

Chemins de fer secondaires : et si c'était à refaire ?

Paul Carencó



Édition électronique

URL : <http://rhcf.revues.org/2090>
DOI : 10.4000/rhcf.2090

Éditeur

Association pour l'histoire des chemins de fer

Édition imprimée

Date de publication : 2 mai 2002
Pagination : 395-405
ISBN : 00996-9403
ISSN : 0996-9403

Référence électronique

Paul Carencó, « Chemins de fer secondaires : et si c'était à refaire ? », *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 24-25 | 2002, mis en ligne le 28 avril 2015, consulté le 30 septembre 2016. URL : <http://rhcf.revues.org/2090> ; DOI : 10.4000/rhcf.2090

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

Tous droits réservés

Chemins de fer secondaires : et si c'était à refaire ?

Comme pour beaucoup d'activités humaines que nous accomplissons, j'ai été amené à me poser cette question au vu d'un graphique et d'une carte que d'autres conférenciers nous ont déjà présentés. Il s'agit du graphique représentant la croissance du réseau secondaire jusqu'à 22 000 km et sa quasi-disparition en vingt ans et, corrélativement, la carte de ce même réseau qui couvrait toute la France (figures 1 et 2). « Fallait-il faire tout cela pour ne l'utiliser la plupart du temps que 30 ans ? Etait-ce bien utile ? L'argent public a-t-il été bien utilisé ? » Voilà les questions que je me suis posées, en dehors de tout sentimentalisme, pour ces réseaux souvent pittoresques et attachants pour l'amateur de chemins de fer.

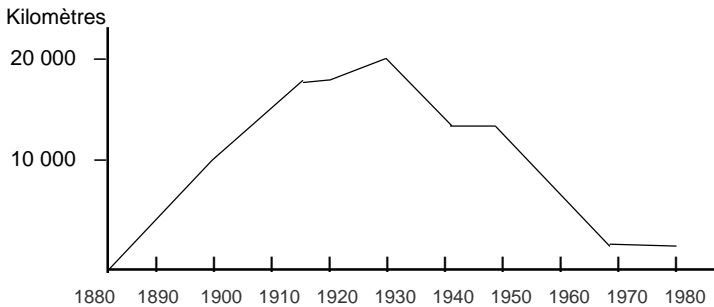


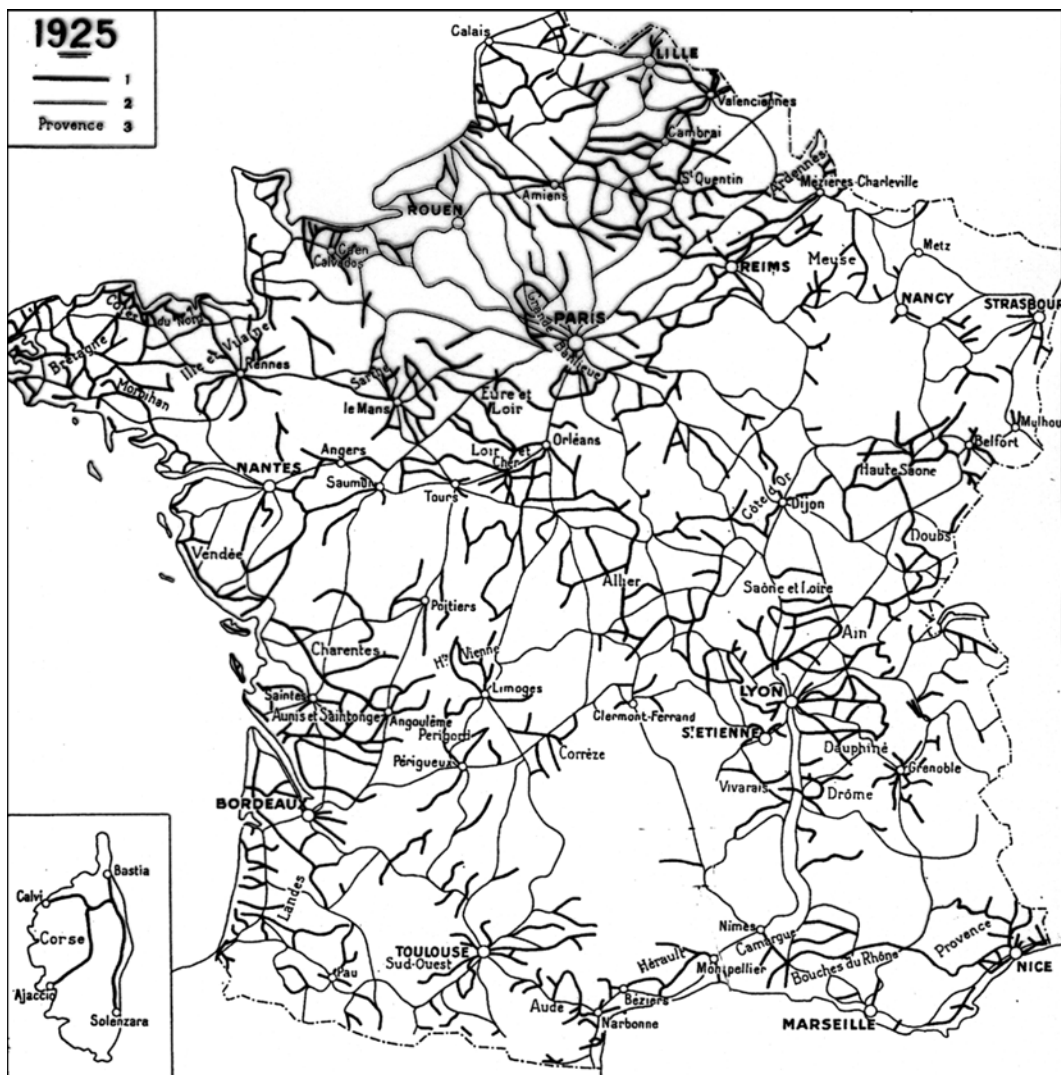
Figure 1 : La courbe générale d'évolution du kilométrage total des réseaux secondaires en France.

Pourquoi ont-ils disparu ?

Les divers exposés que nous entendons depuis deux jours ont tous montrés l'extrême diversité des lignes ferroviaires secondaires françaises.

Quelles étaient leurs principales caractéristiques ?

Ecartement : 85 % des réseaux étaient à voie étroite (presque toujours à écartement d'un mètre) et, donc, 15 % à voie dite normale. Il y eut quelques exceptions (1,10 m à Mondalazac qui donna naissance au 1,055 m... en Algérie) et des tentatives de compatibilité entre la voie étroite et la voie normale, en particulier à des fins stratégiques (figure 3).



Source : Lartilleux, *Géographie des chemins de fer français*, tome I, vol. 2, p. 5

Figure 2 : Les chemins de fer secondaires en 1925.

Ces essais recommandés par la Commission interministérielle dite « des petits rayons » furent conduits par le ministère des Travaux publics, en accord avec le ministère de la Guerre, pour évaluer dans quelle mesure les réseaux à voie étroite pourraient en cas de nécessité stratégiques être transformés en réseaux à voie normale. La ligne Draguignan-Grasse-Colomars-Nice fut ainsi choisie pour être dotée de quatre files de rails mais la voie normale fut paradoxalement déposée pendant la Première Guerre mondiale.



Figure 3. Essais de pose d'une voie à 4 files de rails à Draguignan, en 1889-1890.
Coll. Paul Carencio, cl. d.r.

Tracé et constitution de la voie : ceux-là étaient plus que divers ! Cela allait de l'accotement routier plus ou moins bien empierré jusqu'au tracé en site propre s'apparentant à une ligne d'un grand réseau. Ils ne présentaient donc aucune homogénéité. Le poids du rail lui-même variait de 15 à 25 kg au mètre.

Rayon de courbure : là aussi on constate une palette de solutions diverses qui vont de 50 m (voire moins) à 150 m de rayon de courbure minimum. Mais l'intérêt de la voie étroite n'était-il pas de pouvoir suivre le modelé des terrains ?

Pentes maximales : en général, 20 à 25 mm/m étaient un maximum. Mais les réseaux de montagne virent couramment des pentes de 30 mm/m, jusqu'à 50 mm/m (ou davantage en traction électrique).

Matériel roulant : celui-ci fut la plupart du temps conçu pour chaque réseau en fonction des matériels fournis par les constructeurs. Il y eut des matériels semblables mais aussi beaucoup de petites séries tant pour les machines que pour le matériel voyageurs ou marchandises.

Mais que de variantes !

- Le gabarit, la largeur en particulier allaient de 1,90 m à 2,6 m.
- Les attelages étaient très différents, même pour des réseaux voisins.
- L'empattement des voitures était conçu en fonction des courbes de la ligne.
- Les freins rassemblaient tous les types connus : air comprimé, à vide, etc. ; parfois seule la machine freinait sur certains réseaux à voie de 60 cm !
- L'alimentation électrique, le cas échéant, faisait appel aux différents systèmes connus. Les chemins de fers secondaires furent souvent des pionniers dans le domaine de l'électrification¹.
- Enfin, la cote de calage variait d'un réseau à l'autre et les véhicules d'un réseau à voie métrique ne pouvaient rouler sur un autre réseau à voie métrique au risque de dérailler sur les aiguillages...

Aussi, faire passer un wagon ou une voiture sur un réseau voisin relevait souvent de l'utopie : trop large, attelage et frein différents, pas la même cote de calage.

Néanmoins, une étude de 1923 aurait montré que 80 % de l'ensemble du matériel aurait pu être transformé afin de présenter les mêmes caractéristiques et être compatible².

Deux réseaux firent un effort dès 1925 pour être compatibles techniquement entre eux (V.F.D.M. et C.F.D.T. dans le Sud-Ouest, entre Toulouse et Castres), en adoptant notamment l'attelage central Willison. Mais dans les faits peu d'échanges de véhicules eurent lieu.

Leurs atouts et leurs faiblesses

Examinons les atouts et les faiblesses de nos chemins de fer secondaires en fonction de divers critères.

Critère géographique

Les diverses cartes projetées ont montré la capillarité de l'ensemble du réseau de lignes. Tout le territoire semble avoir été desservi. Toutefois, les analyses plus fines faites par le professeur Auphan ont montré, là encore, l'extrême diversité des situations régionales ou locales. Les cartes des densités (nombre de km de ligne par habitants, par km², etc.) ont montré de fortes disparités entre les régions. La question que l'on doit alors se poser est : les fortes densités de lignes ont-elles toujours correspondu aux plus forts besoins économiques ou sociaux ?

Critère de l'activité économique

Les chemins de fer secondaires ont-ils été utiles à l'activité économique ? Dans le contexte de l'époque 1880–1920 où aucun autre transport de masse n'existait, on doit répondre : oui. Les statistiques

existantes montrent que le trafic tant des marchandises que des voyageurs était important sur plus de 50 % des lignes. Mais même si les autres avaient un trafic faible, elles constituaient néanmoins le seul lien économique possible à l'époque au sein de mini-régions ou départements. Deux éléments cités par d'autres intervenants viennent corroborer ce fait :

- sur certains réseaux le nombre d'embranchements particuliers était important et corrélé à l'activité industrielle ;
- les centaines de photos en notre possession montrent de nombreux trains de marchandises importants et des gares et des débords en pleine activité (figure 4). Nous avons noté avec surprise la réserve de taille que constitue l'exposé de M. Balso qui estime que les chemins de fer de l'Hérault n'ont rien apporté à l'économie viticole.



Figure 4. Train mixte du Sud-France en gare de Vence (Alpes-Maritimes) vers 1925. Une voiture voyageurs, une voiture fourgon et 6 wagons marchandises attestent une certaine vitalité du trafic.

Coll. Paul Carencó, cl. d.r.

Le matériel roulant utilisé

Nous avons vu plus haut qu'il fut particulièrement hétérogène. Mais portons au crédit des différentes compagnies la volonté affichée d'innover dans le domaine technique. Elles furent les premières à utiliser :

- des locomotives à vapeur articulées
- des autorails légers, puis plus lourds
- des motrices électriques utilisant le courant industriel de l'époque et cela bien avant les grands réseaux.

L'exploitation : que n'a-t-on entendu à ce propos !

Le tortillard, le tacot, etc., qualifiaient la plupart de nos réseaux secondaires. Il est vrai que les horaires étaient parfois étranges, les durées de parcours peu respectées, les vitesses moyennes peu élevées (15 à 20 km/h), le confort médiocre et l'accueil pas toujours « commercial ». M. Ribeill a montré les conséquences peu heureuses de l'application des stipulations financières contenues dans les textes de concession. Cette fameuse « équation financière » avait pour finalité d'offrir des conditions d'exploitation que les usagers n'acceptaient pas toujours. Mais il est vrai aussi, et de nombreux récits d'époque l'illustrent, que les usagers étaient attachés à leur ligne, souvent seul lien avec le reste du département. Il est vrai aussi que certains réseaux firent des efforts pour offrir une exploitation moderne : pensons à « La flèche des Cévennes » (autorail double Billard) sur les Chemins de fer départementaux, ou aux autorails diesel-électriques des Chemins de fer de la Provence qui reconquirent tout le trafic voyageurs dès 1935 entre Toulon et Saint-Raphaël.

Mais l'indépendance des réseaux secondaires, l'hostilité affichée de certains grands réseaux à leur égard, l'hétérogénéité des matériels (voir plus haut) réduisait l'activité à une desserte locale, au mieux départementale.

Citons à cet égard l'amusante histoire qu'avait imaginée notre ami Jean Arrivetz, créateur du Chemin de fer touristique du Vivarais, à partir des indicateurs horaires de l'époque : un agriculteur appelé M. Voimétric de Régnay (Loire), voulant rendre visite à un ami viticulteur à Port-Boulet (Indre-et-Loire), avait consulté les indicateurs. Il aurait pu prendre les trains des grands réseaux et parcourir les 512 km en 10h mais il aimait voyager et décida de prendre successivement toutes ces lignes à voie métrique qui, par le Centre, le reliaient à Port-Boulet. Il parcourut ainsi 687 km en... 7 jours ! (mauvaises correspondances, trains circulant seulement les jours de marché, etc.). cet exemple illustre bien le fait que les réseaux existants étaient dévolus à une fonction bien précise : irriguer tout ou partie d'une zone géographique limitée (tabl. 1). Nous pouvons citer aussi les gares terminus dans « la pampa » et non dans une grande ville (par exemple Meyrargues pour les Chemins de fer de Provence ou La Voûte-sur-Loire sur les Chemins de fer départementaux).

Les finances : un critère déterminant

M. Ribeill a bien montré les mécanismes mis en œuvre et leurs effets pervers. Mais, au-delà de ceux-ci, on peut se demander (encore une fois dans le contexte de l'époque) si toutes les lignes et tous les réseaux avaient fait l'objet d'études sérieuses préalables autres que techniques ! A-t-on fait de mauvaises études économiques et financières

CFD de la Loire	Régny	8.15	13.10	1 ^{er} jour
	St Jean la Pendue	9.15	14.00	
		15.45		
	St Just en Chavalet	19.25		
Société Générale des Chemins de Fer Economiques	St Just en Chevalet	4.20		2 ^{ème} jour
	Lavoine Laprugne	5.02		
		5.27		
	Le mayet de Montagne	6.13		
		15.00		
	Lapalisse	16.07		
		17.45		
	Trézelles	18.20		
		18.45		
	Varenes sur Allier	19.40		
Varenes sur Allier Montmarault		8.23		3 ^{ème} jour
		11.52		
		18.50		
Cosne d'Allier		21.01		
Cosne d'Allier Sarcoins		9.07		4 ^{ème} jour
		11.18		
		12.15		
	La Guerche	12.53		
		16.15		
Veaugues		19.20		
		8.15		5 ^{ème} jour
Veaugues Argent		11.09		
Chemins de Fer du Blanc-Argent	Argent	14.16		
	Romorantin	20.05		
Tramways à vapeur du Loir-et-Cher	Romorantin	6.15		6 ^{ème} jour
	Neung sur Beuvron	7.20		
		b	a	
	Blois**	7.40	12.07	
		8.57	14.00	
Blois** Châteaurenault		c		6 ^{ème} ou 7 ^{ème} jour
		11.30	6.54	
Compagnie des Chemins de Fer départementaux	Châteaurenault	13.36	9.00	
	Rillé Hommes	16.49		
		21.22		
	Rillé Hommes	a	b	7 ^{ème} ou 8 ^{ème} jour
Port Boulet	7.50	9.27		
		8.52	11.03	
a : mardi seulement b : sauf mardi c : mardi et dimanche * : automotrice ** : tramway électrique entre Blois Vienne et Blois les Lices.				

Source : Jean Arrivet, « Le voyage de M. Voimétric », *Chemins de fer régionaux et urbains*, n° 191 (1985 - V), pp. 38-43.

Tableau 1. Régny-Port-Boulet en 1928, d'après Jean Arrivet.

voire pas d'études du tout ? Le problème de la gestion, en dehors même des conditions de concession, mériterait des études plus approfondies comparant plusieurs réseaux..

Soulignons enfin que l'affairisme ne fut pas étranger à nos chemins de fer secondaires, malgré leur petite taille. Citons par exemple les chemins de fer du Sud-France qui virent se développer une affaire où les protagonistes étaient aussi ceux de l'affaire de Panama...

Les politiques nationales et locales

Quel fut le poids réel des divers intervenants dans la création puis dans le maintien et la suppression de nos réseaux secondaires parmi les trois entités suivantes :

- responsables politiques élus (au niveau national et local)
- responsables économiques (entreprises industrielles et agricoles, etc., travaux publics)
- opinion publique (électeurs et usagers) ?

Il est très difficile de dégager une opinion générale. L'étude de chaque département est nécessaire : M. Joseph a bien montré ce qu'il en était pour le Tarn.

Il reste aux chercheurs à procéder à une étude exhaustive qui devrait couvrir plusieurs départements. On y verrait sans doute un étroit mélange entre intérêt public et intérêt privé avec des ambitions bien affichées et des motifs réels parfois moins clairs.

L'exposé de M. Marnot sur les ingénieurs parlementaires nous a aussi montré les connexions qui peuvent apparaître sur des grands projets.

Replaçons-nous en 1890-1900...

Sachant tout ce que nous avons entendu depuis deux jours, et ce qui a été écrit plus haut, que ferions-nous ?

Nous contenterions-nous des deux lois du 12 juillet 1865 et du 11 juin 1880... ou irions-nous plus loin ?

- Pour ma part je pense que trois domaines devraient être clarifiés :
- le domaine relatif aux aspects financiers des concessions. Celles-ci, ainsi que l'ont souligné plusieurs exposés, devraient comporter des clauses responsabilisant davantage les exploitants en les incitant à offrir un service de meilleure qualité ;
 - le domaine des rapports avec les grandes compagnies afin que le réseau secondaire constitue un réseau vraiment complémentaire du réseau principal et non un réseau parfois marginal ;
 - le domaine technique où une plus grande normalisation devrait pouvoir

être obtenue sur des points essentiels :

- cote de calage
- attelage
- frein.

L'État aurait-il dû être plus dirigiste que dans d'autres domaines ?

Je ne le pense pas. L'idée de laisser les départements maîtres de leur destin en matière de transport est une bonne idée. Mais dans le contexte de l'époque, la déconcentration des décisions était souvent un leurre. Sans doute, l'État aurait-il dû mieux encadrer les projets en exigeant des dossiers plus élaborés, notamment du point de vue de la prévision économique.

Par ailleurs, le régime des concession devrait-il être remis en cause ?

Autrement dit, la coexistence de groupes importants (Chemins de fer départementaux, Chemins de fer économiques, groupe Verney ou Jeancard, etc.) et d'entreprises départementales *stricto sensu* était-elle admissible ? Pour ma part je répondrai : oui. Ce système étant finalement le garant du non-établissement d'une entreprise monopolistique en laissant une certaine créativité à des entreprises plus petites.

Faisons-nous les mêmes erreurs en ce début des années 2000 ?

Nous n'avons pas à construire un réseau secondaire aussi dense, c'est donc sur deux domaines précis que porteront mes observations :

Les réseaux régionaux exploités par la SNCF

Le transfert de responsabilité de l'État vers les Régions est une décision fondamentale. On sait bien maintenant qui décide de la politique régionale des transports et, donc, qui est responsable des lacunes du service public.

Mais cette politique a un aspect négatif : la satisfaction de l'utilisateur peut être très différente selon la région où il vit !

Ici, dans la région Centre, la volonté politique des élus conduit à moderniser le matériel TER y compris celui de la voie métrique du Blanc-Argent. Dans d'autres régions, malgré un « effet d'affichage », depuis dix ans il ne se passe pas grand-chose...

Faudrait-il que l'État impose, lors du transfert des charges vers la Région, un minimum à réaliser dans le domaine du transport public régional par fer ?

Des études comparées entre régions avec des cartes de densité des dessertes ferroviaires pour les usagers pourraient être un excellent sujet pour des étudiants.

Les nouveaux réseaux de tramways

Depuis 1985, date à laquelle Grenoble a été la première ville à relancer le tramway, un certain nombre d'autres l'ont suivie. Ce sont des communes ou des agglomérations de communes qui décident de se doter d'une ou de plusieurs lignes. Mais l'État participe au financement (15 % à 25 % selon les projets) et devrait donc pouvoir donner son point de vue.

Or il apparaît que chaque réseau a sa spécificité, voire son originalité.

L'idée d'un tramway moderne rapide en site propre n'est pas toujours parfaitement mise en œuvre :

- tracés parfois compliqués qui allongent les temps de parcours et peuvent être dissuasifs pour l'usager ;
- pas de souterrain pour les carrefours stratégiques ou les secteurs stratégiques ou les secteurs très denses (à deux exceptions près : Rouen et Montpellier) ;
- sites propres pas toujours bien matérialisés,
- pas encore assez d'utilisation d'anciens sites ferroviaires pour desservir les zones urbanisées. Quant au matériel, l'idée lancée voici 30 ans par M. Caillavet d'un tramway français standard n'a pas eu de succès.

Chaque constructeur européen propose donc des rames assez différentes aux exploitants des réseaux. Heureusement, les techniques nouvelles offrent une grande souplesse dans la réalisation. A partir d'un même châssis et d'un même principe d'articulation, on peut offrir des rames assez différentes d'allure pour satisfaire les responsables politiques qui les commandent.

Conclusions

A la fin de cet exposé, je suis tenté de résumer mon opinion, qui a été confortée par ce que j'ai entendu dans ce colloque.

- Oui, le réseau ferroviaire secondaire français a été utile à l'économie française pendant au moins un demi-siècle.
- Oui, il aurait pu être constitué d'entités plus homogènes.
- Oui, certaines lignes auraient pu être conservées et modernisées, comme le sont et vont l'être le réseau du Blanc-Argent ou le réseau de Corse : Var, côte basque, Côtes-d'Armor, etc.
- Oui, un encadrement législatif et réglementaire mieux adapté aurait peut-être permis une meilleure qualité de service.

Mais aurait-il eu une plus grande pérennité face à l'énorme pression de l'automobile individuelle pour tous ?

Notes

- 1- Voir l'intervention de M. Machefert-Tassin dans le présent volume.
- 2- Citée par Edmond Duclos dans l'ouvrage *Autour des chemins de fer français* (Paris, Presses modernes, 1966).
- 3- Pensons par exemple aux 40 lignes construites après 1920 dont la plupart ne vécurent une quinzaine d'années et certaines ne dépassèrent pas cinq ans, dont E. Duclos donne la liste (*ibid.*, p. 205).
Après 1918, la construction de nouvelles lignes fut reprise mais à une cadence très réduite et désormais, l'essor était brisé. Nous citons ci-après les réalisations d'après-guerre, dont la plupart correspond d'ailleurs à des concessions accordées antérieurement à la loi du 31 juillet 1913 :
 - *Bas-Rhin* : Strasbourg à Ottrott.
 - *Jura* : Champagnole à Foncine-le-Bas et Boujailles, Morez à La Cure, Andelot à Salins.
 - *Doubs* : Pontarlier à Amathay-Vésigneux, Entreportes à Levier, Mouthe à Foncine-le-Haut.
 - *Yonne* : Sens à Villeneuve-l'Archevêque, Saint-Maurice-aux-Riches-Hommes à Nogent-sur-Seine.
 - *Eure-et-Loir* : Châteauneuf-en-Thymerais à La Loupe.
 - *Côte-d'Or* : Gevrey à Beaune et Nuits-Saint-Georges.
 - *Ain et Rhône* : Sault-Brenaz à La Balme-Les-Grottes.
 - *Loire* : Renaison à Ambierle, Bussièrès à Regny.
 - *Haute-Savoie* : Samoëns à Sixt.
 - *Isère* : La Mure à Corps et Valbonnais.
 - *Côtes-du-Nord* : Yffiniac à Matignon, Lamballe à Saint-Alban, Lancieux au Guildo, Dinan à Collinée, Plémy à Loudéac, Plouha-Embranchement à Paimpol, Tréguier à Paimpol, Pleumeur-Gautier à Pleubian, Guingamp à Saint-Nicolas-du-Pélem.
 - *Vendée* : Bourgneuf-en-Retz à Beauvoir-sur-Mer, La Barre-des-Monts aux Sables d'Olonne, Talmont à Luçon.
 - *Basses-Pyrénées* : Biarritz à Hendaye, Saint-Jean-de-Luz à Sare.
 - *Tarn-et-Garonne* : Valence-d'agen à Montaigu-de-Quercy, Montauban à Monclar-de-Quercy, Bourret à Verdun-sur-Garonne, Castelsarrasin à Lavit-de-Lomagne.
 - *Tarn et Haute-Garonne* : Toulouse à Castres, Beaupré à Revel, Saint-Sulpice à La Ramière.
 - *Alpes-Maritimes* : Pont-Charles-Albert à Roquesteron, Pont-de-Gueydan à Guillaumes.