

**François Caron**

***Histoire des chemins de fer en France, 1883-1937***

**Tome second**

Paris, Fayard, 1029 pages, 40 €

**Compte rendu par Maurice Wolkowitsch, professeur émérite à l'université de Méditerranée**

Le tome second de *L'Histoire des chemins de fer en France* de François Caron est une somme dans toute l'acception du terme : diversité des sources, ampleur de la documentation mise en œuvre, multiplicité des thèmes évoqués, rigueur des analyses. L'auteur connaît tous les aspects de l'histoire des chemins de fer ; il est aussi à l'aise en parlant de locomotives que des emprunts, de cités de cheminots que de tarification, des directeurs des réseaux que des responsables syndicaux.

L'architecture d'ensemble offre deux livres. Le premier couvre la période qui va de la négociation des conventions Raynal (1883) au début de la guerre de 1914 ; il comprend sept parties, divisées elles-mêmes en chapitres :

- 1- Le gouvernement des chemins de fer en France
- 2- Les investissements dans les transports en France
- 3- La dynamique du système technique ferroviaire
- 4- Les transports de marchandises dans l'économie française
- 5- Les limites de la révolution des voyages
- 6- Performances et marché financier
- 7- Le monde des cheminots

Le deuxième inclut l'étude des chemins de fer dans le conflit et s'achève par un épilogue consacré aux négociations qui conduiront le 31 décembre 1937 à la fin du rôle des compagnies comme exploitants ferroviaires. Ce livre est divisé en cinq parties :

- 1- La guerre de 1914-1918
- 2- Crise et renaissance : 1919-1921
- 3- La convention de 1921 à l'épreuve
- 4- Le monde du travail
- 5- Investissements, marchés et innovations

Dans la rédaction, le lecteur trouve des pages successives, voire des chapitres consacrés à un thème dominant, le cas du mouvement syndical est exemplaire ; il trouve des thèmes relevant de plusieurs optiques, comme les gares étudiées pour leur architecture, ailleurs pour leur comptabilité ou pour leurs fonctions ; enfin, le cas le plus fréquent est celui de matières exerçant entre elles des influences réciproques, leurs rapports occupent une grande part du texte : tarification, trafic, déficit, tutelle... En inventoriant le nombre de pages où les diverses matières sont analysées, le nombre de fois où elles sont

évoquées de façon significative, il nous semble cerner celles que l'auteur a privilégiées ; devant l'ampleur de la tâche, il ne pouvait éviter de faire des choix (tableau 1).

L'index des noms propres cités est riche d'enseignements, leur nombre retient l'attention. Nous les avons inventoriés par activité. Nous avons retenu les acteurs de l'histoire des chemins de fer, en éliminant les observateurs que sont les universitaires et les journalistes alimentant leurs écrits par les débats parlementaires, les humeurs de l'opinion et quelques prouesses techniques des réseaux. Le système ferroviaire est par lui-même d'une grande complexité ; le régime des concessions a encore multiplié les intervenants.

**Tableau 1 - Index des principaux thèmes développés dans l'ouvrage**

| <b>Thèmes</b>                    | <b>Nombre de pages</b> | <b>Nombre d'évocations</b> |
|----------------------------------|------------------------|----------------------------|
| Finances                         | 147                    | 13                         |
| Tarifs                           | 117                    | 18                         |
| Syndicalisme                     | 107                    | 18                         |
| Trafics                          | 99                     | 20                         |
| Innovation (1)                   | 80                     | 11                         |
| Matériel                         | 68                     | 9                          |
| Rapports État compagnies         |                        |                            |
| Politique                        | 51                     | 8                          |
| Carrières (2)                    | 37                     | 8                          |
| Voie                             | 36                     | 6                          |
| Gares                            | 36                     | 6                          |
| Évolution des réseaux            | 33                     | 5                          |
| Sécurité (3)                     | 33                     | 5                          |
| Modes concurrents                | 30                     | 5                          |
| Politique sociale des compagnies | 25                     | 4                          |
| Électrification                  | 24                     | 7                          |
| Salaires                         | 22                     | 8                          |
| Administration des compagnies    | 16                     | 5                          |
| Effectif des cheminots           | 14                     | 3                          |

|   |    |   |
|---|----|---|
| Cadres  | 12 | 3 |
| Conseil d'administration                            | 12 | 2 |
| Conditions de travail (4)                           | 11 | 2 |
| Ateliers – dépôts                                   | 11 | 3 |
| Administration du ministère des Travaux publics (5) | 6  | 1 |
| Retraites   | 6  | 2 |

Légende :

- 1) Productivité – organisation scientifique du travail. cf. aussi électrification, matériel.
- 2) Origines sociales et géographiques, recrutement et patronage, hiérarchie, avancement.
- 3) Signalisation, block-system, dispatching, cf. aussi innovation, matériel.
- 4) Durée du travail, danger de certains métiers.
- 5) Services du contrôle des chemins de fer, comités et commissions.

Ce régime choisi en France impliquait des relations permanentes entre l'État et les compagnies de chemins de fer concessionnaires. Le premier était représenté par les hauts fonctionnaires du ministère des Travaux publics responsables des nombreux services chargés du contrôle des chemins de fer. Un organigramme les détaille en distinguant le contrôle au niveau national de celui concernant chaque compagnie. Les postes étaient confiés soit à des ingénieurs des Mines ou à des ingénieurs des Ponts, souvent polytechniciens, soit à des juristes ; sur les douze relevés dans l'index, un était inspecteur des Finances, cinq des conseillers d'État. Les membres des conseils d'administration des compagnies et d'abord les présidents, assistés des plus hauts responsables de l'administration des compagnies, polytechniciens aussi, étaient les interlocuteurs du ministre et de ses représentants.

Pour l'ensemble des compagnies, les administrateurs formaient un petit groupe d'environ 150 personnes, issues essentiellement des milieux de la finance et de l'industrie. Le nom de Rothschild vient à l'esprit, ceux des Hottinguer ou des Mallet sont aussi représentatifs. Se joignaient à ce milieu dominant, au gré du temps et suivant les réseaux, un Wendel (Comité des forges), un Turckheim (Société de Dietrich), un Fould (Chargeurs réunis), un Hély d'Oisel (Société générale) membres des conseils du PLM et de l'Ouest, et quelques représentants des chambres de commerces. Cette composition, où les fournisseurs et les grands clients des compagnies voisinaient avec la haute finance, donnait successivement aux républicains, aux radicaux, puis aux socialistes l'occasion de dénoncer la mainmise du grand capital sur le réseau ferré, qui devrait être au service de la collectivité. Les opposants exigeaient moins de complaisance de l'État à l'égard des compagnies ; ils agitaient le spectre du rachat qui a hanté les esprits sous toute la III<sup>e</sup> République ; F. Caron écrit à ce propos : "Les conditions du rachat étaient telles, que les actionnaires auraient eu tout à y gagner. Les compagnies se trouvaient ainsi bien protégées contre cette éventualité..." (p. 22). C'est un des avantages que les compagnies ont obtenus par la convention de 1883.

54 députés, sénateurs, ministres apparaissent au cours de la lecture ; plus de la moitié porte un nom qui a traversé l'histoire. Les ténors du Parlement participaient aux débats sur les chemins de fer, ce qui souligne l'intérêt porté à la question par les forces économiques et l'opinion publique. Si les majorités parlementaires, notamment sénatoriales, étaient hostiles aux solutions extrêmes, les compagnies bénéficiaient de peu de soutiens. Les modérés relayaient les plaintes de la clientèle, voyageurs, chambres de commerce, plaintes des industriels à propos des tarifs, tel Théodore Laurent, président de la Compagnie des forges et aciéries de la marine et d'Homécourt, plaintes aussi de plus modestes mais nombreux industriels, négociants et notables provinciaux : ne l'oublions pas, électeurs.

Les relations entre État et compagnies définies par contrats dans les conventions de 1883 et 1921 constituent deux étapes essentielles. Mais, pour autant, les compagnies sont confrontées en permanence à

des difficultés financières qu'elles doivent résoudre, spécialement lorsque les déficits se creusent. Les deux chapitres consacrés aux conventions, la sixième partie du livre I, "Performances et marché financier", le chapitre I de la III<sup>e</sup> partie du livre II, "L'échec financier ["de la convention de 1921", M. W.] traitent de ces questions dans les moindres détails.

L'auteur nous conduit pas à pas à travers la complexité de négociations rythmées par des avancées, des compromis, des accords. Dans les deux conventions, les deux parties se sont entendues sur la liquidation du passé. En 1883, l'État est demandeur, souhaitant la construction de nouvelles lignes, dont le financement serait assuré suivant les règles de 1842 ; il refuse d'abandonner le contrôle des tarifs ; mais les compagnies en conservent l'initiative et aussi le contrôle de l'émission des actions et obligations. Soulignons l'intérêt porté à l'étude de la garantie d'intérêt, son application, sa durée suivant les réseaux, ses conditions de remboursement, la façon dont les réseaux l'ont utilisée, comment pour l'Ouest le rachat en est résulté. La garantie a entraîné d'interminables polémiques. En 1921, les compagnies connaissent les difficultés, héritées en partie de la guerre ; elles se disaient disposées au rachat dans le respect des contrats, sachant que son coût exorbitant ne permettrait pas à l'État d'y songer. En 1920, le conseil d'administration du Nord constatait que : " les chemins de fer étaient déjà nationalisés...". La convention déterminait de nouveaux délais pour l'amortissement des emprunts ; elle posait le principe de la solidarité entre les réseaux, mais excluait la fusion. Un équilibre financier national fondé sur la création d'un fonds commun était prévu ; ce fonds était alimenté par des mécanismes complexes ou, s'il était déficitaire, par des avances remboursables du Trésor ; le déficit du fonds devait conduire au relèvement automatique des tarifs pour équilibrer les comptes. La convention a, pendant quelques années, répondu aux attentes. 1931 est un tournant, le déficit étant considérable ; les termes du contrat ne peuvent être respectés. La crise économique et une concurrence routière de plus en plus efficace accroissent les difficultés financières des compagnies. La compression des dépenses de l'État passe, entre autres, par des économies sur les chemins de fer. Les compagnies les accepteraient si les obligations du service public qui pèsent sur elles étaient levées et si les gouvernements successifs équilibraient les charges pesant sur les divers modes de transport. Les gouvernements ont répondu à ces demandes timidement et tardivement.

Parallèlement, les débats sur l'avenir des chemins de fer étaient lancés et les projets s'élaboraient : celui de déchéance des compagnies soutenu par les socialistes, celui de parlementaires radicaux appuyés par le président Tirard du Midi prônant la fusion des compagnies et le groupement avec quelques grands transporteurs routiers au sein d'une "Société nationale des transports". Nous suivons le détail des négociations qui, conduites par des majorités parlementaires et des gouvernements qui en émanaient, ont abouti à la création de la SNCF au terme de quelques mois d'échanges entre État et compagnies en 1937.

De ces chapitres consacrés à l'histoire financière, nous constatons la continuité devant certaines situations : les emprunts étaient encouragés par l'État qui les préférait à l'appel à la garantie d'intérêt qui accroissait l'endettement des compagnies à son égard. La recherche de capitaux a reposé sur l'émission d'obligations, plus que d'actions, la collecte s'est élargie dans ses méthodes et son appel à l'étranger. Les réseaux "riches", Nord et PLM, avaient plus de facilité que les autres à emprunter. Les déficits sont souvent intervenus par suite de la situation financière, les compagnies pouvant présenter des coefficients d'exploitation favorables. Les compagnies auraient souhaité que l'État accepte le traitement préventif d'un déficit de préférence au traitement curatif qui lui permettait de temporiser en matière de hausse des tarifs.

Bien peu de gens participaient à ces incessantes tractations, elles étaient décisives pour la vie des compagnies, pour fixer le volume des capitaux mis à leur disposition pour les investissements. Pour ces hommes, on a l'impression que les chemins de fer n'existent qu'à travers quelques mots : dépenses, recettes, déficit, bénéfices, emprunts... Face à eux, nous trouvons plusieurs centaines de milliers d'individus pour qui le chemin de fer est leur outil de travail ; ce sont eux, à travers toute la hiérarchie, qui assurent le fonctionnement de ce système complexe.

Plus de 130 noms d'ingénieurs figurent dans le texte : ils le doivent aux progrès qu'ils ont permis d'accomplir, par exemple Chapelon pour le rendement des locomotives à vapeur, Marcel Bloch pour l'introduction du taylorisme dans les ateliers et plus tard pour la généralisation de l'organisation scientifique du travail, Séjourné pour la construction des ponts et viaducs en maçonnerie... Des directeurs

généralistes de réseaux ou de services ont donné une dynamique particulière au système ferroviaire : leur nom est resté et certains sont cités plus de 15 fois : Javary 40, Sartiaux 36, Dautry 29, Richard Bloch 22, Claveille, Le Besnerais et Noblemaire 16 ; ils appartenaient au cercle étroit des "ingénieurs hors ligne", qui alliaient à leur savoir des qualités humaines. Polytechnique était la pépinière où se recrutaient ceux qui seraient sélectionnés pour accéder à des hautes fonctions de dirigeants. Ces états-majors des compagnies, bien payés, formaient un groupe numériquement faible.

La masse des cheminots dont les effectifs ont dépassé 500 000 employés appartenait aux techniciens et agents de maîtrise qu'on baptiserait aujourd'hui cadres moyens, employés et ouvriers. Cette hiérarchie étroite des métiers reposait sur "le niveau de qualification et la charge de responsabilité et d'autorité liée à la fonction". On en trouve un tableau avec des précisions sur les salaires, soulignant l'ampleur des écarts outre les catégories, de 800 à 35 000 F par an. L'évolution des salaires est analysée, leur rapprochement avec ceux des fonctionnaires est pratiquement imposé aux compagnies dans l'entre-deux-guerres. Une discipline rigoureuse était imposée au personnel et l'arbitraire des petits chefs était mal vécu. La professionnalisation de certains métiers a été longuement méconnue par les dirigeants et une association des anciens élèves des Arts et Métiers s'est créée pour défendre une place plus conforme à leur responsabilité dans la hiérarchie. Avant même le statut de 1920, les conditions de recrutement et d'avancement ont fait l'objet de règles, dès 1912, qui rejettent le "patronage" et créent des commissions paritaires contrôlant les décisions.

Les compagnies ont été conduites à pratiquer une politique de logements pour tous ceux dont la présence près du poste de travail était impérative ; elles ont élargi le nombre des bénéficiaires, notamment les chargés de familles ; la construction des cités a été caractéristique de ces actions, politique sociale pour les uns, paternalisme pour les autres. Dans l'entre-deux-guerres, cette politique s'intensifie avec Dautry et repose sur une "doctrine globale et régénératrice [...] fondée sur le devoir social des élites...". Les cheminots étaient appelés à vivre dans des cités où ils devaient trouver tous les éléments nécessaires à une existence familiale équilibrée. En 1934, les compagnies disposaient de 73 895 logements dont 53 % occupés par des agents dont le métier n'imposait pas une résidence proche du lieu de travail.

On a entretenu l'idée attendrissante de la famille cheminote, la garde-barrière, l'homme d'équipe et leurs enfants cheminots. Ce lien familial se retrouve du bas en haut de l'échelle hiérarchique avec le directeur Sartiaux et son frère ou le directeur Bloch et son fils, tous quatre au niveau des dirigeants du Nord et du PO, et le phénomène est poussé à l'extrême au sein de la caste des administrateurs. Du bas au haut de l'échelle sociale, le rail semble appeler le recrutement dynastique.

Les conditions de travail de la masse des cheminots, mis à part la main-d'œuvre des dépôts proche de la condition ouvrière, en faisaient un monde à part. Le mouvement associatif y est né en 1865 à l'initiative des mécaniciens, les mieux rémunérés de la profession. Ce mouvement trouve des relais parlementaires. En 1884, le syndicat fut créé. L'histoire du mouvement syndical est rapportée ; ses responsables, dont 42 noms sont cités, sont identifiés en fonction de leurs options, à dominante corporatiste et revendicative pour les uns, révolutionnaire pour les autres. Les luttes pour la conquête de la direction du syndicat sont étudiées ; mises partiellement en sourdine au nom de l'Union sacrée pendant la guerre, elles reprennent avec vigueur pour aboutir à la scission de la CGTU, puis à la réunion au sein de la CGT après les journées de février 1934. Les trois grèves de 1898, 1910 et 1920 sont suivies au jour le jour avec la participation aux mouvements et les conséquences sur le mouvement syndical et ses positions, sur les révocations et sur les réactions politiques ; le mouvement n'est pas également suivi par tous les agents et varie d'intensité suivant les lieux et les compagnies. La place du Syndicat des cheminots comme facteur d'évolution de l'ensemble du syndicalisme en France est précisée. Les interférences avec la politique internationale et l'influence du Parti communiste sont perçues à travers les attitudes des dirigeants de la CGTU.

La tarification occupe une place méritée à travers un tableau complet d'un demi-siècle d'évolution. Cette histoire retrace une série d'échecs d'une volonté réformatrice paralysée dans sa mise en œuvre. Les compagnies avaient l'initiative en matière tarifaire, l'État avait le contrôle, Colson jugeait que c'était "un heureux partage entre les uns et des autres". Les adversaires des compagnies estimaient "que la

tarification exerçait une trop grande influence sur la richesse publique" pour être abandonnée à des intérêts privés ; l'État ne pouvait se priver de ce moyen d'action sur l'économie. Les compagnies n'étaient pas des commerçants comme les autres ; il serait légitime que l'État retrouve le droit d'initiative, quitte à remettre en cause les termes d'un contrat qu'il avait signé. Tel est le débat de fond sur lequel adversaires et défenseurs des compagnies ne cesseront de s'affronter.

Loin de ces combats idéologiques, les compagnies étaient l'objet de griefs, variables dans le temps, contradictoires dont s'emparaient la presse, le Parlement et sa commission des chemins de fer ; l'opinion publique n'était pas indifférente à ces protestations ; les compagnies seraient responsables des crises économiques ; elles favoriseraient la concurrence faite par les produits étrangers aux produits français en pratiquant des tarifs d'importation dont les faibles taux annihileraient les effets des taxes douanières ; elles avantageraient les chargeurs expédiant de forts tonnages à grande distance, se désintéressant des petits industriels et négociants ; elles avantageraient un port au détriment de ses voisins ; elles tueraient les modes de transport concurrent, navigation intérieure et cabotage, en pratiquant de bas tarifs, là où la concurrence s'exerçait, mais ne faisaient aucune réduction sur les autres liaisons ; elles ne respectaient pas l'égalité de traitement inscrite au cahier des charges ; la tarification était injuste, arbitraire et trop complexe et ses réformes ignoraient les droits acquis. Cette ultime exigence a été un obstacle à la réalisation de véritables réformes.

En 1880 sont juxtaposés les tarifs généraux proches de ceux prévus aux cahiers des charges et les 1 854 tarifs spéciaux plus bas mais avec des garanties moindres en matière de délais, et de remboursement... Un barème avec une diminution tarifaire avec la distance, non progressive mais par paliers, était établi, ce qui conduisait à payer le même prix pour des distances différentes. Le barème différait suivant les compagnies et parfois sur les diverses lignes d'une compagnie. La clientèle avait quelques motifs d'être exaspérée.

La multiplication des tarifs à prix ferme entre deux gares désignées pour l'acheminement d'une marchandise définie semblait faite pour un expéditeur et contrevenait au principe de l'égalité de traitement. Ces tarifs étaient pensés pour favoriser le développement de l'économie régionale et l'accès de certains produits à un marché convoité. Pour rétablir l'égalité de traitement, "le prix ferme a été appliqué à tout envoi entre deux gares non désignées situées sur le même parcours, enfin "le principe de la "soudure" entre le tarif de prix ferme et les tarifs applicables aux trajets reliant les deux stations extrêmes à des stations situées au-delà sont inscrits dans les tarifs...". A défaut, les expéditeurs auraient pu avoir à effectuer deux ou trois expéditions. Ainsi les bénéficiaires des prix fermes étaient plus nombreux qu'initialement prévus. Les expéditeurs choisissaient le tarif souhaité ; le calcul pour connaître le plus avantageux entre le prix ferme et le tarif à barème était d'une telle complexité que seuls des cabinets-conseils spécialisés pouvaient répondre valablement ; de grandes entreprises avaient intérêt à faire appel à ces spécialistes et profitaient des meilleurs tarifs.

Les compagnies s'engagent en 1883 à simplifier la tarification et à réduire les inégalités de traitement. Les progrès sont limités ; une réforme fait disparaître une aberration et en crée de nouvelles. La réforme des tarifs généraux intérieurs aux compagnies se déroule entre 1880 et 1890, elle ne conduit que partiellement à l'unification. Former un unique réseau de chemin de fer du point de vue de la tarification reste à l'état de vœu pieux. La nomenclature même pose problème comme le montre l'exemple caricatural cité par l'auteur : "que le nombre des balais qui comptait en 1901 11 articles soit ramené à 3, grâce à la catégorie des balais non dénommés...".

Le calcul du prix de revient d'un transport n'est pas un souci des ingénieurs jusqu'à la création de la SNCF. Les abaissements de tarifs destinés à accroître le trafic, donc les recettes, étaient proposés par des ingénieurs, puis par les services commerciaux créés au début du XX<sup>e</sup> siècle. Les trafics PV (petite vitesse) étaient considérés généralement comme seuls rentables. Deux politiques étaient poursuivies pour atteindre les objectifs de croissance du trafic : capter le trafic des concurrents, développer de nouveaux trafics en favorisant l'essor économique des régions desservies. Le trafic PV devait faire l'objet d'un intérêt particulier. De même, il fallait accroître la rotation du matériel pour trouver une nouvelle source d'abaissement de tarifs, cela supposait d'intéresser les expéditeurs en modifiant les règles de livraison et

d'enlèvement des marchandises. De nouveaux tarifs devaient être offerts, ils l'ont été tardivement et timidement si on compare à l'Allemagne, tarifs par wagons complets, rames ou trains complets, par wagons de grande capacité, tarifs pour groupage et pour wagons de particuliers, ces deux dernières possibilités particulièrement peu encouragées.

La guerre n'interrompt ni le débat idéologique à propos des tarifs, ni la méfiance de certains à l'égard des compagnies. Mais, entre 1913 et 1918, les dépenses d'exploitation augmentent de 91 %, les recettes de 31 %, les prix du charbon, du bois, des produits métallurgiques sont multipliés en moyenne par plus de trois, les salaires augmentent de 26 %. Le 5 mars 1916, les compagnies demandent une augmentation des tarifs de 15 %. Une négociation s'amorce, puis s'enlise, la liaison entre la hausse du tarif et une allocation de vie chère est posée, puis abandonnée. Le gouvernement craint les réactions du Parlement. Ce n'est qu'après deux ans de tractations que Sénat et Chambre des députés votent, les 29 et 30 mars 1918, une hausse de 25 % applicable le 15 avril. Ainsi, le gouvernement avait réussi à faire supporter aux compagnies une part importante du coût des transports militaires pendant la guerre.

Par le biais des tarifs, nous évoquons la guerre. Les chapitres qui lui sont consacrés analysent minutieusement le rôle du chemin de fer du début à la fin du conflit. On retiendra particulièrement son importance au cours des opérations ; pour les principales d'entre elles, on suit au jour le jour les acheminements nécessaires au cours des batailles, treize généraux et colonels sont cités, ils expriment les demandes de l'État-major. Les problèmes de destruction et de reconstruction des réseaux de l'Est et du Nord proches du front sont examinés. Les compétences respectives des civils et des militaires, les liaisons avec les commandements anglais et américains sont évoquées. Un état des trafics militaires assurés est dressé par type ; trains de troupes vers le front, de permissionnaires, de blessés... La gestion des flux avec des gares régulatrices est expliquée. Les difficultés d'exploitation avec les pénuries de personnel et de matériel ramènent à la question de la politique d'équipement avant guerre. Enfin, les nécessités de faire face à un trafic commercial sont rappelées.

Après la guerre une révision radicale de la tarification est entreprise, visant les tarifs généraux et les tarifs spéciaux. Le plus spectaculaire est l'abolition des barrières entre les réseaux, dont jusqu'alors chacun faisait de son "territoire" des pays étrangers des uns aux autres. De nouveaux barèmes et de nouvelles nomenclatures sont mises au point, applicables aussi bien pour les transports internes à un réseau, que pour les transports inter réseaux. Les tarifs subissent en 1920 une augmentation de 115 % par rapport à ceux de 1918. La réforme tarifaire provoque un "océan de réclamations" ; elle bouleversait pour certaines usines et négoce le coût des approvisionnements et les marchés accessibles et les chambres de commerce ont rapidement réclamé le retour au passé. La réforme ne fut pas inutile, mais encore une fois inachevée : "elle fut en partie influencée par la prise en compte des intérêts particuliers de certains expéditeurs..."

La tarification portait aussi sur des frais accessoires comme la manutention, l'entreposage, les frais de stationnement ; l'État en était seul maître, comme il l'était de la fiscalité sur les chemins de fer, un peu l'ancêtre de la taxe sur les produits pétroliers. La baisse de la fiscalité de 23,2 % à 12 % du prix du billet en 1892 associée à une baisse des tarifs a entraîné une très forte croissance du trafic des voyageurs. À propos de la tarification qui les concerne, marquons les efforts de diversification de l'offre parallèlement au développement des voyages et du tourisme : abonnements, thermalisme, bains de mer, famille, billets circulaires...

L'évolution du trafic des marchandises est dominée par l'alternance des périodes de crise et de croissance de l'économie. D'autres facteurs interviennent : les droits de douane favorisent ou freinent les échanges internationaux ; une tarification bien adaptée peut faire naître des courants de trafic en permettant d'accéder à de nouveaux marchés ; la mise en exploitation d'une ressource minière qu'une technologie nouvelle permet de valoriser peut faire naître de nouveaux courants de trafic et en faire disparaître d'autres : le cas de la minette lorraine et de la sidérurgie du Centre est exemplaire. La concurrence des autres modes de transport doit être prise en compte. Des tarifications de combat contre le cabotage a permis de confiner ce dernier dans un rôle mineur. Le trafic de la navigation intérieure a mieux résisté, sans jamais atteindre une importante part du marché. Contre elle, les compagnies ont joué de la

guerre tarifaire, mais elles ont aussi accumulé les obstacles à l'établissement de points de contact entre les deux modes de transport. La navigation intérieure n'a jamais porté atteinte au monopole du chemin de fer. La concurrence pour l'acheminement de certains trafics existe entre compagnies ; le cas des vins du Midi est connu. Mais, à terme, elles évitent de se concurrencer en établissant après d'âpres négociations un partage du trafic : l'exemple des acheminements de Paris vers l'Angleterre est exposé. La concurrence routière conquiert en quelques années une grande part du marché du transport : la Seconde Guerre mondiale retarde son triomphe. Les compagnies ont en vain demandé des mesures d'allègement des contraintes héritées de l'origine du chemin de fer et des décisions politiques mettant à égalité les deux modes de transport.

De multiples tableaux commentés fournissent sur les tarifs tous les éléments nécessaires à l'information des lecteurs à travers la succession des périodes de crises (1882-1896 et grande dépression à partir de 1930) et de prospérité (1887-1913 avec une accélération à partir de 1905 et 1921-1925). Entre 1929 et 1936, le trafic total s'effondre de 36 % ; entre 1930 et 1935 le trafic des denrées acheminées baisse de 50 %. Le chemin de fer perd le quart de sa part du marché entre 1921 et 1938. Une analyse minutieuse de l'évolution du trafic pour les principales marchandises est offerte.

Jusqu'à la concurrence routière le rythme d'évolution des trafics de voyageurs et de marchandises diffère parce qu'ils n'obéissent pas à des facteurs identiques. Le prix du billet est important, il varie en fonction des tarifs et de la fiscalité. Le voyageur est sensible à la politique commerciale active des compagnies avec la diversification de l'offre (thermalisme, climatisme, groupes, famille...). Le trafic croît de 5 % annuellement entre 1884 et 1898, puis seulement de 2,4 % jusqu'à la guerre. Le confort s'améliore, même en 3<sup>e</sup> classe qui connaît un grand essor. Le trafic des voyageurs n'a pas le même poids dans toutes les compagnies. Entre 1920 et 1925, le trafic se développe ; puis le nombre de voyageurs transportés perd 10 % en deux ans et 27 % entre 1930 et 1936.

Une analyse par types de desserte est proposée. La banlieue parisienne est étudiée avec ses migrants pendulaires (113 000 en 1906, 513 000 en 1936), mouvements favorisés par les abonnements ouvriers, étendus en 1921 aux employés non sans réticences et même appel des compagnies à la justice pour faire annuler la mesure. Les lignes secondaires offrent des fréquences insuffisantes, des vitesses faibles, un matériel vétuste ; les compagnies n'obtiennent pas l'allègement des contraintes qui s'appliquent à leur exploitation. Enfin, les lignes à grands parcours avec recherche de la vitesse, de la régularité et du confort, parce qu'on prend conscience de la valeur du temps, sont distinguées. Une description de l'action des compagnies pour promouvoir le tourisme est proposée : publicité, hôtellerie, publications, subventions aux syndicats d'initiatives.

Une typologie économique des réseaux fondée en partie sur le trafic est établie.

Le thème de l'innovation auquel est consacré l'avant-dernier chapitre est évoqué tout au long de l'ouvrage. Il est lié à celui de l'organisation et de la rationalisation, objet du dernier chapitre. "La démarche rationalisatrice devait permettre de construire dans les lieux de travail les systèmes productifs les plus efficaces possibles associés à un mode de rémunération au rendement"... "La rationalisation réalisait ainsi la synthèse entre l'innovation comptable, l'innovation technique et l'innovation organisationnelle fondée sur une réforme de l'encadrement et sur une connaissance exacte des différentes opérations." Ces citations soulignent que l'innovation concernait les bureaux, les gares, les chantiers de voies aussi bien que les ateliers et dépôts d'entretien des matériels, eux-mêmes objets d'innovation. L'individualisme des réseaux a freiné certaines innovations ; leur collaboration dans l'entre-deux-guerres a favorisé la généralisation des expérimentations.

Les compagnies de chemins de fer diffèrent des autres entreprises parce qu'elles ont la charge d'un service public devant assurer une activité continue et la sécurité des biens et des personnes transportés. Pour ce système complexe, l'innovation a trois objectifs : réduire les coûts, renforcer la sécurité, développer l'efficacité du système. Compte tenu de leurs spécificités, les compagnies ne peuvent innover que progressivement, après une phase d'expérimentation.



L'innovation est le fruit des réflexions des ingénieurs et de l'évolution des progrès techniques ; mais des réticences devant la nouveauté peuvent retarder la mise en pratique d'une innovation. Il n'empêche qu'on passe des viaducs d'Eiffel en construction métallique à ceux de Séjourné en maçonnerie, puis au béton et aux matériaux préfabriqués après guerre. La voie comptait aussi des innovations dans tous ses éléments : ballastage, passage des rails en fer aux rails en acier avec adaptation aux vitesses et aux tonnages croissants des trains, traverses en bois de pin des Landes et essais après 1920 de son remplacement par du métal ou du béton.

Les nouvelles techniques sont essayées aussitôt connues, puis beaucoup sont lentes à être banalisées, comme les machines à écrire et à calculer entre 1880 et 1890. Les applications de la mécanographie ne se révéleront que dans l'entre-deux-guerres pour la comptabilité, les statistiques et la fabrication des billets. Le téléphone, employé dès son invention, n'est jugé fiable comme moyen de communication entre les agents chargés de la sécurité des trains qu'après la guerre où il se substitue au télégraphe.

L'électricité est utilisée dans toutes ses applications, elle permet d'alléger la peine des hommes pour les manœuvres des plaques tournantes et des wagons, plus tard dans les ateliers pour les moyens de levage ; dès 1899, elle intervient dans les transmissions pour les aiguillages ; elle apparaît en 1922 avec la signalisation lumineuse, qui élimine progressivement les systèmes antérieurs ; on l'emploie entre 1919 et 1921 pour l'éclairage des gares en se substituant au gaz, et pour celui des trains en se substituant aux lampes à huile. L'électricité est pleinement reconnue lorsque, en 1932, les ingénieurs voient en elle l'énergie d'avenir pour la traction, même si quelques relations sont déjà en service. Malgré la crise, des projets vont être réalisés, même si pour des raisons militaires les réseaux de l'Est, du Nord et du PLM, qui exploite déjà la liaison Culoz-Modane, ne sont pas concernés. Les débats sur les choix des lignes à électrifier ont conclu que l'intérêt devait se porter sur les lignes à fort trafic quel qu'en soit le profil.

Deux innovations capitales pour la sécurité sont le *block system* et le *dispatching*. La sécurité reposait sur le temps à respecter entre deux trains, désormais c'est sur l'espace, représenté par le canton. Le "système de cantonnement", venu des États-Unis où il était à l'essai, a été utilisé en 1902 par le Midi, puis dans la banlieue ouest par l'État ; les équipements se sont multipliés avec des techniques où l'automatisme était inégalement poussé ; en 1935, près de 20 000 km bénéficient du *block system*, mais 75 % par cantonnement par téléphone. Le *dispatching* a été introduit en France par l'armée américaine en 1917 pour acheminer ses convois entre Saint-Nazaire et Gièvres, à l'ouest de Vierzon. Le régulateur se substitue à une multitude de chefs de gare et gère un ensemble de lignes sur lesquelles il a plus ou moins de pouvoirs. Les itinéraires concernés se sont multipliés, de même que les fonctions du régulateur.

Jusqu'en 1913, les compagnies ont été taxées d'une exploitation fondée sur la parcimonie avec de faibles investissements. Lors des pointes de trafic, "l'exploitation intensive" permettait de faire face, grâce à la bonne volonté des agents. La guerre a révélé un sous-équipement en matériel par rapport à l'Allemagne. L'augmentation des charges salariales à la fin du conflit ont conduit à la nécessité "d'une exploitation plus rationnelle, économe de travail, davantage que de capital". Un tableau suggestif permet de suivre les diverses phases de la politique d'investissements entre 1921 et 1936. En 1930, il convenait de poursuivre l'effort de modernisation dans trois domaines : l'électrification, le trafic de banlieue, l'adaptation des conditions d'exploitation à la diversité des types de lignes. François Caron écrit à propos des investissements des années 1930-1931 : "Ce fut sans doute l'une des périodes les plus innovatrices de l'histoire des chemins de fer, tant dans le domaine du matériel roulant avec, entre autres, le lancement des automotrices et l'ouverture du laboratoire d'essais de Vitry, que dans celui des travaux complémentaires marqués par la rénovation ou la reconstruction de plusieurs grandes gares et par l'accélération des chantiers qui concernaient les agents et les voyageurs, tels que le frein continu, le *block system* ou le *dispatching* du matériel."

Au terme de cette lecture, quelques réflexions peuvent être présentées.

L'influence des hommes est importante. Parmi les administrateurs, Édouard de Rothschild semble un des seuls, au-delà de la défense des actionnaires a avoir porté intérêt à sa compagnie, le Nord, et a

avoir une vision de l'avenir du chemin de fer ; il est vrai que ses confrères étaient engagés dans d'autres secteurs de l'économie. Les "ingénieurs hors ligne", qui dirigeaient les grands services avant de devenir directeurs généraux, avaient le temps d'imprimer leur marque et d'imposer leurs idées dans la compagnie qu'ils servaient. Ils ont contribué à forger des caractères propres à chaque compagnie, qui sont demeurés jusqu'à la formation de la SNCF. L'histoire de chaque réseau pourrait être esquissée en rassemblant les données : leurs spécificités tenaient à leur situation financière, à leurs trafics liés à la nature de "leur territoire", à leur politique commerciale, à leur personnel et à sa participation au mouvement syndical, à leurs choix des matériels et des innovations qu'ils ont mises au point. La SNCF a progressivement réussi à fonder l'unité que les rapprochements de l'entre-deux-guerres n'avaient pas réussi à forger.

Chaque question abordée est située dans un contexte général : l'économie pour le trafic et la tarification ; l'histoire syndicale de la France et du mouvement international pour suivre les débats internes au syndicalisme des cheminots et aux enjeux qu'ils comportaient. D'autres exemples pourraient être proposés.

Toutes les questions traitées sont étayées par des tableaux de données statistiques qui fournissent une remarquable documentation.

Un thème récurrent est celui des rapports entre l'État et les compagnies. L'État a trois têtes : le Parlement, le gouvernement, l'administration. Les gouvernements éphémères de la III<sup>e</sup> République et le jeu de chaises musicales qui suivait leur renversement ne permettaient qu'exceptionnellement à un ministre des Travaux publics de définir une politique des chemins de fer. Un Premier ministre avait plus de chances de faire des propositions, mais la mise en œuvre dépendait du tout puissant ministre des Finances. D'élections en élections, la Chambre des députés voyait se succéder des majorités diverses ; celles qui, par idéologie, auraient pu être favorables aux compagnies se livraient à des critiques feutrées et n'allaient pas jusqu'à imposer par la loi les mesures souhaitées par ces dernières. En sens inverse, les plus farouches opposants aux compagnies attaquaient leur gestion en propos virulents, mais ils savaient que les solutions extrêmes ne franchiraient pas la barrière du Sénat. En fait, on a l'impression que le pouvoir ne fixait guère de caps. Mais il y avait l'administration qui avait pour elle l'éternité. Les hauts fonctionnaires y faisaient de longues carrières. Au fil des pages, on a l'impression qu'ils étaient animés d'un esprit de soupçon à l'égard des compagnies. Leur première réaction à toute proposition était d'engager d'interminables négociations, de tergiverser : telle a été la politique de l'administration dans son rôle dans l'homologation des tarifs. Devant la concurrence routière, c'est encore l'administration qui a freiné les initiatives des compagnies dans le domaine du transport routier, qui a retardé l'allègement des contraintes qui pesaient sur elles pour l'exploitation des lignes secondaires, qui a retardé les mesures d'encadrement des transports routiers, au point que la France est avec les États-Unis un des derniers pays à avoir légiféré dans ce domaine. La nationalisation, sans expropriation, semble l'aboutissement de cinquante ans de la politique paralysante de cette tutelle bureaucratique.

Le lecteur de cette œuvre magistrale aimerait trouver sur chaque secteur de l'économie une étude comme celle de François Caron sur les chemins de fer. Ce ne sont pas seulement aux historiens et aux ingénieurs que ce livre s'adresse, mais à tous ceux qui sont passionnés par les chemins de fer.

Maurice Wolkowitsch