Raccordement à la Cie de l'Ouest à Pontorson ouvert en 1883 seulement.
Chérencé-le-Roussel-Montsecret	19 A	9 km restent à ouvrir en 1884 de Chaulieu à Chérencé-le-Roussel.
Nantes-Paimboeuf-Pornic-Machecoul	96 C (R. État)	Le Réseau de l'État termine le raccordement à Nantes et les 83 km qui prolongent la ligne vers St-Gilles-Croix-de-Vie et la Roche-sur-Yon.
Barbezieux-Châteauneuf	18 A	
Pons-La Tremblade	69 C (R. État)	
Bordeaux-Le Verdon	100 A	
La Teste-Étang de Cazaux	13 A	Liquidation en 1884.
Bayonne-Biarritz	8 A	
Nizan-Sore	31 A	
St-Victor-Cours	13 A	
Belleville-Beaujeu	13 C (P.L.M.)	
Est de Lyon	90 A	Le second raccordement au P.L.M. à Montaleu n'est pas terminé au 1-1-1884.
Lyon Croix-Rousse-Sathonay	7 T (P.L.M.)	Ligne d'abord isolée puis transit de la ligne des Dombes.
Sathonay-Trévoux	19 T (P.L.M.)	Prolongement de la précédente.
Vertaizon-Billom	9 A	
Bonson-St-Bonnet	27 C(P.L.M.)	
Alais-Port l'Ardoise	59 A	Non raccordé au P.L.M. au 1-1-1884.
Perpignan-Prades	27 C (Midi)	Les 14 km restants pour atteindre Prades sont construits par l'État.
3 lignes des Bouches-du-Rhône	44 A	2 ^e adjudication.
Miramas-Port-de-Bouc	25 A	
Marseille-Vieux-Port	3 A	
Total	1 339	

(1) Situation au 1er janvier 1884 : A - exploitation autonome ; T - traité d'exploitation ; C - cession ou rachat.

Tableau 1 : Lignes secondaires d'intérêt général et d'intérêt local selon la loi de 1865 construites et ouvertes par leur concessionnaire initial.

Le département qui ouvrit le feu en 1866, sous l'impulsion de Pouyer-Quertier, fut celui de l'Eure qui était traversé par trois lignes convergeant vers Paris sans liaison entre elles dans le département. 227 km de lignes sont confiés de 1866 à 1869 à divers concessionnaires et entièrement ouverts en 1873. L'ensemble est repris par la Compagnie d'Orléans à Châlons en 1871. Après un intermède au cours duquel l'exploitation du réseau est confiée à la Compagnie d'Orléans à Rouen de Philippart, le réseau poursuivra son activité indépendante jusqu'en 1892.

C'est ensuite en Saône-et-Loire et dans l'Ain qu'un programme cohérent voit le jour, sous les auspices du président du conseil général Schneider, du préfet de la Guéronnière en Saône-et-Loire et du comte de Hon, ancien directeur de cabinet de Morny et rapporteur de la loi de 1865, conseiller général de l'Ain. Les concessions sont attribuées en 1866 et 1867 à la Compagnie des Dombes qui vient de démontrer son savoir-faire sur la ligne des Dombes. Les lignes sont classées d'intérêt général et reprises par le P.L.M. en 1884.

Michel Chevalier fit aussi aboutir en 1867 dans le département de l'Hérault la programmation des concessions de cinq lignes d'intérêt local pour une longueur totale de 186 km. L'exécution en fut lente et, au 1^{er} janvier 1884, 101 km étaient ouverts. Le réseau sera repris par la Société générale des chemins de fer économiques.

Le département des Ardennes fut autorisé la même année à construire lui-même cinq lignes d'intérêt local, d'une longueur totale de 61 km. Armagne-Vouziers fut remis après sa construction au concessionnaire de Vouziers-Apremont et l'ensemble de ces deux lignes revenait en 1883 dans le giron de la Compagnie de l'Est. Pont-Maugis-Raucourt et Mouzon fut cédé à la Compagnie de l'Est qui l'ouvrit. Les trois autres, mesurant au total 15 km, firent l'objet d'un traité avec la Compagnie de l'Est pour leur exploitation.

Le département des Vosges concéda 145 km de lignes, dont un ensemble de trois lignes totalisant 72 km, à la Compagnie des chemins de fer des Vosges entre 1867 et 1875. L'ouverture de la liaison Arches-Saint-Dié en 1876 déclencha des conflits tarifaires avec la Compagnie de l'Est. La compagnie fut rachetée en 1881, le département abandonnant ses droits. Les trois autres lignes concédées par le département : Remiremont-Cornimont (Compagnie de la Moselette) construite par la Compagnie des Vosges, Charmes-Rambervilliers et Vézelize-Mirecourt sont mentionnées dans les listes précédentes (lignes non ouvertes ou ouvertes par leur premier concessionnaire).



Pierre PROTAT

Citons encore le département de la Meurthe qui concéda trois lignes en 1868 : Nancy-Vézelise, Nancy–Château-Salins (amputée en 1871) et Avricourt-Cirey, lignes qui figurent au tableau 1.

Les autres programmes furent plus tardifs ou plus dispersés.

La Compagnie du Nord fut la seule à favoriser, après la guerre de 1870, le développement d'un petit réseau d'intérêt local embranché en plusieurs points sur ses lignes et dont elle aida financièrement la constitution entre 1874 et 1876 : Achiet-Bapaume (qui bénéficiait d'une garantie d'intérêt de la ville de Bapaume) à Marcoing, Boileux-Marquion, Saint-Quentin–Velu-Bertincourt et Saint-Quentin–Guise.

Cette même compagnie reçut aussi en concession le réseau d'intérêt local du département de l'Oise en 1872, le rétrocéda à la Compagnie Orléans-Rouen de Philippart et le reprit en 1877.

La Gironde ne concéda ses lignes d'intérêt local qu'en 1877, mais dut les reconcéder, après déchéance des premiers attributaires en 1881, à la Société générale des chemins de fer économiques sous le régime de la loi de 1880.

Signalons encore le réseau ferré des Landes, dont les premières lignes furent concédées en 1882 et qui atteindra par la suite un développement de 374 km. La Compagnie du Midi était associée étroitement à son exploitation.

Les autres départements ne concédèrent que des lignes isolées ou s'en remirent à des groupes financiers qui avaient de plus vastes ambitions.

Les tentatives d'établissement de réseaux régionaux

Nous ne retracerons pas l'histoire de l'aventure Philippart². Rappelons que ce que l'on a appelé le « réseau Philippart » était constitué d'un assemblage de sociétés qu'il avait créées ou dont il avait pris le contrôle par des montages financiers parfois quelque peu acrobatiques, en vue de former un ensemble viable et concurrentiel. Lorsque les apports importants de notables locaux dont il avait bénéficié face aux grandes compagnies ne purent continuer à soutenir le développement de son domaine, à un moment où celui-ci manquait encore de cohérence et de rentabilité, tout s'écroula et on assista à des faillites en chaîne car, financièrement isolé, c'était surtout en obtenant de nouvelles concessions qu'il réalisait les opérations profitables dont il avait besoin pour poursuivre ses activités.

Nous donnons donc simplement la liste des sociétés qui firent partie, à un moment ou à un autre, de sa mouvance. Elles constituaient deux ensembles, l'un dans le Nord, l'autre dans l'Ouest. Dans le Nord,

un ensemble se constitua autour de la Compagnie Lille-Valenciennes dont il prit le contrôle en 1873. Celle-ci fut chargée de l'exploitation de la Compagnie du Nord-Est, de la ligne Lille-Béthune et la ligne Lérrouville-Sedan lui fut cédée en 1874 par ses premiers concessionnaires.

Par ailleurs, la Compagnie Orléans-Rouen reprit la concession des voies ferrées d'intérêt local de l'Oise que la Compagnie du Nord lui rétrocéda en 1872 : ces deux réseaux étaient reliés par la ligne Cambrai-Saint-Just de la Compagnie Picardie-Flandres du groupe Delahante avec lequel Philippart entretenait des liens étroits. Les lignes Frévent-Bouquemaison et Arras-Doullens furent aussi concédées à sa Banque franco-autrichienne, mais il les céda dès 1875 à la Compagnie du Nord. Dans l'Ouest sa Compagnie Orléans-Rouen dont la première concession, obtenue en 1869, fut celle de Patay à Dreux, agrandit considérablement son champ d'action à partir de 1871 dans les départements du Loiret, de l'Eure-et-Loir et du Loir-et-Cher pour atteindre en 1874 un développement de 793 km de lignes concédées. C'est à cette compagnie que furent cédés le réseau d'intérêt local de l'Oise et la ligne Falaise-Berjou. Sa prise de contrôle de la Compagnie de la Vendée fut l'objet de manœuvres financières particulièrement douteuses. Elle lui apporta l'exploitation de Poitiers-Saumur. Les concessions de Saint-Nazaire-Le Croisic et de Bressuire-Poitiers tombèrent aussi sous sa coupe.

En 1876 Philippart put obtenir la reprise de ses lignes par la Compagnie du Nord, mais le traité qu'il avait négocié avec la Compagnie d'Orléans échoua devant le Parlement et les Compagnies d'Orléans à Rouen et de la Vendée furent mises en faillite au début de 1877.

Deux autres groupes financiers, dont les chefs de file étaient les banquiers Delahante et Donon, tentèrent aussi de créer des voies ferrées avec l'objectif déclaré d'opérer sur un pied d'égalité et de compétition face aux six grandes compagnies installées. Ils avaient fait partie de l'entourage de Morny et avaient été administrateurs du Grand Central. Ils furent aussi les protagonistes du projet Calais-Marseille en 1873.

On trouve le « groupe Delahante » dans le Nord où il agit en liaison avec Philippart, notamment au conseil d'administration de la Compagnie du Nord-Est. Il construit les lignes Bouquemaison-Gamaches, Le Tréport-Abancourt, puis développe le réseau de la Compagnie Picardie-Flandres. Dans la région lyonnaise où se situent ses principales activités, Delahante participe avec les Mangini de la Compagnie des Dombes à la tentative de création d'une ligne Lyon-Saint-Etienne concurrente de celle du P.L.M. et, président de la Compagnie du Rhône, à celle d'une ligne Sathonay-Trévoux-Mâcon par la rive gauche de la Saône.



Le groupe Donon reprend en 1870 la concession de la ligne Orléans–Châlons-sur-Marne dont avaient été déçus les premiers attributaires. Il tente d'établir un réseau dans l'Ouest en obtenant les concessions des lignes Alençon–Condé-sur-Huisne (Chemins de fer de l'Orne) en 1870 puis celles du Maine-et-Loire (Compagnie Maine-et-Loire et Nantes) en 1873. Mais ses offres pour un nouvel ensemble de lignes déclarées d'utilité publique en 1875 ne sont pas retenues. Il exploite aussi pendant quelques années Falaise-Berjou. La Compagnie d'Orléans à Châlons-sur-Marne, après le rachat de sa ligne principale en 1878, conserve l'exploitation du réseau d'intérêt local de l'Eure ainsi que celle de la ligne Mamers–Saint-Calais.

En 1884 ne subsistent de ces tentatives que les exploitations indépendantes de lignes de l'Eure par la Compagnie d'Orléans à Châlons et des deux lignes isolées Alençon–Condé-sur-Huisne et Mamers–Saint-Calais.

Charentes et Dombes

Les Compagnies des Charentes et des Dombes méritent une place à part dans ce tableau.

Les vicissitudes de ces deux compagnies illustrent les incertitudes de la politique menée alors en matière de régime des chemins de fer, bien que la doctrine administrative fût déjà fermement établie. Elles avaient reçu les toutes premières concessions importantes que les grandes compagnies avaient délaissées après les conventions de 1859. Les débats parlementaires, nous l'avons dit, en avaient souligné la portée nationale : il s'agissait de combler les lacunes du réseau d'intérêt général et d'appliquer la politique de développement économique et de mise en valeur définie par l'Empereur au début de l'année 1860.

Ces compagnies pouvaient donc prétendre à une légitimité comparable à celle des grandes compagnies et elles furent d'ailleurs longtemps entretenues dans cette idée en recevant de nouvelles concessions d'intérêt général. La Compagnie des Charentes fit même l'objet d'un projet gouvernemental que nous avons déjà mentionné et qui n'aboutit pas, de convention calquée sur le système du double réseau des grandes compagnies ; et la Compagnie des Dombes reçut la dernière concession d'intérêt général attribuée à une compagnie secondaire en 1877.

Elles représentent des idées un peu différentes du rôle qui aurait pu être assigné à une compagnie secondaire dans un régime de compagnies régionales travaillant en symbiose avec des grandes compagnies exploitant uniquement les axes majeurs.

La Compagnie des Charentes se considérait plutôt comme une compagnie concessionnaire d'un réseau d'intérêt général desservant son territoire à égalité avec les grandes compagnies voisines³.

La Compagnie des Dombes avait pour ambition de constituer un réseau complémentaire construit économiquement et exploité au plus près des ressources et des besoins locaux dans une saine émulation avec le P.L.M. pour contribuer au développement régional⁴.

Si l'on s'intéresse maintenant à la typologie des promoteurs de ces compagnies secondaires, on peut y distinguer :

- des pragmatiques qui y voient un investissement utile à leurs activités ;
- des professionnels, techniciens de la construction et de l'exploitation ferroviaires ;
- des notables épris de modernité ;
- des financiers et des brasseurs d'affaires.

Plus que des nuances différenciaient la rigueur de leurs gestions, l'envergure de leurs projets et la hauteur de leurs motivations, du spéculateur au saint-simonien.

Des résultats divers mais peu brillants dans l'ensemble

On trouve dans le *Les Chemins de fer français*⁵ d'Alfred Picard les tableaux des résultats financiers obtenus par les compagnies secondaires d'intérêt général qui subsistent jusqu'en 1883. Des comptes détaillés des chemins de fer d'intérêt local seraient plus difficiles à retrouver et à réunir. Notre tableau 2 reprend les résultats de l'exercice 1882 pour ces compagnies d'intérêt général.

Mettons à part la ligne Somain-Anzin qui bénéficie de transports massifs et dont la recette kilométrique est de l'ordre de celles des meilleures lignes de la Compagnie du Nord. Tirons en quelques conclusions générales.

Tout d'abord, il s'agit de lignes récentes : celle des Dombes, la plus ancienne, a seize ans en 1882. Elles ne supportent donc pas de dépenses de renouvellement appréciables. Ce que l'on remarque immédiatement, c'est l'hétérogénéité du rapport D/R, dépenses sur recettes d'exploitation. Pour les huit lignes dont la recette kilométrique annuelle est comprise entre 10 000 et 15 000 F, ce rapport va de moins de 50 % à plus de 100 %. Pour les deux compagnies Vitré-Fougères et Picardie-Flandres dont les niveaux de trafic sont très proches, la première est à 65 % alors que la seconde atteint 115 %. Le « nouveau réseau » des grandes compagnies obtenait des résultats analogues, allant d'une moyenne de 62 % pour la Compagnie du Nord à 90 % pour le P.L.M.

On constate aussi des inégalités importantes dans les charges financières. Étant donné que les meilleurs rapports D/R étaient de l'ordre de 50 %, accepter des charges financières dépassant la moitié du montant



Compagnies	Années	Km	R	D	R/D%	P=R-D	C (2)	Résultats		Subventions Etat+collectivités
								Excédent	Insuffisance	
Charentes (1) Réseau de l'État	1877	498	12 540	9 168	73,1	3 372	12 150 (3)		8 778	4 210
	1882	2 045	10 418	8 994	86,3	1 424	9 141		7 717	
Picardie-Flandres Somain-Anzin Vitry-Fougères (5) Dombes et Sud-Es Médoc	1882	43	7 172	8 285	115,5	- 1 113	10 065		11 178	3 328 7 340 3 411
	1882	37	89 048	42 080	47,3	46 968	22 240	24 728		
	1881	81	6 922	4 466	64,5	2 456	3 010		554	
	1882	197	14 472	7 834	54,1	6 638	3 760	2 878		
	1882	100	11 779	6 064	51,5	5 715	10 175		4 460	
Epernay-Romilly Nord-Est Lille-Valenciennes Lille-Béthune Nancy-Vézelize Nancy-Château- Salins Vassy-St-Dizier	1882	84	13 823	10 985	79,5	2 838	5 592		2 754	2 641
	1882	256	11 049	10 754	97,3	295	10 742		10 447	
	1882	73	27 891	12 155	43,6	15 736	13 800	1 936		
	1882	50	30 630	15 705	51,3	14 925	16 320		1 395	
	1882	35	24 944	16 207	64,9	8 737	3 385	5 352		
	1882	24	15 027	16 212	107,9	- 1 185	7 230		8 415	
	1882	22	15 148	7 167	47,3	7 981	4 943	3 038		

Résultats en francs, par km exploité

R : Recettes d'exploitation - D : Dépenses d'exploitation - P : Produit.

(1) Source : Dominique Audet Perrier, *Les Premiers Pas du chemin de fer en Charentes, mythe et réalité, 1836-1883*, Paris, Le Croît vif, coll.

« Documentaires », 1997, 464 p.

(2) Charges financières. Dépenses d'établissement, déduction faite des subventions, au taux de 5,5 %. Pour le Réseau de l'État, 4,5 % sur indemnités de rachat et travaux (taux de la rente 3 % en 1878).

(3) On obtient ce montant approximatif à partir de deux calculs : coût d'établissement au km, 287 540 F, moins 23 % de subventions ou intérêts versés sur obligations et bons : 5 989 000 F.

(4) Compte tenu de la subvention pour mise à deux voies.

(5) Rachetée en 1882.

Tableau 2 : Résultats financiers des compagnies secondaires d'intérêt général en 1882

- La Compagnie des Charentes avant son rachat (année 1877) et le Réseau de l'État en 1882
- Les compagnies autonomes en 1882 et exploitant au moins 20 km de lignes
- Les lignes de compagnies secondaires exploitées par une grande compagnie.



des recettes prévisibles conduisait inéluctablement à la faillite, et encore fallait-il obtenir un rapport D/R de cet ordre de grandeur. Aussi des subventions substantielles étaient-elles indispensables pour enregistrer des résultats valables, justifiées par les difficultés de tracé comme pour la Compagnie des Dombes ou par le doublement des voies pour Nancy-Vézelize. Les charges financières étaient fonction :

- du montant des achats et travaux de construction ;
- des intérêts intercalaires pendant la période de construction, l'ensemble de ces deux premiers postes constituant le coût de premier établissement ;
- des frais financiers : importance des emprunts obligataires par rapport au capital-actions et rendement de ces emprunts ;
- de l'importance des subventions obtenues de l'État et des collectivités locales.

Nous donnons ci-après (tableau 3) quelques exemples de montants (arrondis) de subventions par kilomètre pour des lignes d'intérêt général concédées à des compagnies secondaires. Pour ces lignes dont le volume de trafic estimé était relativement faible et qui avaient été pour la plupart refusées par les grandes compagnies, les subventions proposées aux concessionnaires éventuels étaient le plus souvent établies sur la base de l'évaluation de leurs coûts d'infrastructure (confection de la plateforme).

Lignes	Km	Subvention offerte	Subvention après adjudication (1)
Compagnie des Charentes			
Réseaux de 1862	326	63 000	
Angoulême-Limoges	122	127 000	
La Rochelle-Rochefort	29	-	
Embranchement Blaye	25	92 000	
Total et moyenne	502	76 500	
Compagnie des Dombes			
Lyon-Montbrison	80	156 250	
Bourg-Bellegarde	66	152 250	
Lignes des Dombes	51	73 500	
Total et moyenne	197	133 500	
Lérouville-Sedan	143	95 000	60 000
Orléans-Châlons	293	85 000	83 000
Bressuire-Poitiers	83	98 000	56 000
Clermont-Tulle	225	186 000	124 000
Besançon-Morteau	98	122 000	95 000
Perpignan-Prades	40	50 000	Rabais de 1000 F sur subvention de 2 MF.
Vitré-Fougères	81	60 500	-
Médoc	100	62 000	Adjugé par rabais d'un an sur durée concession. Subventions accordées ultérieurement.

Source : A. Picard, *Les Chemins de fer français*, t. 2 et 3, *passim*.

Tableau 3 : Quelques exemples de subventions kilométriques accordées à des lignes d'intérêt général concédées à des compagnies secondaires.



On constate que les concessionnaires qui avaient consenti des rabais importants lors de l'adjudication n'ont pu seuls mener à bien la construction de leur ligne.

Quelques éléments financiers sur les chemins de fer d'intérêt local

Les statistiques globales concernant les chemins de fer d'intérêt local au cours des premières années 1880 fournissent les chiffres suivants (tableau 4) :

Année	Km	R	D	R/D %	P
1880	2 105	7 894 F	5 990 F	75,9	1 904 F
1881	1 860	8 021 F	6 076 F	75,8	1 945 F
1882	2 163	8 099 F	6 493 F	80,2	1 606 F
1883	2 350	8 568 F	6 563 F	76,6	2 005 F
1884	1 521	6 760 F	5 621 F	83,1	1 139 F

R : Recette au km - D : Dépense au km - P : Produit net au km

Sources : *Bulletins statistiques* du ministère des Travaux publics ;
A. Picard, *Traité des chemins de fer*, t. 2, p. 16 (voir note 9).

Tableau 4 : Quelques éléments financiers sur les chemins de fer d'intérêt local, 1880-1884.

Les résultats de 1884 enregistrent les effets de la crise commerciale et de l'incorporation au réseau d'intérêt général de lignes d'un rendement supérieur à la moyenne. Les dépenses de premier établissement du réseau résiduel de 1884 s'établissaient à 137 000 F du km. Elles étaient supérieures à 160 000 F les années précédentes. Le rendement des capitaux investis était donc de l'ordre de grandeur de 1 %.

Les subventions⁶

Les subventions accordées aux concessionnaires de chemins de fer d'intérêt local paraissent avoir résulté beaucoup plus de l'aide apportée par les grandes compagnies à ceux qui se présentaient comme de simples dépendances de celles-ci (notamment dans le Nord et dans l'Est), de l'aisance financière des départements et du sérieux ou des illusions des concessionnaires que du coût réel de premier établissement et des perspectives de trafic.

La Compagnie de l'Est a aidé à la construction de dix lignes dont elle a repris plus ou moins rapidement l'exploitation, avec des subventions reçues de 45 000 à 65 000 F par km. La Compagnie du Nord a fourni des capitaux à quatre petites sociétés qui n'avaient recueilli que des subventions de 15 000 à 25 000 F par km. Certaines petites lignes affluentes de faible parcours ont pu vivre de façon autonome sans avoir reçu de subventions, telles Bayonne-Biarritz,

Rouen–Petit-Quevilly, Miramas–Port-de-Bouc, ainsi que le Chemin de fer de l'est de Lyon, plus important, qui ne bénéficia que de 10 000 F par km. La grande majorité des sociétés qui ont mené à bien la construction de leurs lignes a reçu une subvention moyenne de 45 000 F au km (de 25 000 à 70 000 F). Quelques-unes, situées dans des départements prospères, ont reçu des sommes couvrant très probablement leurs dépenses au-delà du coût de premier établissement de leur infrastructure :

- Mamers–Saint-Calais : 110 000 F par km
- Saint-Victor–Cours : 100 000
- Tarascon–Saint-Rémy : 100 000
- Arles-Fontvieille : 115 000
- Granges-Gérardmer : 130 000.

Mais, même sans parler des réseaux Philippart – 38 lignes en faillite reprises par la Compagnie du Nord et le Réseau de l'État ou en déchéance pure et simple – le nombre d'échecs reste important.

Certains concessionnaires ne menèrent à bien aucune de leurs entreprises, nous l'avons vu précédemment, malgré les subventions accordées : 40 000 F au km par exemple pour Toul-Colombey, Lunéville-Guebwiller, Avranches-Passais et Carentan-Carteret.

Onze autres concessions furent résiliées, mises sous séquestre, ou ne firent l'objet d'aucune réalisation alors même que certaines subventions étaient substantielles :

- Chemin de fer du Blayais : 45 000 F par km
- Vézélise-Mirecourt : 50 000
- Moutiers-Albertville : 60 000
- Lérrouville-Eurville : 15 000
- Tournon-La Châtre : 20 000
- Falaise-Berjou : 80 000
- Caen-Aulnay : 50 000
- Valognes-Barfleur : 50 000
- Briouze–La Ferté-Macé : 90 000
- Surgères-Cognac : 30 000.

La gestion des Compagnies des Charentes et des Dombes

Nous avons précédemment fait une place à part à ces deux compagnies dont les ambitions et les motivations d'ordre général retinrent un moment l'attention dans le débat politique sur le régime des chemins de fer. Nous allons comparer les comptes généraux du réseau d'intérêt général de ces deux compagnies qui avaient des caractéristiques assez voisines :

- une importance régionale ;

- leur insertion dans le réseau d'une seule grande compagnie ;
- des densités de trafic comparables (recette au km moyenne entre 10 000 et 15 000 F par an) ;
- une gestion qui fut reconnue honnête.

Les chiffres que nous citons (tabl. 5 et tabl. 6) mettent en évidence les grandes disparités de leurs gestions technique et financière et expliquent les conditions très différentes dans lesquelles elles ont vécu et disparu. Ces chiffres sont des approximations arrondies, mais recoupés à partir de sources fragmentaires fiables : statistiques administratives, documents d'archives nationales ou départementales, thèses...⁷

Compagnie	Coût total du premier établissement	Achats et travaux	Intérêts intercalaires	Financement	
				Subventions	Compagnie
Charentes	287 000 F	226 000 F	61 000 F	76 500 F	211 000 F
Dombes	207 000 F	187 000 F	20 000 F	133 500 F	73 500 F

Tableau 5 : Compagnies des Charentes et des Dombes. Premier établissement. Coût et financement comparés (moyennes par km en F).

	Titres émis nominal 500 F	Emprunt				Capital		Taux de charge obligatoire par rapport au total actions + emprunts %
		Montan obtenu (MF)	Produit net par titre	Charge annuell (MF)	Taux de charge %	Actions libérée (MF)	Ratio obligation actions	
Charent	305 000	84	275	4,86) 6	24,8	4	4,8
	+ 75 000 ⁽¹⁾	16	213	1,14				
Dombes	80 000	22,6	283	1	5,65	12,5	1,8	3,65

(1) Bons de délégations émis en 1873, garantis par les subventions à venir.

Tableau 6 : Compagnies des Charentes et des Dombes. Frais financiers comparés.

On peut d'abord remarquer que, si la subvention moyenne accordée à la Compagnie des Charentes est nettement inférieure à celle des Dombes, alors que les concessions qu'elles ont reçues datent à peu près des mêmes années, c'est que l'administration avait estimé le coût de construction des lignes des Charentes moins élevé que celui des lignes des Dombes. Or, même en écartant les intérêts intercalaires, la Compagnie des Charentes a dépensé au kilomètre plus de 20 % de plus que la

Compagnie des Dombes. Une première cause peut en être recherchée dans l'illusion, longtemps entretenue par la Compagnie des Charentes, d'être une compagnie de niveau national construisant un réseau aux normes des grandes lignes alors que la Compagnie des Dombes construisait « juste aux dimensions minimales admises par l'administration ». De plus, alors que les ingénieurs de la Compagnie des Dombes dirigeaient eux-mêmes la construction dont les différents chantiers étaient répartis entre des tâcherons locaux, la Compagnie des Charentes recourait à des entrepreneurs dont les frais généraux et les marges bénéficiaires pouvaient dépasser 15 % du montant des travaux lorsqu'ils traitaient avec les petites compagnies.

Une autre cause du gonflement du coût de ses travaux tient certainement au fait que le conseil d'administration de la Compagnie des Charentes était surtout composé de notables de la région, soumis à nombre de réclamations et de pressions locales. Ils y cédèrent souvent, d'où des additions et des modifications onéreuses apportées au projet initial en cours d'exécution, des retards et des litiges avec les entreprises. Un tel état de fait contribua aussi à majorer considérablement les intérêts intercalaires.

La Compagnie des Dombes a part ailleurs construit une bonne partie de son matériel roulant dans ses Ateliers de la Buire, matériel évalué à environ 15 000 F par km exploité. La Compagnie des Charentes acheta un matériel important et diversifié à divers constructeurs pour plus de 30 000 F par km.

Intérêts intercalaires

Les dirigeants de la Compagnie des Dombes estimaient que la durée normale des travaux de construction d'une ligne ferroviaire ne comportant pas d'ouvrage exceptionnel ne devait pas excéder quatre à cinq années et que les deux premières années n'entraînaient pas de grosses dépenses. Quant aux achats de la superstructure, notamment les rails, ils devaient être programmés de telle façon que les livraisons n'aient lieu qu'au moment de la pose. Dans ces conditions, et en estimant à une année au plus la durée d'attente du remboursement des avances couvertes par la subvention, la moyenne du temps d'immobilisation des capitaux pouvait être comprise entre un an et demi et deux ans. Si on admet, cas des Charentes, que le capital-actions était rétribué même pendant la période de construction et les emprunts obligataires rémunérés à un taux voisin de 5,5 %, on est conduit à évaluer les intérêts



intercalaires à un pourcentage de l'ordre de 10 à 12 % du coût global des achats et travaux. La Compagnie des Charentes a enregistré un pourcentage de 27 %.

Frais financiers

La Compagnie des Charentes eut de grandes difficultés à obtenir la libération de ses actions. Certains actionnaires restaient sourds aux appels de versements partiels et une partie était restée entre les mains du banquier chargé de leur émission. Lorsqu'elle reçut en 1868 de nouvelles concessions qui doubleraient pratiquement son réseau, elle décida de ne pas augmenter son capital-actions, ce qui l'amena à lancer douze séries d'emprunts obligataires, puis des « bons de délégation » garantis par les subventions à venir. Le produit net par titre fléchit et fut particulièrement bas pour les bons. En 1875 la compagnie en était arrivée à contracter des emprunts bancaires pour pouvoir assurer le service des emprunts précédents et c'est ainsi qu'elle reçut 5,8 millions de francs du Comptoir d'escompte à des conditions particulièrement défavorables : intérêt de 6 % majoré d'une commission de 0,5 % par trimestre et d'une autre commission de 500 000 F.

La Compagnie des Charentes s'était par ailleurs engagée à verser un intérêt de 5 % sur les parts d'action libérées dès leur souscription. Les statuts de la Compagnie des Dombes, par contre, stipulaient que les dividendes étaient prélevés sur les bénéfices.

Les résultats d'exploitation de la Compagnie des Charentes, tout en étant moins bons que ceux de la Compagnie des Dombes (son rapport D/R s'était dégradé avec l'allongement du réseau exploité, de 60 % en 1872 à 73 % en 1877), n'étaient pas désastreux comme ceux de la Compagnie du Nord-Est. Le produit d'exploitation restait significatif mais il était submergé par le poids de charges financières sans commune mesure avec celles de la Compagnie des Dombes, atteignant le niveau des recettes.

Le Réseau de l'État qui en prit le relais, ainsi que celui de compagnies dont la gestion s'était avérée encore plus calamiteuse, ne fit pas mieux jusqu'en 1883, bien que ses charges aient été allégées car elles avaient été basées sur des indemnités de rachat assez parcimonieuses. Ce n'est qu'après 1883 que l'exploitation du Réseau de l'État fut en grande partie assainie grâce à un ensemble de mesures dont certaines avaient été vainement réclamées par la Compagnie des Charentes :

- prise de possession, par des échanges avec la Compagnie d'Orléans, d'un réseau plus homogène couvrant tout le triangle formé par l'Océan, la ligne Tours-Nantes-Saint-Nazaire et la ligne Tours-Bordeaux ;

- tarifs directs sur Paris et débouché sur Rouen ;
- répartition des trafics selon la règle de l'itinéraire le plus court.

Ces deux compagnies, maintenues strictement enclavées dans le réseau d'une seule grande compagnie qui leur refusait le traitement que les grandes compagnies s'accordaient entre elles, ne pouvaient survivre à un moment où les transports à longue distance prenaient de plus en plus d'importance. En butte, de surcroît, à une lutte tarifaire inégale dans laquelle la Compagnie d'Orléans se montra nettement plus agressive que le P.L.M., la Compagnie des Charentes, plus vulnérable financièrement, tomba la première. La Compagnie d'Orléans, négociant son rachat, lui offrit 443 F par action. Ce traité faisait partie d'un projet de convention de la Compagnie d'Orléans avec l'État soumis au Parlement qui contesta cette valeur. Le ministre dut accepter d'appliquer strictement les règles de rachat et la commission chargée de leur évaluation octroya 183 F par action.

Au même moment la Compagnie des Dombes recevait encore une concession d'intérêt général, mais elle devenait une véritable exception, celle d'une compagnie secondaire indépendante en bonne santé dans le paysage ferroviaire. Trois années plus tard, elle entamait des pourparlers avec le P.L.M., préférant traiter avec cette compagnie vis-à-vis de laquelle elle était encore en position favorable, plutôt que d'être acculée par la suite au rachat par l'État dans des conditions draconiennes. Elle obtint des conditions très avantageuses d'un P.L.M. pressé d'en finir. La plus-value réalisée sur son capital initial, qui avait été confortablement rémunéré au cours de la vie de la compagnie, était de 190 %.

Cette conclusion, tout à fait atypique, dérangeait le schéma de pensée de ceux pour qui toute idée de décentralisation ferroviaire était vouée à l'échec. Les frères Mangini, actionnaires très majoritaires de la compagnie, firent l'objet de commentaires très critiques sur leur gestion et leurs comptes, aussi bien de la part de la haute administration que des milieux économiques et financiers parisiens, pour lesquels leur réussite ne pouvait être qu'artificielle : on les créditaient de bénéfices plus apparents que réels provenant de quelque autre branche de leurs activités, on dénonçait l'inachèvement et la précarité des infrastructures de leurs lignes. Le reproche le plus cocasse fut certainement de prétendre que, si la Compagnie des Dombes n'avait pas construit elle-même et s'il y avait eu des bénéfices d'entrepreneurs, le capital entier eût disparu⁸ !

À de tels reproches sans preuve effective, dont certains émanaient d'un service de contrôle qui avait pourtant la responsabilité de suivre la gestion de la compagnie, on peut répondre :

- que le P.L.M. avait eu toute possibilité d'examiner le détail des comptes de la compagnie avant de conclure le traité de rachat ;



Pierre PROTAT

- que l'Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées de Saône-et-Loire, qui avait eu à connaître de cette gestion, déclarait que toute autre ressource de la compagnie était pure hypothèse sans fondement ;

- que les procès-verbaux de réception des lignes de la compagnie étaient plutôt louangeurs et que celle-ci n'eut à déplorer ni accident, ni même incident grave, qui aurait été amplement divulgué, au cours de sa période d'activité.

Alfred Picard, jugeant de cette période, a pu conclure⁹ : « On peut citer la Compagnie des Dombes, habilement dirigée par M. Mangini. On peut leur opposer de nombreux exemples de dilapidations et de constructions défectueuses. » Mais on est bien obligé de remarquer qu'il n'avait trouvé qu'un seul exemple de gestion efficace.

Les rapports entre grandes compagnies et compagnies secondaires

Nous ne dirons que quelques mots des montages d'affairistes qui avaient obtenu de conseils généraux insuffisamment attentifs des concessions de lignes dont l'avenir était on ne peut moins assuré. Leurs motivations, essentiellement financières à court terme, n'avaient le plus souvent que peu de choses à voir avec les nécessités d'un développement rationnel du réseau ferré : recherche de subventions, encaissement de primes d'émission et travaux surfacturés, puis abandon, résiliation ou déchéance. Si la ligne s'avérait utile, la grande compagnie voisine ne pouvait qu'attendre que la concession lui revienne dans les meilleures conditions.

De même, les entreprises de plus grande envergure lancées par des groupes financiers de second rang et bénéficiant de l'appui des notables locaux, tout en ayant un objectif affirmé de lutte contre le monopole et les attitudes restrictives des grandes compagnies, ne pouvaient guère rester longtemps indépendantes. Elles étaient condamnées au mieux à une entente inévitable avec ces dernières, comme le démontrait brillamment le rapporteur Cézanne lors de la discussion de la proposition de construction d'un Calais-Marseille¹⁰. Et l'entente ne pouvait déboucher que sur le rachat par la plus puissante.

Nous nous intéressons donc aux sociétés dont les projets s'inséraient dans le cadre général d'extension progressive d'un réseau desservant les régions à l'écart des grandes magistrales, acte de « justice distributive » ainsi que le qualifiait un rapporteur parlementaire. Les conventions de 1859 avec les grandes compagnies poursuivaient bien cet objectif, mais celles-ci ne purent ou ne voulurent pas se lancer dans les importants programmes de déploiement de leurs voies que réclamaient l'opinion mais dont la rentabilité était insuffisamment assurée à



leurs yeux. Le pouvoir impérial fut alors contraint de faire appel à d'autres promoteurs en leur concédant des lignes, d'abord sous le même régime d'intérêt général que celui des grandes compagnies, puis sous un nouveau régime créé en 1865 qui associait les collectivités départementales à la création de nouvelles voies. Les initiatives ainsi suscitées se développèrent sans grandes difficultés jusqu'à la guerre de 1870. Celles-ci ne commencèrent véritablement à apparaître que vers 1873.

Pour les compagnies secondaires d'intérêt général, il devenait alors perceptible qu'elles vivaient sur un malentendu initial. Pour les voies ferrées d'intérêt local, on débordait de plus en plus largement du cadre de la loi de 1865.

Les compagnies secondaires d'intérêt général : le malentendu

Dès 1860, devant le peu d'empressement à accepter de nouvelles concessions montré par les grandes compagnies qui venaient de signer leurs nouvelles conventions, le gouvernement impérial présentait un premier projet de loi déclarant d'utilité publique quatre lignes dont l'établissement devait favoriser l'essor de centres industriels. La loi prévoyait d'accorder des subventions aux concessionnaires et ouvrait des crédits permettant à l'État d'entreprendre sans délai les travaux.

L'année suivante, c'était un ensemble de 25 lignes qui faisait l'objet de dispositions identiques. L'exposé des motifs de ces lois était très clair : ces lignes étaient « destinées à combler les lacunes, établir les communications transversales entre les grandes artères, mettre les centres manufacturiers en relation avec les ports et les principaux lieux de production et de consommation, rattacher au réseau des villes et des contrées se recommandant par leur importance industrielle ou agricole et faciliter le transport des matières premières nécessaires à l'agriculture et à l'industrie ».

La concession de ces lignes devait être attribuée aux grandes compagnies à des conditions équitables ou, à défaut, à des compagnies nouvelles et sérieuses qui se formeraient.

C'est ainsi que furent notamment attribuées certaines de ces lignes aux nouvelles Compagnies des Charentes et de la Vendée, après le refus de la Compagnie d'Orléans de s'en charger. L'exposé des motifs concernant les concessions à la Compagnie des Charentes était, lui aussi, parfaitement explicite : « Les chemins de fer de La Roche-sur-Yon à La Rochelle, Rochefort à Saintes et Saintes à Coutras devaient compléter une ligne littorale continue entre Brest et Bayonne et rendre les plus grands services tant pour les relations commerciales entre ports que pour la défense en cas de guerre maritime » et le ministre des Travaux publics présidait l'inauguration de la ligne Rochefort-Angoulême.



Pierre PROTAT

Les quinze lignes déclarées d'utilité publique en 1868 dans le réseau d'intérêt général, alors que la loi sur les chemins de fer d'intérêt local avait déjà reçu un certain nombre d'applications, donnaient lieu à des commentaires tout aussi nets sur leur intérêt national :

- Lérrouville-Sedan devait compléter la grande voie mer du Nord-Méditerranée par l'Est et présentait un intérêt militaire sérieux ;
- Besançon-Morteau comblerait une lacune entre les réseaux ferrés français et suisse en rétablissant d'anciennes relations ;
- Clermont-Tulle desservirait un vaste quadrilatère jusque-là déshérité et Lyon-Montbrison constituerait le premier anneau du grand axe transversal.

Les compagnies attributaires de ces concessions pouvaient donc estimer en toute bonne foi qu'elles seraient admises à exercer leur activité sur un pied d'égalité avec les grandes compagnies déjà constituées : complétant un réseau d'intérêt national, elles pouvaient penser que les accords de transit seraient la norme. Il était par contre bien clair que les concessionnaires d'intérêt local, eux, ne devaient avoir qu'un rôle d'acheminement local ou terminal. Or ces différences de statut furent progressivement occultées après 1870. Là où l'Empire avait maintenu une nette distinction, l'État républicain en vint à ne plus considérer que des compagnies secondaires dont le soutien local perdait peu à peu son influence politique.

Les compagnies secondaires d'intérêt général ne tardèrent pas effectivement à se rendre compte du fait que le régime auquel elles étaient soumises ne leur procurait pas la position avantageuse des grandes compagnies auprès des pouvoirs publics : la principale différence était bien entendu d'ordre financier. La garantie dont jouissaient les grandes compagnies leur permettait d'emprunter dans de bien meilleures conditions et d'utiliser largement l'argument de la solidarité de leurs intérêts et de ceux du Trésor public. Ces compagnies secondaires se trouvaient par ailleurs exclues des facilités que les grandes compagnies s'accordaient entre elles sans aucune possibilité juridique de les contraindre à les en faire profiter.

Après la guerre de 1870, les instances administratives prirent nettement position contre la dispersion des opérateurs ferroviaires sur le réseau d'intérêt général. Mais une situation ambiguë persista jusqu'au début des années 1880 en raison d'un fort courant hostile au « monopole » des grandes compagnies qui se manifesta tant au Parlement que dans certains milieux économiques provinciaux.

Dès 1863, Rouher passait outre à l'avis négatif du Conseil d'État pour la concession directe de la ligne des Dombes. Le Conseil d'État préconisait alors l'adjudication, mais il intervint surtout par la suite pour limiter l'activité des concessionnaires à la construction et à l'exploitation de voies ferrées et pour fixer des règles strictes à la constitution de leurs capitaux. Le Conseil général des Ponts et Chaussées fut constamment réticent à l'attribution de lignes d'intérêt général à des compagnies secondaires. Quant aux autorités militaires, très influentes après la guerre de 1870, elles se montrèrent, on l'a dit, franchement hostiles à la multiplication de leurs interlocuteurs ferroviaires et, au début de 1874, un décret étendit l'obligation de leur consultation à la création de voies ferrées sur l'ensemble du territoire national.

Le comportement des autorités politiques après 1870 dénote plutôt une certaine mauvaise conscience face à la situation inconfortable où se trouvent des compagnies secondaires honorables, même si elles ont parfois commis des erreurs de gestion. Si la déclaration du rapporteur Cézanne lors de la discussion de la convention de 1875 avec le P.L.M.¹¹ : « Les compagnies secondaires préexistantes sont filles légitimes de l'État, elles ont droit à la même protection de la part des pouvoirs publics » restait assez platonique, Picard pouvait écrire que¹² : « les pouvoirs publics avaient toujours compté avec les intérêts des obligataires, n'avaient jamais usé avec rigueur des pénalités et avaient toujours reculé devant les procès. »

C'est ainsi que l'on peut relever :

- les dernières attributions de concessions à la Compagnie des Charentes et la tentative, qui n'eut pas de suite, de lui appliquer le système du double réseau ;
- l'offre de rachat assez généreuse faite à cette compagnie par la Compagnie d'Orléans et entérinée par un projet de convention entre l'État et cette dernière. Le ministre s'en était expliqué devant le Parlement : « La Compagnie des Charentes était entre les mains d'hommes honorables, elle avait été fondée dans le pays même avec des capitaux de la région ; n'était-il pas naturel de faire preuve de bienveillance ? » Mais le projet fut repoussé par les députés ;
- quelques rares mais dissuasifs refus d'homologation de tarifs de détournement ;
- le rachat accordé à certaines sociétés malgré la déchéance possible ;
- la concession de la ligne d'intérêt général Bourg-Bellegarde à la Compagnie des Dombes en 1877 malgré les avis contraires du Conseil d'État et du Conseil général des Ponts et Chaussées et l'ultime tentative d'intégrer cette compagnie dans le projet de tarif commun des grandes compagnies.



L'application incertaine de la loi de 1865

Les conclusions de la commission préparatoire du projet de loi sur les chemins de fer d'intérêt local étaient nettes : elles préconisaient des voies de 30 à 40 km au plus reliant les localités secondaires aux lignes principales, ne traversant ni faîtes de montagnes, ni grandes vallées, à voie unique exploitée en navette, si possible par les grandes compagnies aux réseaux desquelles elles se rattachaient. Mais la définition qu'en donna la loi resta on ne peut plus générale ; si bien que, selon le comte de Hon qui en fut le rapporteur¹³ : « le caractère de chemin de fer d'intérêt local était tout entier dans le fait du concours financier des départements et des communes. » Et c'est bien ce qui se passa. L'importance des reclassements ultérieurs de ces voies dans le réseau d'intérêt général montre bien que cette qualification d'intérêt local fut beaucoup plus, jusqu'en 1880, d'ordre financier que d'ordre purement technique et économique.

Dès les premières concessions on vit, par exemple :

- le département de Saône-et-Loire, qui désirait désenclaver le Charollais et le Louhannais, prolonger les deux lignes projetées vers Paray-le-Monial et Lons-le-Saunier, réalisant deux raccourcis entre les voies du P.L.M. ;

- le département de l'Ain dont le comte de Hon était conseiller général donner la préférence à la ligne de Bourg à La Cluse, en direction de Bellegarde, sur celle proposée par Bergeron d'Oyonnax à Ambronay. Bergeron, qui avait participé à la commission d'enquête sur les chemins de fer économiques dont les conclusions avaient été utilisées lors de la préparation de la loi de 1865, pouvait déclarer dès 1866 que « son projet était un véritable embranchement répondant à l'esprit de la loi alors que la Compagnie des Dombes, promoteur du projet Bourg-La Cluse, s'engageait dans une politique de concurrence avec le P.L.M. qui ne pourrait que tourner mal dans l'avenir »¹⁴ ;

- en 1869 les départements du Rhône et de la Loire concèdent les deux sections d'une nouvelle ligne Lyon-Saint-Etienne. Ce fut d'ailleurs à cette occasion que la Commission consultative des chemins de fer, le Conseil général des Ponts et Chaussées et le Conseil d'État mirent le holà pour la première fois à ce genre d'opération dont les Mangini, prenant conscience qu'ils se fourvoient, se retirèrent assez vite tandis que Delahante insistait.

On peut encore relever que la Compagnie d'Orléans à Rouen de Philippart parvenait à obtenir 29 concessions de lignes dans les départements d'Eure-et-Loir, Loiret et Loir-et-Cher entre 1871 et 1873, avec l'objectif de créer un véritable réseau entremêlant ses lignes à celles de la Compagnie de l'Ouest.

Des liaisons entre lignes principales des grandes compagnies, telles que Arches–Laveline–Saint-Dié, Poitiers-Saumur ou Alençon–Condé-sur-Huisne purent aussi être établies sous le régime d'intérêt local. Le représentant de la Compagnie de l'Orne, qui exploitait cette dernière ligne, déclarait en toute sincérité devant la commission d'enquête sénatoriale de 1878 : « On nous prive du trafic direct qui entrait dans nos prévisions. » Là aussi, le malentendu était devenu total.

L'attitude des grandes compagnies et les griefs des compagnies secondaires

On relève des nuances dans l'attitude des grandes compagnies vis-à-vis des compagnies secondaires dans leur mouvance, nuances que l'on peut attribuer soit à une tentation hégémonique plus ou moins marquée, soit à une réaction suscitée par certaines oppositions régionales. Mais il est toutefois facile de reconnaître deux positions fondamentales dans leurs conduites à l'égard de ces compagnies, qu'elles soient d'intérêt général ou local.

Il y avait celles qui répondaient pratiquement aux caractéristiques définies par la commission préparatoire de la loi de 1865 et qui bénéficiaient de l'appui moral et souvent matériel des grandes compagnies. Les Compagnies du Nord et de l'Est favorisèrent tout particulièrement leur établissement et leur gestion, à l'avantage des deux parties : souplesse tarifaire et rusticité que la grande compagnie ne pouvait se permettre, installations communes et facilités de correspondance et de transmission. La Compagnie du Nord privilégiait l'appui financier en facilitant leurs emprunts et en participant à leur capital, la Compagnie de l'Est l'appui matériel pour les études, la construction, l'exploitation à prix coûtant et la fourniture de matériel roulant.

Les autres compagnies avaient le plus souvent été constituées soit après un refus de la grande compagnie de construire la ligne considérée, soit par la volonté des autorités régionales de ne pas avoir recours à celle-ci. Dans le premier cas, la tentation de la grande compagnie était forte de vouloir démontrer qu'elle avait eu raison. C'est ainsi que le directeur général du Paris-Orléans déclarait : « La Compagnie Paris-Orléans avait accepté de faire les deux premières lignes des Charentes, mais aux conditions du nouveau réseau. La Compagnie des Charentes a été plus hardie. Les résultats prouvent évidemment que la demande du Paris-Orléans était parfaitement justifiée. » Dans le second cas, on ne pouvait guère s'attendre à voir s'instaurer entre la grande compagnie et sa concurrente des accords semblables à ceux qui avaient cours entre grandes compagnies. Cela pouvait aller de l'indifférence formelle d'un P.L.M. qui s'exprimait ainsi par la voix de son président :



Pierre PROTAT

« Les petites compagnies qui construisent à côté de nous ne nous portent pas ombrage, à condition qu'elles ne construisent pas de lignes destinées à nous faire concurrence. Il est alors tout naturel que nous résistions »¹⁵, à des comportements plus nettement conflictuels comme avec les Compagnies de l'Est et du Paris-Orléans.

Les griefs des compagnies secondaires furent exposés, avec mesure ou virulence, devant la commission sénatoriale d'enquête de 1878 sur les chemins de fer d'intérêt général, mais qui entendit aussi des représentants de compagnies d'intérêt local.

Le principal et le plus généralement formulé par ces dernières portait sur le refus des grandes compagnies d'utiliser leurs lignes lorsque celles-ci constituaient la voie la plus directe et de pratiquer des tarifs pour détourner les trafics qui devaient normalement leur revenir. La Compagnie des Charentes, la Compagnie Orléans-Châlons-sur-Marne, les Compagnies des Vosges, de l'Orne et Vitré-Fougères citent des exemples d'abaissements de tarifs des Compagnies Paris-Orléans, de l'Est, de l'Ouest et du P.L.M. qu'elles considèrent économiquement injustifiés et uniquement destinés à leur enlever des recettes à l'abri de la garantie d'intérêt. La Compagnie d'Orléans à Châlons affirme que même lorsque l'expéditeur réclame un acheminement par ses voies, cette demande n'est pas toujours suivie. Il est fait état de tarifs se situant entre 2,5 et 3 centimes la tonne-kilomètre (3 centimes est le niveau du dernier palier de distance de la 6^e série du tarif général commun des grandes compagnies de 1880).

Que peut-on en retenir?

Il faut d'abord rappeler que la Cour de Cassation jugea qu'une compagnie de chemin de fer disposait librement des transports qu'elle était susceptible d'effectuer de bout en bout et qu'en l'absence d'un ordre contraire elle ne pouvait être contrainte de se dessaisir de la marchandise qui lui avait été confiée. Par ailleurs, selon les cahiers des charges, une compagnie n'était tenue d'assurer les transports que sur les lignes qui lui étaient concédées et qu'elle n'avait qu'une obligation de transmission sans intermédiaire avec les compagnies voisines. Elle ne pouvait être astreinte à pratiquer des tarifs communs et à délivrer des titres de transport pour d'autres parcours.

Les accords passés entre grandes compagnies étaient d'ordre privé et non réglementaires, notamment l'utilisation de la voie la plus courte entre points situés sur des réseaux différents. Dans les autres cas, celle-ci devait être explicitement réclamée par l'expéditeur. Le ministre des Travaux publics, Caillaux, constatait à la tribune de l'Assemblée :

« En conservant le trafic sur leurs rails, les compagnies ne sortent pas de leur rôle naturel, pourvu qu'elles ne s'exposent pas à perdre. » L'administration n'avait en effet qu'une seule arme : l'homologation, et une seule raison valable de la refuser : un tarif se situant à un niveau inférieur au coût partiel de l'opération qu'il couvrait et grevant donc la garantie d'intérêt. C'est ainsi que Mangini donne un exemple d'un tel refus : « Entre les mines de Blanzky et Lons-le-Saunier, le P.L.M. a tenté d'établir des prix qui lui donnaient pour l'ensemble du transport 2,7 centimes la tonne-kilomètre. C'était accaparer les houilles que nous transportions entre Chalon et Lons-le-Saunier. Mais comme il ne modifiait pas son prix jusqu'à Chalon, il en résultait que le transport entre Chalon et Lons-le-Saunier s'effectuait pour moins de 1,3 centime la tonne-kilomètre. Le ministre n'a pas homologué. »

Retenons ce qu'écrivait Picard à ce sujet : « Le grief n'était pas dénué de fondement malgré la vigilance de l'administration », et constatons que le problème ne fut nullement résolu lors de la création du Réseau de l'État. En 1880 le rapporteur Wilson déclarait en effet à l'Assemblée : « Le Réseau de l'État, morcelé, étranglé, fait l'objet de détournements désastreux et se trouve incapable de remplir son rôle. » Il fallut procéder en 1883 à un vaste redécoupage, en assurant à ce réseau des débouchés qui avaient été en vain réclamés par la Compagnie des Charentes, pour assainir la situation.

Mais les grandes compagnies ne paraissent pas avoir négligé intentionnellement les demandes des expéditeurs. Mangini indique sur ce point : « Nous n'avons pas rencontré de refus d'expéditions par nos voies lorsque l'expéditeur le demande, ou du moins ça n'a pu être que l'effet du zèle de quelque employé subalterne, mais toutes les fois que nous avons réclamé à l'administration centrale de la Compagnie, elle nous a donné raison. »

Le deuxième sujet de doléances était relatif au coût des gares communes. Il est de fait qu'aucune disposition générale ne réglait cette question. Seule était stipulée l'obligation d'assurer la continuité des voies. L'usage d'une gare commune ne fut imposé que dans certains cas isolés, mais l'administration poussait toutefois les petites compagnies à utiliser les installations des grandes, tout en se refusant à intervenir dans le partage des charges. Il s'agissait d'une affaire de droit commun qui devait être confiée à un arbitre. On pouvait répartir les charges au *prorata* :

- soit du nombre de directions desservies (règle des branches, avec ou sans coefficients) ;
- soit des recettes kilométriques ou du nombre de trains par branche, mais ce système introduisait des variations annuelles incommodes ;



Pierre PROTAT

- soit des recettes locales, système peu justifié lorsque la nature des trafics différait selon les branches.

C'est la répartition par branches avec coefficients qui était le plus généralement adoptée, mais ce sont les coefficients imposés par les grandes compagnies qui étaient très contestés :

- 44 % pour un trafic qui s'élève à peine au quart à Saint-Dié d'après la Compagnie des Vosges ;

- plus de 950 F par km exploité par la Compagnie Orléans-Châlons, les coefficients attribués à ses voies ne tenant pas compte, d'après elle, de la faiblesse de son trafic et du fait qu'elle n'avait pas de circulations de nuit.

Les grandes compagnies répondaient que des gares séparées leur coûteraient plus cher, mais il semble bien qu'elles appliquèrent des traitements fort discriminatoires en la matière. La Compagnie des Dombes, pour sa part, préféra les gares séparées.

Les autres récriminations des compagnies secondaires sont plus épisodiques, mais aussi parfois plus significatives :

- montant élevé des péages sur les sections de lignes des grandes compagnies qu'elles devaient emprunter ;

- procédés dilatoires en vue de retarder des raccordements : maintien d'un mur de clôture à Angoulême, obligeant à transférer bagages et messageries à bras d'hommes ; retardement de trois années pour l'entrée de la ligne Orléans-Châlons-sur-Marne en gare des Aubrais ;

- retraits de facilités précédemment accordées : augmentation des péages entre Arches et Epinal lors de la concession du prolongement sur Saint-Dié à la Compagnie des Vosges ;

- dénonciation des tarifs communs avec la Compagnie des Charentes par le Paris-Orléans en raison d'un projet de prolongement sur Bordeaux.

Les démêlés du promoteur Brasseur et ses procès avec la Compagnie de l'Est sont anecdotiques. Il fut le seul à reprocher à celle-ci le coût et la mauvaise qualité de ses prestations pour la construction de la ligne Nançois-le-Petit-Gondrecourt. Pour la Compagnie de l'Est, Brasseur cherchait à tirer tout le parti possible d'un contrat qu'il n'avait pas négocié et dont il donnait une interprétation très abusive.

Ainsi les relations entre grandes compagnies et compagnies secondaires désiraient conserver leur entière autonomie butaient sur de réelles difficultés. Mais ces difficultés pouvaient être plus ou moins aplanies ou envenimées selon le sérieux de la gestion et les intentions prêtées à celles-ci. En ce qui touche aux questions les plus sensibles de tarification commune et de transit, le directeur de l'Exploitation du

P.L.M. avait nettement exposé devant son conseil les limites de ce qu'une grande compagnie pouvait accepter, lors des débats sur le tarif général commun¹⁶ : « Notre compagnie aurait à distinguer entre les expéditions circulant sur son réseau en provenance ou à destination d'une gare des Dombes, qu'elle admettrait volontiers aux conditions du tarif commun, et les expéditions circulant entre deux points de son propre réseau, mais dont le parcours comporterait une abréviation de parcours par la voie des Dombes. Si on admet que cette expédition sera taxée au tarif commun comme si elle avait profité du raccourci, mais qu'elle ne quittera pas les rails de notre compagnie, l'intérêt du client aura pleine satisfaction ; mais si on exige que la circulation se fasse effectivement par le raccourci, le public perdra et au-delà en frais et délais de transmission les avantages de l'application du tarif commun. »¹⁷

Encore se trouvait-on là dans les meilleures conditions car les transmissions entre les deux compagnies s'effectuaient sans transbordement et un compte courant fonctionnait parfaitement entre elles. Les grandes compagnies répugnaient en effet le plus souvent à livrer leur matériel à de petites compagnies peu solvables et dont l'entretien des voies pouvait laisser à désirer. De leur côté, les petites compagnies ne pouvaient laisser se disperser un parc de matériel restreint et les frais de location du matériel des grandes compagnies pesaient lourd. Il y avait donc le plus souvent avantage pour les deux parties à s'y soustraire par un transbordement.

Les propositions ambiguës de réseaux régionaux

Il nous reste à nous demander s'il était réellement possible d'instaurer un véritable partenariat équilibré entre une grande compagnie maîtresse des grands axes et des compagnies régionales jouant au profit des deux parties de leurs avantages de proximité : mobilisation et moindres exigences des populations et des intérêts locaux et adaptation souple aux besoins et au développement de ceux-ci. Des idées ont été lancées à plusieurs reprises au cours de la période d'incertitude politique sur le régime des chemins de fer entre 1876 et 1882.

Un article d'Auguste Chérot, dans le *Journal des économistes*, en 1877, trace les caractéristiques générales des réseaux régionaux qu'il propose : considérant tout d'abord qu'une bonne exploitation ferroviaire exige un minimum de 800 à 1 000 km de lignes, il en infère que c'est la région, et non le département, qui devrait être à la base de tels réseaux. Ce système régional devrait être continu et circonscrit par les lignes principales de la grande compagnie, en excluant tout prolongement en dehors de ce périmètre et toute pénétration vers d'autres réseaux. De ces lignes seraient exclus grandes vitesses, trains lourds et trains de nuit.



Leurs tracés devraient être en rapport avec l'importance du trafic, ce qui serait obtenu plus facilement si les mêmes capitaux étaient responsables de la construction et de l'exploitation ultérieure. L'intervention de l'État dans leur régime financier pourrait prendre la forme d'une garantie d'intérêt avec base forfaitaire des frais d'exploitation¹⁸ comme pour les compagnies algériennes.

Level, directeur de compagnies secondaires dans le Nord, expose ses vues sur la coopération possible entre celles-ci et la grande Compagnie du Nord devant la commission sénatoriale d'enquête de 1878 : il faut rester dans l'esprit de la loi de 1865, mobiliser les initiatives locales et construire économiquement pour se suffire du trafic nouveau généré. Pour ce faire il y a lieu :

- de constituer le capital au moindre coût : apports locaux, association de la grande compagnie au capital-actions, aide de celle-ci pour constituer le capital-obligations, notamment par des prêts aux conditions dont elle bénéficie elle-même ;
- de construire avec les caractéristiques réduites admises par le contrôle ;
- de réduire les frais d'exploitation en tenant compte d'exigences moindres des usagers : création de haltes, personnel polyvalent ;
- de pratiquer des tarifs rémunérateurs mais bien ajustés aux situations locales. Cette symbiose permet d'organiser au mieux les correspondances et les transmissions aux points de jonction et de bénéficier du concours et des conseils des cadres de la grande compagnie. Le système est toutefois limité par les craintes de la grande compagnie de ne pas voir ses engagements régulièrement réglés. Il serait nécessaire qu'elle puisse bénéficier de la garantie de l'État pour les sommes qu'elle consacre à ses services de correspondance et que l'aide de l'État aux petites compagnies de ce type soit améliorée.

Le député Jean David propose en 1879 la constitution de groupes de lignes du 3^e réseau, de 2 000 km au plus, annexant certaines lignes concédées antérieurement et affermés par adjudication à des sociétés qui fourniraient le matériel. Ces compagnies devraient appliquer une tarification établie par une commission instituée par l'État. Elles seraient rémunérées par des allocations forfaitaires au km-train et par une part des produits nets. L'idée est reprise par la commission extraparlamentaire de 1882, mais celle-ci conclut à l'écarter provisoirement sauf à la reprendre en cas d'échec des discussions avec les grandes compagnies.

De ces propositions assez disparates, que peut-on retenir ?

Les compagnies fermières de Jean David sont hors de notre sujet. Cette proposition semble surtout avoir été destinée à introduire



une tarification d'État dont on voit d'ailleurs mal comment elle aurait pu s'articuler avec le système d'homologation des tarifs des grandes compagnies. Et sa prise en considération par la commission extraparlémentaire était surtout un moyen de pression sur celles-ci.

Le statut de compagnies satellites qui a la préférence de Level diffère peu de celui de filiales de la grande compagnie, jouant le rôle de correspondantes pour ses acheminements terminaux. Picard¹⁹ le rapproche de celui d'un affermage ou d'une régie intéressée de la grande compagnie tel qu'il fut pratiqué par la Compagnie de l'Ouest pour le réseau breton.

Le cas exemplaire du P.L.M. et de la Compagnie des Dombes

Seul le système exposé par Auguste Chérot était donc susceptible de fournir un cadre de véritable partenariat entre une compagnie maîtresse des grands axes et des compagnies secondaires autonomes exerçant pleinement leur rôle mobilisateur des initiatives locales, encore qu'il envisageât pour elles le concours d'une garantie d'intérêt.

C'est la Compagnie des Dombes qui semble s'être le plus approchée de ce modèle et nous pouvons donc tenter de comprendre, à partir de cet exemple concret, pourquoi il ne put s'établir durablement. En effet, la Compagnie des Dombes tendait à établir un réseau continu, encadré par les lignes du P.L.M., d'une longueur et d'une homogénéité suffisantes pour assurer l'indépendance de son exploitation. Par ailleurs la rigueur de ses études techniques, commerciales et financières lui assurait une activité rémunératrice. Enfin, elle entretenait des rapports loyaux avec le P.L.M. qui reconnaissait la valeur des trafics qu'elle avait initiés.

Mais elle avait 12 points de contact avec la grande compagnie et, comme le constatait Lucien Mangini devant la commission sénatoriale²⁰ : « Nous sommes en concurrence sur toutes nos lignes qui sont des raccourcis. » Or toutes les grandes compagnies firent toujours montre de la plus franche hostilité envers ces « raccourcis », et la déclaration du chef de l'Exploitation du P.L.M. citée plus haut le confirme. Elles ne voulurent jamais transiger sur la question du transit de leurs trafics par une compagnie secondaire, qui devait être expressément réclamé, alors même que les raisons invoquées par le P.L.M. ne s'appliquaient guère au transit par wagons complets, le plus rémunérateur. Nous ne possédons pas de statistiques détaillées qui permettraient de se rendre compte de l'importance de ce trafic de transit dans les ressources de la Compagnie des Dombes. Le directeur de l'Exploitation du P.L.M. l'estimait de l'ordre du quart, mais le traité de rachat détermine l'indemnité à verser par le P.L.M. sans aucun abattement sur le total des recettes.



Pierre PROTAT

Quoi qu'il en soit, la déclaration de ce directeur ramenait la Compagnie des Dombes au statut d'un ensemble de lignes d'acheminements locaux et terminaux, si bien qu'une application aussi restrictive d'un tarif commun ne pouvait que faire baisser les parts de la compagnie secondaire en raison de la dégressivité des tarifs, sans lui accorder la moindre participation à certains trafics de transit.

Or le contexte économique général évoluait : après la période des transferts du roulage, les trafics locaux, le plus souvent agricoles et peu élastiques, s'essoufflent. En revanche le décroisement régional s'accroît rapidement et l'influence des usagers des transports à longue distance tend à devenir prépondérante. Pour ceux-là, seule une grande compagnie peut être un interlocuteur valable. En un certain sens, on peut donc dire que la Compagnie des Dombes, ayant désenclavé des zones à bon potentiel économique, fut débordée par les succès qu'elle avait obtenus.

Les discussions que les Mangini menèrent avec le P.L.M. constituent probablement la recherche la plus sérieuse et la plus approfondie, par des professionnels, d'une solution à la question que nous nous sommes posée et leurs déclarations confirment bien que c'est sur les problèmes d'interpénétration et de tarifs qu'ils ont buté alors qu'ils subissaient des pressions de plus en plus vives de leur clientèle : « A un moment donné, déclarent-ils, la nécessité d'avoir un tarif commun s'est imposée. La recherche en commun d'une solution favorable a peu à peu fait naître la pensée d'une exploitation unique²¹. »

Le rachat de la Compagnie des Dombes par le P.L.M. marque la disparition définitive des compagnies secondaires autonomes insérées dans le réseau d'intérêt général à voie normale. C'est le moment où apparaissent des sociétés spécialisées comme la Société des chemins de fer économiques et la Compagnie des chemins de fer départementaux qui vont construire et exploiter des voies ferrées d'intérêt local, ou même d'intérêt général, à voie métrique.

Notes

1- 222 km supplémentaires avaient été concédés sous le régime de la loi de 1880. Les concessions en voie métrique portaient alors sur 464 km, dont 253 étaient exploités.

Par ailleurs, 1 544 km étaient en cours de construction par l'État en application du programme de 8 637 km adopté en 1879 dont 4 584 avaient été déclarés d'utilité publique (hors le réseau corse en voie métrique).

2- Voir Ginette Kurgan-van Hentenryk, *Rail, finance et politique : les entreprises Philippart*, Bruxelles, Ed. de l'université de Bruxelles, 1982, 392 p.

3- Voir Dominique Audet-Perrier, *L'Implantation du chemin de fer en Charente et ses conséquences économiques et sociales, du mythe à la réalité, 1836-1883*, thèse de doctorat, université de Poitiers, 1994, 910 p. ; publication remaniée sous le même titre, Paris, Le Croît vif, coll. « Documentaires », 1997, 464 p.

4- Voir Pierre Protat, *La Compagnie des Dombes*, étude déposée à l'AHICF, 2 vol., 1999.

5- A. Picard, *Les Chemins de fer français, étude historique sur la constitution et le régime du réseau*, 6 tomes, Paris, J. Rothschild, 1885, tableaux statistiques in t. 4 et t. 6, Tableau 35 : Dépenses de premier établissement et résultats d'exploitation en 1881 et 1882 des lignes secondaires concédées.

6- Les montants arrondis de subventions au km que nous citons comprennent la valeur des terrains remis.

7- Sources des chiffres :

- Charentes : voir note 3 ;

- Dombes : Archives départementales du Rhône, séries XII-S2 et 8MP 212, Bilans de la compagnie ; A. Picard, *Les Chemins de fer français, étude historique sur la constitution et le régime du réseau*, 6 tomes, Paris, J. Rothschild, 1885, in t. 2 et 3, *passim*, et t. 4, Tableau 35, p. 922 ; Commission sénatoriale d'enquête de 1878, déposition Mangini ; AN, F 12, F 13, F 14, F 15.

8- AN, F 14 831 et 832, demandes d'indemnités par le département de Saône-et-Loire lors du classement d'intérêt général de ses lignes d'intérêt local ; délibération du Conseil général des Ponts et Chaussées ; rapport du service de Contrôle des chemins de fer ; rapport du service des Études financières du Crédit lyonnais.

9- A. Picard, *Traité des chemins de fer*, Paris, J. Rothschild, 1887, 4 tomes, in t. 1, chap. VII, « De la construction et de l'exploitation par l'État ou par les compagnies », Conclusion, p. 540.

10- Rapport de M. Cézanne, au nom de la commission du régime des chemins de fer sur le projet d'une ligne nouvelle de Calais à Marseille du 3 février 1873 (*J.O.* des 20, 21, 22 février 1873).

11- Première délibération de l'Assemblée sur le projet de convention avec la Compagnie P.L.M., 20 mai 1875 ; réponse de M. Cézanne, rapporteur, à M. Clapier (*J.O.* des 21 au 30 mai 1875).

12- A. Picard, *Traité des chemins de fer, op. cit.* t. 2, « Du mode de concession », p. 82.

13- Loi du 12 juillet 1865 ; rapport du comte de Hon au Corps législatif (*Moniteur universel*, 29 juin, 1^{er} et 2 juillet 1865).

14- Mémoire Bergeron au conseil général de l'Ain, 8 août 1866 (Archives départementales de l'Ain, série S, ligne Bourg-Bellegarde, carton 9).

15- Commission sénatoriale d'enquête sur le régime des chemins de fer d'intérêt général de 1878 ; déposition de M. Vuitry, président du conseil d'administration du P.L.M., 24 janvier 1878.



Pierre PROTAT

16- Tarif général commun soumis à l'homologation ministérielle en juillet 1880 par le consortium des six grandes compagnies et qui était en discussion avec l'administration.

17- Déclaration du directeur de l'exploitation du P.L.M. au conseil d'administration de la compagnie lors de la séance du 4 novembre 1881 (Archives P.L.M., AN 77 AQ-188).

18- Les clauses financières des conventions de concession des compagnies algériennes comportaient une garantie d'un minimum de revenu kilométrique annuel (pour un nombre de kilomètres ou d'une dépense maximale de construction fixée). Ce revenu était calculé en retranchant de la recette kilométrique des frais d'exploitation évalués forfaitairement en fonction de la recette brute, selon un barème révisable périodiquement (en valeur absolue ou en pourcentage).

19- A. Picard, *Traité des chemins de fer, op. cit.* t. 2, « De l'étendue des réseaux », p. 49.

20- Commission sénatoriale d'enquête sur le régime des chemins de fer d'intérêt général de 1878 ; déposition de M. Mangini, 29 janvier 1878.

21- Rapport du conseil d'administration de la Compagnie des Dombes à l'assemblée générale des actionnaires, 24 juin 1882.

Annexe

Concessions attribuées à des compagnies secondaires au cours de la période 1859-1883

(situation au 1^{er} janvier 1884 - longueur des lignes en km)

Ne figurent pas :

- les chemins de fer industriels ;
 - les systèmes spéciaux et tramways ;
 - les concessions d'intérêt local attribuées initialement à une grande compagnie et non rétrocédées par celle-ci à une compagnie secondaire.
- N'ont pas été retenues non plus les concessions soustraites au territoire français après la guerre de 1870.

- Tableau 1 : Concessions d'intérêt général
- Tableau 2 : Concessions d'intérêt local (loi de 1865)
- Tableau 3 : Concessions d'intérêt local (loi de 1880)
- Tableau 4 : Concessions de voies métriques

Tableau 1 : Concessions d'intérêt général.

Compagnies et lignes	Longueur		Exploitation		Cessions et rachats	Observations
	Concédée	Ouverte	Directe	Sous-traitée		
Mines d'Anzin Anzin-Condé ¹	18	18	18			1- La Cie exploite Somain-Anzin (19 km) ouvert avant 1859 2-Déchéance. Nvelle concession à la Cie du Nord 3-Société belge
Houillères de Béthune	50	50			Nord 50	
Lille-Valenciennes	81	65			Nord 81	
Arras-Étaples ²	99					
Hazebrouck-Frontière ³	15	15	15			
Dunkerque-Frontière	15	15			Nord 15	
Armentières-Frontière	3	3			Nord 3	4- Reste à construire Erquelines-Fourmies (49km). Cie du Nord en 1889
Nord-Est ⁴	305	256		256	Nord 46	
Picardie-Flandres	46	43				
Enghien-Montmorency	3	3	3		Est 8	
Bondy-Aulnay les Bondy	8	8				
St-Dizier - Vassy - Doulevant le château	38	38		38		
Lérouville-Sedan	143	143			Est 143	5- Transferts en 1883 : 71 km au P.O., 62 km au P.L.M., 160 à la Cie de l'Est 6- Abandon de 5 km 7- Transfert au P.O. en 1883 8- Tours-La Châtre (152 km) transféré au P.O. en 1883 9- Le Réseau de l'État exploite 51 km au 1-1-1884
Orléans - Châlons-sur-Mame ⁵	293	293			R. État 293	
Vitré-Fougères ⁶	85	80			Ouest 80	
St-Nazaire - Le Croisic ⁷	33				R. État 33	
Vendée ⁸	494	240			R. État 392	
Bressuire-Poitiers ⁹	83	12			R. État 83	
Charentes ¹⁰	730	502			R. État 730	
Marmande-Angoulême ¹¹	180				R. État 225	
Clermont-Tulle ¹²	225				P.O. 61	
Libourne-Bergerac	61					
Bordeaux-Le Verdon ¹³	100	100	100		P.O. 156	
Bourges-Gien et Beaune la Rolande ¹⁴	156					
Besançon-Morteau ¹⁵	98				P.L.M. 98	15- Non ouvert au 1-1-1884 16- Déchéance puis rachat. Non ouvert ni reconcédé en 1884
Epinac-Velars ¹⁶	56				P.L.M. 166	
Dombes	166	160				17- Fusion avec le P.L.M. en 1886 18- Abandon de 5 km. Séquestre en 1885. Concession P.L.M. en 1890
Lyon-Sathonay ¹⁷	7	7		7	P.L.M. 6	
Anduze-Lézan	6					
Alais au Rhône ¹⁸	64	59	59			
Perpignan-Prades ¹⁹	41	27			Midi 41	19- Expérience d'exploitation en régie de 1881 à 1883 20- Prorogation du délai de construction. Non ouverte au 1-1-1884 21- Reste à construire en 1884 22- Seul le raccordement du Vieux Port (3 km) est construit en 1883. Exploité par le P.L.M. en 1886.
Arles - St-Louis ²⁰	39					
Port-de-Bouc - Martigues ²¹	5	3	3			
Marseille-Banlieue Sud ²²	19					
Totaux	3 765	2 140	198	301	2 710	

Tableau 2 : Concessions d'intérêt local (loi de 1865).

Compagnies et lignes	Longueur concédée	Exploitation		Cessions et rachats CFIL	Abandons		Observations
		Directe	Sous traitée ouverte		Classée RIG	Sans suite	
Lille-Valenciennes ¹	139					88	1- Les 51 km ouverts par le syndic de faillite. 2- St-Just-Montdidier (18 km) concédés initialement à la Cie du Nord.
Picardie-Flandres ²	115			Nord 51			
Achiet-Bapaume	31	31		Nord 115			
Boileux-Marquion	26	26					
St-Quentin-Velu-Bertincourt	51	51					
Arras-Doullens	32			Nord 32			3- Doullens-Frévent, 19 km, construit par la Cie du Nord. 4- Les 123 km concédés à la Cie du Nord, rétrocedés puis repris par elle. 5- Devient cie d'intérêt général. Exploitée par le Cie de l'Est.
Frévent-Gamaches ³	93			Nord 93			
Le Tréport-Abancourt	57			Nord 57			
St-Quentin-Guise et Crécy-la Fère	61	61					
Magny-Chairs	11	11					
Orléans-Rouen ⁴ (réseau de l'Osè)	163		[84]	Nord 123		40	6- Devient cie d'intérêt général. Exploitée par le Cie de l'Est. 7- Exploitée dès son ouverture en 1875 par la Cie de l'Est. RIG en 1881. 8- Au 1 ^{er} janvier 1884, 14 km non ouverts. 9- Déchéance. 10- Amagne-Vouziers construit par le département, puis concédé. 11- Remilly-Raucourt exploité par la Cie de l'Est en CFIL.
Epemay-Romilly ⁵ (RIG 1879)	84						
Bazancourt-Béthéniville ⁶	17		[17]				
Narquois-le-Petit-Gondrecourt ⁷	35			Est 35			
Naix-Ménaucourt-Gué Ancerville ⁸	36	22	14			75	
Eurville-Lérouville ⁹	75			Est 65			12- Traité d'exploitation par la Cie de l'Est. 13- Devient cie d'intérêt général. Exploitée par la Cie de l'Est. 14- Devient cie d'intérêt général. Exploitée par le Cie de l'Est. 15- Traité d'exploitation par la Cie de l'Est. 16- Construites par l'Etat et cédées en concession à la Cie de l'Est en 1883.
Amagne-Vouziers-Apremont ¹⁰	65			7 Est 12			
PontMaugis-Mouzon-Raucourt ¹¹	19						
3 CFIL des Ardennes non concédés ¹²	15		15				
Nancy-Vézelize (RIG 1879) ¹³	35		[35]				
Nancy-Château Salins ¹⁴	24		[24]				17- Traité d'exploitation par la Cie de l'Est 18- Rétrocedée en 1882 à la Cie de l'Est. Reste CFIL. 19- Concession rétrocedée à la Cie de l'Est qui ouvre la ligne. 20- Réseau classé d'intérêt général en 1892 et affecté à la Cie de l'Ouest. 21- Transfert de 153 km au P.O. en 1883. Le Réseau de l'Etat construit 160 km 22- Sont réconcédés en 1883 : 207 Km à la Cie de l'Ouest et 14 Km au Réseau Etat
Avricourt-Cirey ¹⁵	18		18				
Toul-Colombey et Lunéville-Gubwiller ¹⁶	32			Est 72		32	
Vosges	72						
Charmes-Rambervillers ¹⁷	28		28				
Remiremont-Cornimont ¹⁸	21			21			20- Réseau classé d'intérêt général en 1892 et affecté à la Cie de l'Ouest. 21- Transfert de 153 km au P.O. en 1883. Le Réseau de l'Etat construit 160 km 22- Sont réconcédés en 1883 : 207 Km à la Cie de l'Ouest et 14 Km au Réseau Etat
Vézelize-Mirecourt ¹⁹	24			Est 24			
Orléans-Châteaus ²⁰ (réseau de l'Eure)	227	227		R Etat 348			
Orléans-Rouen ²¹ (réseau d'Eure-et-Loir)	793					130	
— id ²² —	3	3				315	
Rouen-Petit-Quevilly	3						
Totaux partiels	2 402	432	[160] + 61	28	1 027	347	333

Compagnies et lignes	Longueur concédée	Exploitation		Cessions et rachats		Abandons		Observations
		Directe	Sous traitée ouverte	CFIL	Reclassée IG	Classée RIG	Sans suite	
Reports	2 402	432	14	28	1027	347	333	
		[160] + 61						
Lisieux-Orbec et Mézidon-Dives	46	28			Ouest 46			1- Arrangement du département avec la Cie de l'Ouest après déchéance.
Caen à la mer	28			28				2- Nouvelles concessions à la Cie de l'Ouest (Carentan-Carteret non ouverte au 1-1-1884).
Falaise-Berjou ¹	28					33		
Caen-Aunay-sur-Odon ²	33	66				43		
Alençon-Condé-sur-Huisne	66							
Carentan-Carteret	43							
Valognes-Barfleur ³	44			44				3-Concession reprise sous le régime de la loi de 1880.
Briouze-La Ferté-Macé ⁴	14			14				4- Séquestre.
Avranches-Passais ⁵	52					52		5- Nouvelle concession à la Cie de l'Ouest. Non ouverte au 1-1-1884.
Cherbourg le Roussel-Montsecour ⁶	28	19	9					6- Ouverture partielle en 1883. Déchéance ensuite.
Mamers-St-Calais	77	77			R. Etat 89			
Maine-et-Loire et Nantes	89							
CFIL de Maine-et-Loire ⁷	127							
Chemin de fer Nantais	183				R. Etat 183	103	24	7- Concession de 103 km au Réseau de l'Etat en 1883. 24 km supprimés.
Tourmon-La Châtre ⁸	100					100		8- Déchéance. Construction par l'Etat, concession au P.O. Ouvert après 1883.
Poitiers-Saumur	86				R. Etat 86			9- Transfert de 27 km au P.O. en 1883. 17 non ouverts par R. Etat en 1883.
Charentes ⁹	44				R. Etat 44			10- Prolongée et classée RIG en 1883. Incorporée alors au R. Etat.
Barbezieux-Châteauneuf ¹⁰	18	18						11- Concession sans effet. RIG en 1879. Non ouverte au 1-1-1884.
Cognac-Sugères ¹¹	75				R. Etat 69	75		12- Compagnie du Médoc.
Pons-La Tremblade	69							13- Incorporée après 1883 au réseau de la SGCFE de la Gironde.
Margaux-Castelnau ¹²	8		8					14- Concessions reprises sous le régime de la loi de 1880.
Nizan-Sore ¹³	31	31		267				15- Fermé en 1884.
Blayais et Landes de Gironde ¹⁴	267							16- Intégré après 1884 dans le réseau des voies ferrées départementales.
La Teste-Etang de Cazaux ¹⁵	13	13						
Bayonne-Biarritz ¹⁶	8	8						
Totaux partiels	3 979	692	31	381	1544	753	357	
		[160] + 61						

Compagnies et lignes	Longueur concédée	Exploitation		Cessions et rachats		Abandons		Observations
		Directe	Sous traitée ouverte	CFIL	Reclassée IG	Classée RIG	Sans suite	
Reportis	3 979	692	[160] + 61	381	1 544	753	357	
Henrichemont-Sancerre ¹	32					87	32	1- Résiliation.
La Guerche-Châteaumeillant ²	87					129		2- Déchéance RIG en 1883. Concession reprise par la SGCFE.
Dombes	259				P.L.M. 259			3- Déchéance. Concession au P.L.M. en 1883. Non ouverte au 1-1-1884.
Roanne-Châlon ³	129				P.L.M. 13			4- Raccordement de Montalieu avec la Cie des Dombes en construction.
Belleville-Beaujeu	13							
Est de Lyon ⁴	91	90	1					
Sathonay-Trévoux ⁵	19	19						5- Traité d'exploitation avec Cie des Dombes, puis P.L.M.
Saint-Victor-Cours	13	13						6- Déchéance. Construction par l'Etat. Non ouverte au 1-1-1884.
Vertaizon-Billom	9	9			P.L.M. 27			
Bonson-St-Bonnet-le-Château	27							
Albertville-Moutiers ⁶	28					28	14	
Hérault	186	101	71					7- Déchéance pour 44 km. Reconçédées sous le régime CFIL de 1880.
Bouches-du-Rhône ⁷	69	69						
Totaux	4 941	974	[160] + 80	381	1 843	997	403	

Sur 4 941 km concédés à des compagnies secondaires sous le régime de la loi de 1865, elles en ont construit et ouvert 2 678, soit 54 %, au cours de la période sous revue et elles en exploitent en autonomie 974, qui se réduiront à environ 500 dix années plus tard. Par ailleurs, 3 000 km ont été reclassés d'intérêt général.

Tableau 3 : Concessions d'intérêt local (loi de 1880).

Lignes	Longueur	Observations
Estrées-St-Denis-Foissy	43	1- Nouvelles concessions SGCFE. 2- Nouvelles concession CFD.
Etival-Senones	9	
Ligré Rivière-Richelieu	16	
Blayais et Landes de Gironde ¹	267	
Landes	176	
Montalieu-Amblagnieu	3	
Perpignan-Barcarès	21	
Valognes-Barfleur ²	44	
Total	579	

Aucune de ces lignes n'est ouverte au 1^{er} janvier 1884.

Tableau 4 : Concessions en voie métrique.

Lignes	Longueur		Année concession	Observations
	concedée	exploitée		
Gray-Gy	22	22	1874	
Anvin-Calais	94	94	1876	
Marlieux-Chatillon	11	11	1876	
Avesnes-le-Comte-Savy-Berlette	10		1876	
Haironville-Triancourt	61	61	1877	
Beaumont-Hermès	31	31	1877	
Le Mans-Grand Lucé	31	31	1880	CFD
Ballon-Forges d'Antoigné	8	3	1880	
Tarascon-sur-Ariège-Saurat	6		1881	
Lyon-St-Just-Vaugneray et Mornant	38		1882	
Denain-le-Catelet	49		1882	
Port-Boulet-Châteaurenaud	103		1882	
Valmondois-Epias Rhus	13		1883	
Moulins-Cosne	52		1883	Allier SGCFE
Varennes-sur-Allier-Montvicq	72		1883	- id -
Commentry-Chambouchard	26		1883	- id -
Chantelle-Ebreuil	20		1883	- id -
Total	647	253		

Une première ligne à voie métrique de 15 km de longueur avait été concédée en 1871 entre Lagny et les carrières de Neufmoutiers, puis prolongée en 1873 sur Morcerf (+6 km) et raccordée au réseau à Lagny (+1 km). La compagnie fut mise sous séquestre en 1878 et déchuée en 1879.