

# Revue d'histoire des chemins de fer

(ISSN 0996-9403)

n° 30 (printemps 2004)

## **Le siècle des chemins de fer secondaires en France, 1865-1963. Les entreprises, les réseaux, le trafic**

par Maurice Wolkowitsch, professeur émérite à l'université de la Méditerranée

Avant-propos

Introduction

### **Première partie : Le milieu et les sources**

#### **Chapitre I. Le contexte dans lequel évoluent les chemins de fer secondaires**

- > Le contexte administratif et démographique
- > Influence de l'évolution de la société sur le développement des chemins de fer secondaires
  - . Première période 1860-1913 ( les forces en présence - Le cadre juridique)
  - . Seconde période 1914-1963

#### **Chapitre II. Les sources**

- > Les ressources des archives départementales et communales (les comptes rendus des débats au sein des assemblées des collectivités territoriales ; les autres documentations disponibles dans les archives locales)
- > Les monographies de lignes ou réseaux
- > Les revues et les annuaires
- > Les difficultés propres à la recherche sur les chemins de fer secondaires

### **Deuxième partie : Les entreprises**

#### **Chapitre III. L'histoire des entreprises**

- > Trois départements en exemples : la Haute-Saône, l'Hérault, la Gironde
- > Les entreprises et leurs concessions

#### **Chapitre IV. Essais de typologie des compagnies de CFIL et de TVM**

- > Typologie d'après le kilométrage exploité
  - . Les compagnies exploitant de 1 à 3 lignes, rarement plus de 50 km
  - . Les compagnies exploitant un réseau départemental
  - . La concentration dans le secteur des chemins de fer secondaires (CFIL et TVM)
  - . Les compagnies de tramways pour voyageurs seulement ou pour voyageurs, bagages et messageries (TV et TVB)
- > Une autre approche des entreprises
  - . Les critères de différenciation entre les entreprises (coût de construction, surface financière)
  - . Les divers types d'entreprises : Les petites entreprises (exemple de la ligne d'Étainhus-gare à Saint-Romain-de-Colbosc ; données générales - capital, dirigeants, personnel et matériel -) ; Les entreprises à assise départementale (exemple de la Compagnie des tramways de l'Indre ; données générales - intervention de la politique, capital engagé et milieu financier, matériel et personnel -) ; Les hommes qui ont contribué à la naissance de la multitude des compagnies secondaires ; Les grandes entreprises (données générales ; le groupe Empain ; la CFD ; la SGCFE - conseil d'administration, la Société et la politique, matériel et personnel, la politique sociale -)

#### **Chapitre V. Les entreprises et les problèmes financiers**

- > L'État et les compagnies de chemins de fer secondaires
- > Les rapports aux assemblées des actionnaires de la SGCFE
- > Garantie d'intérêt et compagnies de chemins de fer secondaires
- > Les entreprises à la recherche d'autres financements
- > La nature et la répartition des dépenses d'établissement (montant, nature et facteurs de variations : le kilométrage exploité, le milieu géographique, l'écartement et le statut, le cas de la SGCFE)
- > Définition du compte d'exploitation
  - . Les facteurs de variations du coefficient d'exploitation (définition, montant et facteurs de variation du compte d'exploitation : ventilation des postes de recettes et dépenses, écartement et statut juridique, kilométrage exploité, milieu géographique, compensation du trafic et coefficient d'exploitation)
  - . Évolution de la situation des entreprises de CFIL et de TVM

#### **Chapitre VI. Typologie et situation financière des entreprises de TV et de TVB**

- > Les entreprises à l'origine des réseaux de TV
  - . Les premières entreprises
  - . Quatre grandes entreprises
  - . Les matériels en service, de l'extinction de la cavalerie au triomphe de l'automotrice
  - . Les personnels

- > La situation financière des entreprises de TV et de TVB en 1911
- > Conclusion

### **Troisième partie : Les moyens au service des entreprises**

#### **Chapitre VII. Les équipements**

- > La voie
- > Les bâtiments (ateliers, points d'arrêt, conservation du patrimoine bâti)
- > Les matériels
- . Allongement du réseau et croissance du parc, les engins de traction, les voitures et fourgons, les wagons
- > L'inégale répartition de la dotation en matériel suivant les lignes

#### **Chapitre VIII. Les personnels**

- > Évolution générale de l'emploi
- > L'organisation administrative des services (administration centrale, divisions opérationnelles (Mouvement et Trafic, Matériel et Traction, Voie et Bâtiments)
- > La politique sociale des compagnies de chemins de fer secondaires (temps de travail et temps de repos, politique salariale)
- > Comparaison entre les personnels des grandes compagnies et des compagnies de chemins de fer secondaires

### **Quatrième partie : L'évolution des réseaux de chemins de fer secondaires**

#### **Chapitre IX. Une phase de progression (1865-1920)**

- > La progression des réseaux
- . Réseaux de CFIL et de TVM
- . Réseaux de TV et de TVB
- > La situation des réseaux de chemins de fer secondaires en 1911
- . Réseaux de CFIL et de TVM (concession et mise en service, réseau exploité (km pour 100 000 habitants et 100 km<sup>2</sup>), organisation spatiale des réseaux (huit études de cas, modèles théoriques et réalités), choix des conseils généraux)
- . Réseaux de TV et de TVB

#### **Chapitre X. L'évolution à l'ère de la concurrence automobile**

- > Les modalités du développement de la concurrence routière
- > La concurrence sur les divers types de réseaux (réseaux de TV et de TVB, réseaux de CFIL et de TVM - concurrence pour le transport des voyageurs, des marchandises -)
- > La lutte des VFIL contre la concurrence routière : du train à vapeur à l'autorail et à l'autocar
- > Du déficit d'exploitation à la contraction du réseau ferré et à la cessation d'activité de nombreuses entreprises (déficit, réseaux en 1937 et en 1951)

### **Cinquième partie : Trafics et tarifs**

#### **Chapitre XI. Le trafic**

- > Le trafic des voyageurs
- . CFIL et TVM (intensité du trafic (nombre de voyageurs à toutes distances au kilomètre exploité) ; trafic quotidien et types de compagnies ; les statistiques ; les voyageurs transportés, reflets de la société)
- . TVB et TV (typologie, flux, clientèle)
- > Le trafic des marchandises
- . Statistiques et tonnage total (l'intensité du trafic - tonnes de marchandises à toutes distances au kilomètre exploité -)
- . Les éléments du trafic de la petite vitesse
- . Les accessoires de la petite vitesse
- . Les accessoires de la grande vitesse (bagages et messageries : CFIL, TVM et TB)
- > Conclusion

#### **Chapitre XII. La politique tarifaire des compagnies de chemins de fer secondaires**

- > Règles communes aux compagnies de chemins de fer
- . Règles communes aux grands réseaux et exceptions
- . Règles communes à toutes les compagnies ferroviaires d'intérêt général et local et exceptions
- > La tarification sur les réseaux secondaires
- . Les tarifs spéciaux
- . Les tarifs communs (ententes tarifaires entre compagnies secondaires ; ententes tarifaires entre compagnies secondaires et grands réseaux - voyageurs, marchandises -)
- > Diversité des majorations tarifaires autorisées en 1928

### **Conclusion générale**

Table des illustrations

Index géographique

488 pages. Prix public **18 euros**

---