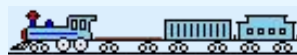


UNE BRÈVE HISTOIRE DES CHEMINS DE FERS FRANÇAIS

1^{ère} Partie - Les Premières Années
1827 – 1938

Compilé et Traduit
par

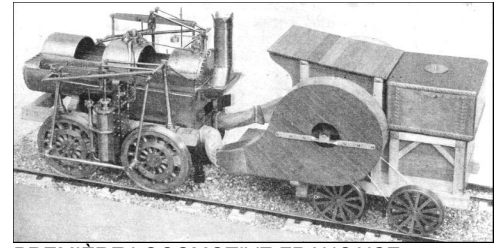
Cheminot



D'après nombreuses sources

La naissance du train

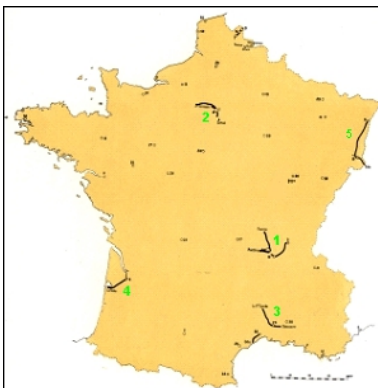
C'est entre 1827 et 1834, sous les règnes de Charles X et Louis-Philippe, que sont mises en service les premières lignes de chemin de fer en France : de 1- de Saint-Étienne à Andrézieux sur la Loire (1827) est donc la première ligne ferroviaire d'Europe continentale, En juillet 1830, sur la toute nouvelle ligne en construction de Lyon à Saint-Étienne concédée aux frères Seguin, le premier train français de voyageurs circule entre Givors et Rives de Giers. Ceux-ci prennent place dans des wagons servant au transport du charbon, toujours tirés par des chevaux. La totalité de la ligne sera ouverte en 1832. De Saint-Étienne à Lyon (1830-1833), d'Andrézieux à Roanne (1834).



PREMIÈRE LOCOMOTIVE FRANÇAISE construite par Marc Seguin en 1829 pour la ligne St. Étienne-Lyon. Le tender portait deux ventilateurs rotatifs, entraînés par les roues, pour fournir un courant d'air pour le feu.

Autres lignes de l'époque : 3- Grand'Combe, Alès, Nîmes et Beaucaire sur le Rhône. Ensuite furent construites les lignes touristiques : 4- Bordeaux à La Teste (Arcachon), 2- Paris à St. Germain en Laye.

Vers 1850, les routes de ville à ville se regroupaient dans les réseaux de grands « Grand Six » : Est, Nord, Ouest, Paris-Orléans (PO, dont le territoire s'étendait au-delà Orléans même, sud de Bordeaux), Midi (au sud) et Paris-Lyon-Méditerranée (PLM). Le plan-cadre initial comprenait un 'Grand Central', dont des concessions ont été divisées entre la PO et PLM avant qu'il puisse se concrétiser.)



- 1 - St. Etienne - Andrézieux - Lyon - Roanne et autres
- 2 - Paris - Le Mans - St. Germain en Laye (Versailles)
- 3 - Grand'Combe, Alès, Nîmes et Beaucaire sur le Rhône
- 4 - Bordeaux - La Teste (Arcachon)
- 5 - Strasbourg - Ville à Saint-Louis près de Bâle (140 km-87 miles)

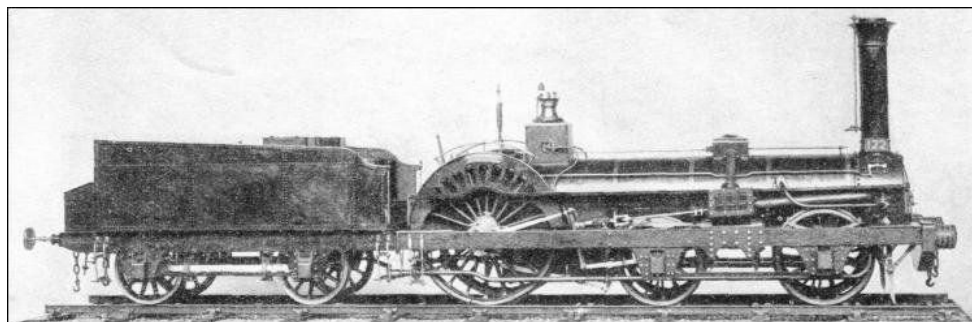
Les premiers passagers

Sur la seconde ligne, de Saint-Étienne à Lyon, circulent en 1831 les premières locomotives à vapeur et les premiers trains de voyageurs de notre pays : trains peu confortables, puisque les voyageurs sont installés dans les wagonnets ayant servi au transport du charbon ! Mais dès l'année suivante, en 1832, apparaissent sur la ligne les premières voitures à voyageurs. Dix ans après l'ouverture de la ligne de Saint-Étienne à Lyon, l'extraction du charbon a doublé dans les mines de Saint-Étienne et les industries se sont multipliées dans tout le bassin : cela démontre à quel point la création d'une ligne de chemin de fer peut développer l'économie d'une région en transportant plus vite et à meilleur marché les marchandises et les hommes.

Paris prend le train en marche

Le 26 août 1837, avec presque dix ans de retard sur Saint-Étienne, Paris voit partir son premier train : c'est un train de voyageurs pour Le Mans, près de Saint-Germain-en-Laye, inauguré par la Reine Marie-Amélie (par prudence, il avait été décidé que le Roi Louis-Philippe ne s'embarquerait pas à bord du train, ce nouveau moyen de transport comportant encore trop de risques !). Durant les semaines suivantes, 400 000 parisiens tiennent à utiliser le train de Saint-Germain,

manifestant leur enthousiasme pour le "monstre d'acier" filant à la vitesse prodigieuse de 60 km/h ! Les premières lignes importantes construites alors sont celles de [5- Strasbourg-Ville à Saint-Louis](#), proche de Bâle (1841), de Paris à Orléans, de Paris à Rouen (1843) et de Paris à Lille (1846).



UNE DES PREMIÈRES LOCOMOTIVES EXPRESS FRANÇAISES conçue par T. R. Crampton et construite à Paris pour la Compagnie du Nord en 1849.
Les locomotives de ce type ont été utilisées pour le service express français jusqu'à 1876.
Les roues motrices de ces locomotives mesurées 3.35 m de diamètre et été placées derrière le foyer.

Autres lignes 1838-1842 :

- 21 octobre 1838, inauguration de la ligne [Abscon - Saint Waast](#) concédée à perpétuité le 24 octobre 1834. Chemin de fer à caractère industriel long de 15 km exploitée par [Compagnie des mines d'Anzin](#) jusqu'à sa nationalisation en 1946. Outre le transport de la houille, ce chemin de fer assurait un service voyageur.
- [1838](#), [Baptiste Alexis Victor Legrand](#) trace le réseau grandes lignes en étoile centrée sur [Paris](#), connu sous le nom d'[Étoile de Legrand](#), similaire au réseau routier du XVIII^e siècle, et qui influença fortement la [géographie](#) économique et sociale de la [France](#).
- [9 juin 1839](#), inauguration de la ligne de [Montpellier à Sète](#) (anciennement Cette).
- [15 juin 1839](#), inauguration de la ligne Nîmes – Beaucaire construite par la [Compagnie des Mines de la Grand'Combe et des chemins de fer du Gard](#).
- [2 août 1839](#), inauguration de la [Paris - Versailles](#) par M. le duc d'Orléans, concédée le 9 juillet 1836.
- [1841](#), inauguration de la [ligne de Strasbourg Ville à Saint-Louis](#) entre Koenigshoffen et Saint-Louis, 134 km, première ligne internationale européenne, construite et exploitée par [Nicolas Koechlin](#) pour le compte de la [Compagnie du chemin de fer de Strasbourg à Bâle](#).
- [8 mai 1842](#), [accident de Meudon](#), [première catastrophe ferroviaire en France](#).
- [11 juin 1842](#), À la fin de l'année 1841, la France avait un net retard sur les autres pays industrialisés dans la construction de son réseau ferré. Celui-ci comprenait seulement 319 kilomètres en exploitation, sur 566 concédés, alors que l'Angleterre en avait concédés 2521, les États allemands, 627 et la Belgique 378, sans parler des [États-Unis](#) qui en exploitaient 5800 km et en avaient concédés 15 500 km. En outre l'État n'avait pas de politique claire, tant sur la consistance du réseau à construire que sur le régime d'exploitation à retenir. « Charte » des chemins de fer : la [loi relative à l'établissement des grandes lignes de chemins de fer](#), fixant le régime des chemins de fer en France, crée un modèle original de [partenariat public-privé](#). L'État devient propriétaire des terrains choisis pour les tracés des voies et il finance la construction des infrastructures (ouvrages d'art et bâtiments). Il en [concède](#) l'usage à des compagnies qui construisent les superstructures (voies ferrées, installations), investissent dans le matériel roulant et disposent d'un monopole d'exploitation sur leurs lignes.
- [1^{er} août 1842](#), premier [bureau ambulant](#) sur la ligne de chemin de fer de Strasbourg à Bâle.
- 1842-45 : raccordement de Nîmes à Montpellier (créant "l'étoile" Sète-Beaucaire-La Grand'Combe). À cette occasion, édification des gares de style néoclassique de Nîmes et Montpellier dont les façades monumentales existent toujours.*

* (cette liste et ces liens proviennent de wiki)

Les grandes compagnies

- [1859](#), conventions ferroviaires État-compagnies : à l'inspiration du [duc de Morny](#), les lignes concédées sont réparties en six grandes compagnies.
- [1878](#), nationalisation des [réseaux ferroviaires des Charentes](#) (naissance du [réseau de l'État](#)).
- [17 juillet 1879](#), loi adoptant le [plan Freycinet](#) qui prévoit un programme de travaux destiné à porter le réseau ferré d'intérêt général de 29 600 kilomètres environ (dont 21 300 en exploitation) à 38 300, en y incorporant 8 800 km de lignes nouvelles à construire (incluant 2 500 km de lignes d'[intérêt local](#) déjà concédées). Ce plan qui devait permettre de desservir toutes les [sous-préfectures](#) fut quasiment achevé en [1914](#).
- [20 novembre 1883](#), loi portant approbation des conventions avec les six grandes compagnies ([Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée](#), [Compagnie d'Orléans](#), [Compagnie du Midi](#), [Compagnie du Nord](#), [Compagnie de l'Est](#), [Compagnie de l'Ouest](#).*

** (cette liste et ces liens proviennent de wiki)*

Les rapports entre l'État et les compagnies sont complexes. L'État offre la concession, il impose les parcours et les conditions d'établissement. Concrètement, ce pouvoir est détenu par les [ingénieurs des Ponts et Chaussées](#). En même temps, l'État peut offrir des subventions avant sa garantie d'intérêt aux nouveaux capitaux investis. Ce système se généralise à partir du Second Empire, moment où la puissance publique exige la construction de lignes de moins en moins rentables. La balance des transferts sera progressivement défavorable aux sociétés concessionnaires durant la seconde partie du XIX^{ème} siècle. Dans ce cadre, la compagnie la plus fragile, celle du Chemin de fer de l'Ouest, devient structurellement déficitaire : elle sera nationalisée en 1908. Le système de garantie d'intérêt accentue la tutelle de l'État sur les compagnies privées dont les comptes sont vérifiés en permanence par l'administration.



En 1897, Bordeaux n'est déjà plus qu'à 8 heures de Paris

L'importance des capitaux privés

A cette époque, les lignes de chemin de fer sont construites et exploitées par des compagnies privées, dirigées généralement par des banquiers et des industriels (sidérurgie notamment) qui paient la construction des lignes et supportent les risques financiers de leur exploitation. Les compagnies doivent cependant obtenir préalablement de l'État la "concession" de la ligne, c'est-à-

dire le droit de la construire et de l'exploiter. De plus, l'État surveille de très près les tarifs ferroviaires : en 1839, par exemple, un décret du préfet de police fixe autoritairement les tarifs de la ligne de Paris à Versailles. C'est dire que, dès cette époque d'économie très libérale, les chemins de fer n'ont pas la même liberté que les autres industries : l'État considère déjà qu'ils assurent un service public.

Le train et le développement économique

C'est sous Napoléon III que la France se couvre de voies ferrées : la longueur du réseau passe de 3000 km à 17430 km. En 1870, toutes les grandes lignes sont construites et toutes les grandes villes de France sont reliées à Paris dont le rôle politique et économique se trouve ainsi puissamment renforcé. Dès le milieu du Second Empire, l'opinion française tout entière se rend compte que le chemin de fer peut accroître de façon prodigieuse les richesses du pays et, s'il pénètre partout, enrichir toutes les régions, même les plus pauvres. De fait, entre 1825 et 1875, le tonnage des marchandises circulant en France augmente dans la proportion de 1 à 9

Ainsi, peut-on affirmer que le chemin de fer a permis la révolution industrielle.

Néanmoins, ce considérable développement du réseau ferré français apparaît à l'État, après la défaite de 1870, encore très insuffisant tant sur le plan économique que sur le plan stratégique. Aussi, le ministre des travaux publics de l'époque (1877-1879), Charles de Freycinet, après avoir constitué le réseau de l'État (loi du 18 mai 1878) par le rachat de plusieurs petites compagnies en difficulté dans l'Ouest de la France, fait-il adopter la loi du 17 juillet 1879 (Plan Freycinet) comportant la création de 9000 km de lignes nouvelles.



Le train Impérial sous Napoléon III

L'apparition des difficultés financières

Entre 1870 et 1914, la longueur du réseau national passe de 17430 km à 39400 km et le réseau de l'État s'étend considérablement en 1909 par la reprise des lignes jusqu'alors concédées à la Compagnie de l'Ouest (Normandie et Bretagne). Cette prolifération de lignes, dont beaucoup ne sont pas rentables, accule de nombreuses compagnies à une situation financière difficile, nécessitant une plus grande intervention de l'État dans la gestion des chemins de fer. Jusqu'en 1883, la participation de l'État n'a visé qu'à couvrir les dépenses prévues lors de l'étude des projets, les dépassements étant supportés par les concessionnaires. Les conventions du Plan Freycinet, conclues en 1883 entre l'État et les compagnies instaurent un régime pratiquement inverse du précédent, puisque seuls les dépassements sont désormais à la charge de l'État.

La crise du chemin de fer

La guerre de 1914 compromet le redressement financier qui s'amorçait. Aux dommages importants qu'ont subis les installations ferroviaires s'ajoutent des augmentations de prix inhérentes à l'inflation, largement supérieures à celles qui sont successivement autorisées pour les tarifs. En 1920, tous les réseaux sont déficitaires. La Convention de 1921, qui établit entre les réseaux une coopération technique et une solidarité financière, ne réussit pas à mettre fin au déficit croissant (37 milliards fin 1936, soit 328 milliards traduits en francs 2000) des compagnies, du fait de la récession économique des années 1929-1931, aggravée par l'apparition d'un concurrent : le transport routier de voyageurs.

L'aboutissement d'une telle évolution est la nationalisation des chemins de fer en 1937.

L'entre-deux-guerres

[1933](#), révision de la convention ferroviaire de [1921](#)

[1934](#), le gouvernement [Doumergue d'union nationale](#) décide de contingerter provisoirement par voie réglementaire, en interdisant toute nouvelle activité, les transports routiers et fluviaux de voyageurs et de marchandises pour compte d'autrui. De plus, par un avenant de 1933 à la convention de 1921, les obligations imposées aux compagnies ferroviaires ont été allégées moyennant un contrôle plus étroit de leur gestion par l'État.



L'évolution des Chemins de fer jusqu'à 1860

Références principales :

<http://www.engrailhistory.info>

<http://rubio.eric.pagesperso-orange.fr/historisncf.htm>

http://fr.wikipedia.org/wiki/Histoire_des_chemin_de_fer_fran%C3%A7ais

http://fr.wikipedia.org/wiki/Transport_ferroviaire_en_France

<http://www.emse.fr/AVSE/chemfer.htm>



Fin de la 1^{ère} partie. A suivre