



Le réseau ferré en Auvergne

Références du dossier

Numéro de dossier : IA00141320

Date de l'enquête initiale : 2014

Date(s) de rédaction : 2014

Cadre de l'étude : enquête thématique régionale ferroviaire et villégiature

Désignation

Aires d'études : Auvergne

Milieu d'implantation :

Historique

L'arrivée de la première ligne de chemin de fer en Auvergne (ligne de Paris à Moulins - Allier) date de 1853. Puis c'est au tour de la ville de Clermont-Ferrand d'être desservie par cette même ligne en 1855.

La majorité des lignes principales, mises en oeuvre par les trois grandes compagnies ayant investi en Auvergne (compagnie Paris-Lyon-Méditerranée - PLM -, Paris-Orléans - PO - et compagnie du Midi), et des lignes d'intérêt local, est en place en 1932 ; cette date marque la période d'extension maximale du réseau ferré auvergnat.

En 1938, la création de la SNCF (société nationale des chemins de fer) permet de poursuivre l'exploitation des anciennes lignes à la place des compagnies déficitaires.

Mais la concurrence du trafic routier (qui prend le pas sur le train dès les années 1910), a de plus en plus fréquemment raison du trafic ferroviaire et les lignes, en cette première moitié du 21^e siècle, ferment les unes après les autres (voir cartes historiques de l'évolution du réseau ferré auvergnat).

Texte d'introduction de la publication "L'Auvergne vue du train". Thiers : Page centrale, 2016 (coll. "Images du patrimoine", n°298).

L'Auvergne vue du train

En Auvergne, les plus belles gares sont celles des stations thermales, ce qui pourrait laisser penser que les lignes ferroviaires ont été construites en priorité pour leur desserte. Il n'en est rien.

La houille et les villégiateurs.

La révolution représentée par le chemin de fer au début du XIX^e siècle est en effet celle de la possibilité nouvelle de transporter à grande vitesse de grosses charges grâce à un mode de roulement fer sur fer (puis acier sur acier). La houille s'impose alors comme fret principal, ce dont témoigne le premier chemin de fer auvergnat qui assure la liaison entre le carreau de mine de Commentry et le canal de Berry, dont une extrémité se trouve à Montluçon à environ 16 km. Cette ligne, avec traction à vapeur, est mise en service en 1854 (mais un premier chemin de fer à voiture hippomobile avait été ouvert dès 1846). Or l'Auvergne est riche de bassins miniers : celui de Commentry dans le département de l'Allier, ceux de Saint-Eloy-les-Mines et Messeix dans le Puy-de-Dôme, celui de Brassac-les-Mines à cheval sur le Puy-de-Dôme et la Haute-Loire, enfin celui de Champagnac dans le Cantal. Les bassins de Messeix et de Champagnac seront les derniers à bénéficier d'un système ferroviaire d'évacuation (respectivement en 1881 et 1882). À la houille s'ajoutent, du point de vue industriel, le bois (de mines et de construction), les céréales et la pierre (pierre de Volvic, utilisée par exemple pour les plaques des rues parisiennes, et pouzzolane). Le transport des animaux de boucherie prend également de l'importance : grâce à la rapidité du chemin de fer, le bétail peut être engraisé jusqu'au dernier moment à distance des lieux d'abattage et de consommation ; c'est ainsi que de la Sologne bourbonnaise aux pâturages cantaliens, le train sert les intérêts auvergnats. De tels arguments guident les hommes d'affaire lorsqu'à la tête des multiples compagnies ferroviaires privées, ils envisagent de construire des voies ferrées. De la même façon, la traversée de la France pour acheminer le vin en grandes quantités du Languedoc à Paris stimule davantage la concurrence entre compagnies que le transport des voyageurs.

Comme l'écrit François Caron, spécialiste de l'histoire économique en France, la formation conjointe des compagnies Paris-Lyon-Méditerranée (PLM), Paris-Orléans (PO), du Midi et du Grand Central « fut la grande affaire boursière des années 1850 ». En 1859, une convention entre État, collectivités locales et compagnies fusionnées - réduites au nombre de six pour toute la France - redéfinit les rôles de chacune des parties. Pour l'État, les ingénieurs des Ponts et Chaussées définissent le tracé, les terrassements et ouvrages d'art, et coordonnent l'achat des terrains, auquel les collectivités contribuent ; les compagnies construisent les voies et bâtiments, acquièrent le matériel roulant et se chargent de l'exploitation des lignes. En Auvergne sont présentes trois des compagnies : celles du PLM, du PO et du Midi.

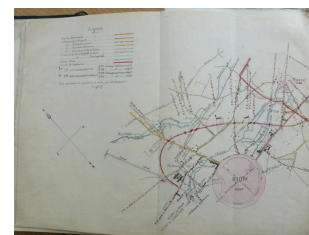
En 1865, l'État concède aux collectivités locales l'autorisation de créer des lignes mais à la condition, notamment, de ne pas concurrencer un axe déjà établi par l'une des grandes compagnies. Ces nouveaux tracés constitueront le réseau secondaire, dit chemin de fer d'intérêt local, par opposition au réseau principal des grandes compagnies, dit d'intérêt général. Ainsi, par exemple, la desserte de Bourbon-l'Archambault depuis Moulins est assurée par une compagnie de chemin de fer d'intérêt local (CFIL), cet axe n'ayant pas présenté un bénéfice suffisant pour la compagnie du PO, intervenant dans l'ouest de la région.

Quant au transport des voyageurs, il a fait l'objet dès 1842 d'un plan d'ensemble pour le territoire national, avec l'ouverture de lignes rayonnant depuis la capitale. La première arrive ainsi de Paris en Auvergne par le nord et dessert Moulins en mai 1853. Deux ans plus tard, elle atteint Clermont-Ferrand dont, dans un premier projet, la gare était conçue comme un cul-de-sac ; elle est cependant poursuivie la même année afin de desservir le bassin de Brassac-les-Mines.

Toutefois, à l'échelle du territoire français, seules les lignes les plus rentables sont déjà construites en 1875. Pour développer le réseau, un plan national aboutit en 1879 à la promulgation de la loi Freycinet, avec un nouvel argumentaire : toutes les sous-préfectures doivent être desservies par le train, au risque des déficits mais avec l'espoir qu'en retour le désenclavement suscite le développement du tissu économique du pays. Frédéric Faucon, géographe spécialiste des questions ferroviaires en Massif central, évoque à ce sujet le « mythe de la voie de communication salvatrice ». Les lignes doivent plus que jamais être construites au moindre coût. Et il est symptomatique que parmi celles projetées par la loi Freycinet, et réalisées, figure le tronçon qui dessert les stations thermales de La Bourboule et du Mont-Dore, donc plutôt considéré du point de vue du désenclavement que de la rentabilité.

Au début du XXe siècle, le chemin de fer est le mode de déplacement le plus utilisé, à tel point que l'on envisage de déclasser de nationales à départementales les routes susceptibles de rivaliser avec les voies ferrées. Pourtant dès les années 1910, la locomotion automobile - l'autocar dans un premier temps puis la voiture particulière - concurrence le train. Pour le transport des voyageurs, les compagnies jouent le jeu de la complémentarité des différents modes de déplacement en organisant elles-mêmes les conditions de transit d'un type de véhicule à l'autre, en offrant un service d'autobus et autocars PLM, ou PO (comme, par exemple, de la gare d'Issoire à la station thermale de Saint-Nectaire). Malgré cela et compte tenu d'autres facteurs économiques, ces sociétés finissent par accuser un tel niveau de déficit que le décret-loi du 1er janvier 1938 les remplace par une entreprise unique : la Société nationale des chemins de fer (SNCF) chargée d'exploiter leurs anciennes lignes et d'en construire de nouvelles.

Définir un tracé.



Tracé de contournement de la ville de Riom, en direction de Châtel-Guyon. Où l'on se rend compte, accessoirement, que les plans des ingénieurs ferroviaires, grâce à leur précision, pourraient être mis à profit lors d'études urbaines.

Une fois les points de départ et d'arrivée fixés, les ingénieurs interviennent. Les trains ne pouvant pas gravir de fortes pentes, à cause du manque d'adhérence du métal entre roues et rails, ils cherchent un tracé présentant le moins de dénivelé possible, le plus proche de l'horizontale. Les reliefs constituent donc leur principale contrainte géographique, ce qui explique les relations privilégiées qu'entretiennent voies ferrées et réseau hydrographique (le cours de l'Allier, qui traverse de part en part l'Auvergne, a ainsi fourni l'axe structurant du réseau ferré). Généralement, les ingénieurs proposent plusieurs hypothèses de parcours. Dans le cadre des enquêtes publiques préalables, les localités susceptibles d'être desservies réagissent. Durant la première moitié du XIXe siècle, on note de fortes réticences, comme à Aurillac où certains habitants prévoient le pire pour l'agriculture cantalienne si elle se trouve exposée à la concurrence extérieure, et où, dans un autre registre, certains catholiques, considérant que le train favorisait la circulation d'idées néfastes, redoutent une accentuation de la déchristianisation, restée faible jusque-là dans le département. Plus tard dans le siècle, la tendance est plutôt à réclamer le passage de la voie ferrée, comme en témoignent les registres des délibérations des conseils municipaux. Par exemple, en 1862, le maire de Laroquebrou se positionne pour recevoir le chemin de fer, arguant du fait que cela « éviterait le transport coûteux du bois jusqu'à Bergerac et Libourne par flottage sur les petites rivières de la Cère, ce bois

arrivant sur les marchés à un prix trop élevé pour lutter contre la concurrence des bois du Nord et ceux venus de Bosnie ». Quant à Fernand Brun, avocat originaire de Riom-ès-Montagnes, fonctionnaire au ministère de l'Instruction publique et très lancé en politique, il obtient en 1897 contre toute attente que la voie ferrée Bort-les-Orgues – Neussargues passe par sa localité d'origine. Il semble que cela réussisse à sa carrière politique puisqu'en 1898, il est élu maire de Riom-ès-Montagnes et député.

Du point de vue technique, on peut distinguer trois types de lignes : celles de paroi, lorsqu'il s'agit de contourner un massif (comme sur le tronçon entre Murat et Le Lioran) ; celles de vallées - voire de gorges - lorsque la voie suit une rivière, dont le cours est parfois tortueux (les tronçons de gorges sont récurrents en Auvergne et participent de la célébrité de ses chemins de fer : gorges du Lamarron à proximité de Montluçon, gorges de la Cère en allant de Laroquebrou à Saint-Denis-les-Martel, gorges de l'Alagnon entre Arvant et Massiac, gorges de l'Allier de Chanteuges en se dirigeant vers Langogne, gorges de la Loire entre Aurec-sur-Loire et Le Puy-en-Velay) ; enfin les lignes de plateaux, ponctuées d'ouvrages d'art (par exemple le plateau de la Combraille, cisaillé de vallées encaissées, a nécessité la construction de viaducs particulièrement hauts). Afin de limiter les pentes, il arrive que de longs détours sinueux soient nécessaires mais les courbes ne peuvent pas non plus être trop accentuées à cause des effets de la force centrifuge sur les convois. Trois cols sont franchis grâce à des tunnels : celui de Fix entre Saint-Georges-d'Aurac et Le Puy-en-Velay, celui du Lioran entre Neussargues et Aurillac, celui de la Nugère entre Volvic et Laqueuille. Dans son traité intitulé Chemins de fer, dont la 46^e édition date de 1927, l'ingénieur L. Violet explique qu'au-delà d'une hauteur de 20 mètres à franchir, il est nécessaire de remplacer la tranchée par un tunnel et qu'au-delà de 22 mètres de comblement, il faut substituer un pont ou un viaduc (le premier emploi connu de ce terme date de 1838) à l'habituel remblai. L'Auvergne est ainsi riche en ouvrages d'art dont Claudine Cartier, ancienne responsable de la Cellule patrimoine industriel au ministère de la Culture et de la Communication, a écrit qu'ils étaient « historiquement originaux et représentatifs de l'ascension de la société industrielle et de son emprise technologique et touristique sur des régions jusque-là difficilement accessibles ». Des haltes avaient d'ailleurs été prévues au niveau du viaduc de Garabit (1880-1885) et du viaduc des Fades (1901-1909, qui détint un record mondial de hauteur) afin que les voyageurs puissent descendre du train pour mieux les admirer.

C'est en 1932 que le réseau ferré auvergnat connaît son maximum d'extension, lignes d'intérêt général et local confondues. Aujourd'hui, la grande longitudinale historique - qui dessert en particulier Moulins, Vichy, Clermont-Ferrand, Brioude et continue vers Langogne - demeure en activité. Mais sa concurrente située à l'ouest de la région (elle relie Montluçon à Aurillac par Eygurande et Bort-les-Orgues) a, elle, été fermée. Quelques « affluents » résistent encore (Clermont – Montluçon, Moulins – Gilly-sur-Loire, Saint-Germain-des-Fossés – Roanne, Clermont-Ferrand –Noirétable par Thiers, Saint-Georges-d'Aurac – Aurec-sur-Loire en passant par Le Puy-en-Velay, Arvant – le Lot, Neussargues – Saint-Chély-d'Apcher, Clermont-Ferrand – Le Mont-Dore).

Voies ferrées et stations thermales.

En 1919, une loi de classement des communes possédant ou exploitant des sources d'eau minérale (stations hydrominérales ou thermales) et de celles « offrant des avantages climatiques » (stations climatiques) est adoptée. Sur les onze stations thermales indiquées dans le guide de l'année suivante, neuf sont classées ; sept sont desservies par le train (Vichy depuis 1862, Vic-sur-Cère depuis 1868, Royat-Chamalières et Bourbon-l'Archambault depuis 1881, La Bourboule et Le Mont-Dore depuis 1899, Châtel-Guyon depuis 1912), une l'est à partir de 1931 (Néris-les-Bains) et trois ne le seront jamais (Châteauneuf-les-Bains, Saint-Nectaire et Chaudes-Aigues). Les lacunes qui subsistent dans le maillage ferroviaire français sont concentrées dans les massifs montagneux, ce qui n'est pas sans conséquence pour certaines localités thermales dont c'est précisément une situation privilégiée. Pour l'Auvergne, trois tronçons seulement ont été spécifiquement construits pour la desserte des stations thermales : celui de Vichy en 1862 (il suffisait d'ajouter une douzaine de kilomètres de voie à partir de Saint-Germain-des-Fossés), poursuivi vers Clermont-Ferrand en 1932 ; le tronçon Laqueuille – Le Mont-Dore ouvert en 1899, en se greffant sur la ligne Clermont-Ferrand – Tulle ; et enfin le tronçon en cul-de-sac Riom – Châtel-Guyon ouvert en 1912 et fermé aux voyageurs quelques années plus tard, malgré les protestations adressées dès 1930 par la municipalité à la compagnie PLM. Châteauneuf-les-Bains imputait son déclin au fait que huit kilomètres séparaient la station thermale de la gare la plus proche, celle de Saint-Gervais-d'Auvergne. La station de Saint-Nectaire semble, elle, avoir mieux vécu l'absence de gare.

Le réseau régional se caractérise encore par l'implantation de gares isolées, à l'écart des villages ou des villes à desservir. Cela concerne particulièrement certains nœuds ferroviaires : par exemple, la gare d'Arvant se trouve déportée par rapport à Brioude, celle de Neussargues par rapport à Saint-Flour, celle de Saint-Georges-d'Aurac par rapport à Langeac, celle de Viescamp par rapport à Aurillac. Fréquemment, leur implantation a été choisie au confluent de deux cours d'eau, ce dont le guide ferroviaire Joanne de 1891-1892 rend ainsi compte : entre Arvant et Lempdes, la ligne « décrit une grande courbe à l'ouest-nord-ouest pour passer de la vallée de l'Allier dans la vallée de l'Alagnon ». À Arvant, la gare n'a pas réussi à attirer l'industrie ou le négoce, et le bourg est resté simple lieu de passage tandis qu'à Neussargues, l'arrivée de trains de différentes provenances a plutôt eu un effet catalyseur (des foires ont été créées en lien avec la transhumance des troupeaux et le village est devenu une station estivale). Dans un autre cas de figure, la gare du Rouget (entre Maurs et Aurillac), construite en 1866 en pleine campagne, a précédé la constitution du bourg qui a pu s'étoffer autour d'elle et s'enrichir grâce au commerce du bois. Dans l'édition du Guide Joanne de 1901, la station est encore dite « isolée »,

puis la commune est reconnue en 1945. Mais d'une manière générale, comme ailleurs en France, les rôles économique et démographique du chemin de fer ont été ambivalents puisqu'à l'inverse du Rouget, par exemple, l'arrivée du chemin de fer à Blesle en 1861 a bouleversé l'industrie locale du chanvre : on observe qu'entre 1862 et 1882, la surface occupée par les chènevières est passée de 20 à 2 hectares, avant de disparaître totalement.

À l'échelle du territoire national, la présence d'une station thermale n'a jamais représenté une condition primordiale pour l'ouverture d'une ligne, et Vichy est citée comme le cas d'une station qui, malgré sa renommée, est restée à l'écart du réseau jusqu'en 1862. Ainsi le villégiateur emprunte-t-il des lignes construites en priorité pour le fret. Lors du trajet, il dispose néanmoins de guides qui l'accompagnent dans sa découverte du territoire. À partir de 1860, la presque totalité du réseau national est couverte par ceux de la collection Joanne, ancêtre des Guides Bleus.

Le territoire d'après les guides ferroviaires : une sélection de motifs paysagers (1865-1935).

L'architecture de la villégiature, celle que l'on trouve de manière privilégiée dans les villes thermales, se distingue notamment par des dispositifs tels que les belvédères et les oriels, qui favorisent la contemplation du paysage. Cet accès commence par le voyage en train et par la lecture des guides.

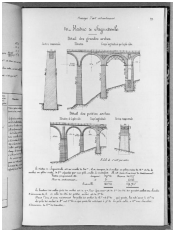
Qui sont les voyageurs ? Bien sûr, hommes d'affaires et négociants utilisent le train, dès lors qu'il remplace les diligences. Les curistes suivent le même mouvement. À partir des années 1860, ceux que l'on dénomme depuis peu les villégiateurs les rejoignent. Ces derniers respectent en particulier les préconisations des médecins dans lesquelles peuvent entrer, outre les bains, les changements d'air et d'habitudes. Dans la mesure où les désordres physiques pouvaient être causés ou, à tout le moins, aggravés par des désordres moraux, il semblait légitime de distraire les clients de leurs « passions tristes ». Le touriste, dont la figure émerge aussi au début du XIXe siècle, est plutôt considéré comme celui qui recherche le plaisir par le voyage en lui-même. Les pèlerins s'ajoutent à ce groupe varié, dans un siècle où des papes comme Pie IX les encouragent.

Guides et ferveur ferroviaires.

Entre 1852 et 1856, l'éditeur Louis Hachette d'une part passe des accords avec toutes les compagnies de chemin de fer, d'autre part recrute Adolphe Joanne (auquel succède en 1881 son fils Paul). Ensemble, ils lancent la collection des guides ferroviaires Joanne, qui deviennent en 1919 les Guides Bleus. On peut retirer à ces guides la qualification de « ferroviaires » à partir des années 1930 lorsqu'on lit dans leur préface : « Devant le développement toujours croissant du tourisme automobile, nous avons donné à la description des itinéraires routiers la place de premier plan qui leur revient. C'est sur la route et en fonction de la route que sont décrites toutes les villes et localités ».

Le premier ouvrage de la collection concernant l'Auvergne, ou plutôt les réseaux ferrés traversant la région, est paru en 1865. Mais les guides existaient avant même que le chemin de fer ne transporte des voyageurs. L'un d'entre eux, représentatif de ce qui se faisait au début du XIXe siècle (il date de 1835), comporte cette annonce : « Nous avons tout signalé : points de vue, centres de panorama, vieilles forêts, cascades, fontaines, sources minérales, églises et vieux châteaux ; ruines des monuments des hommes et ceux de la nature ». Henri Lecoq, professeur d'histoire naturelle et auteur de ce Guide du voyageur, continue : « Nous appelons sur tous ces lieux les méditations du savant, les recherches et l'érudition de l'historien, et surtout les pinceaux de l'artiste ». L'origine volcanique des montagnes auvergnates n'avait été mise en évidence qu'au milieu du XVIIIe siècle, et Charles Nodier, dans ses célèbres Voyages pittoresques et romantiques dans l'ancienne France, avait en effet évoqué en 1829 ces « chaînes de vésuves apaisés » dans lesquels il y avait « des émotions pour toutes les pensées et des tableaux pour tous les peintres ». Dans leur forme, les guides ferroviaires se distinguent bien de leurs prédécesseurs : dans le volume d'Henri Lecoq, les sites sont présentés sous forme d'une liste rangée par villes, elles-mêmes classées par ordre alphabétique, tandis qu'avec les guides ferroviaires, le parcours emprunté par la ligne sert de fil directeur, et l'effet du défilement transparait dans la notation d'une succession d'éléments, susceptibles d'accrocher le regard, après qu'une description globale de l'espace qui défile a été donnée à gros traits. En ce sens, les guides produisent des images, organisent des paysages. Par exemple, en quittant Clermont pour se diriger vers Brioude, le guide Joanne de 1865 précise : « Le chemin de fer longe d'abord la route de terre à peu de distance, puis il s'en éloigne en décrivant une grande courbe sur la gauche. La vue est attirée à droite par Clermont-Ferrand et le Puy de Dôme. Au sortir d'une tranchée, on aperçoit à droite, au-delà d'Aubière, le Mont-Rognon et la montagne de Gergovie. On laisse aussi du même côté, le château de Sarlièves, converti en fabrique de sucre ». Ce que certains historiens ont appelé la « ferveur ferroviaire », hommage rendu à la civilisation moderne en même temps qu'à l'art industriel, se manifeste particulièrement dans ces guides, jusque dans les années 1910. C'est ainsi que les ponts, les viaducs, mais aussi les tunnels, les remblais, les tranchées et les rampes sont signalés et décrits avec force détails techniques. Au-delà d'Aurillac, par exemple, en descendant vers Figeac, on lit en 1881 : « La voie continue le long de la Rance, la traverse deux fois en décrivant une courbe de 300 mètres de rayon, laisse à gauche le château de Murat et s'engage dans un défilé sauvage en décrivant jusqu'à la station de Boisset une ligne sinueuse dont les arcs ont presque tous 300 mètres de rayon, et en s'élevant par une rampe de 3 mm par mètre sur 735 mètres ». En souhaitant susciter l'admiration des voyageurs, le récit prend une tournure dynamique propre, accessoirement, à distraire de « leurs passions tristes » les villégiateurs. Un enthousiasme qui peut cacher aussi un enjeu économique, dans lequel l'éditeur et homme d'affaires Louis Hachette est directement impliqué car actionnaire de grandes banques liées à l'industrie. La ligne Arvant – Aurillac est donnée comme

« une des merveilles du chemin de fer français ». Cet engouement pour l'infrastructure ferroviaire rappelle aussi l'orgueil des longues perspectives urbaines à la mode, qu'Hausmann en particulier met en œuvre dans Paris. L'exaltation de la monumentalité est aussi le fait de photographes comme Baldus qui, dans les années 1850, contribuent à assimiler par leurs prises de vues les ouvrages d'art des ingénieurs aux édifices hérités de l'Antiquité.



Viaduc de Saguisoule. Sur la ligne Arvant - le Lot (Figeac). Tiré du compte-rendu statistique de l'ingénieur Nördling (1869).

En outre, par la position en surplomb qu'ils offrent, les viaducs peuvent être perçus comme autant de nouveaux sommets desquels il est possible d'admirer des panoramas. De même, les courbes de grand rayon, comme celle que le chemin de fer emprunte autour du Puy-en-Velay (ou à la sortie de Clermont lorsqu'on se dirige vers Royat), permettent de « voir la ville sous tous ses aspects », autrement dit par un certain Louis Hervé en 1876 : « Le chemin de fer, au reste, semble prendre tâche de remplacer pour le voyageur le chevalet pivotant de l'artiste, en lui faisant faire le tour du Puy, au départ ou à l'arrivée ».

Une certaine représentation du territoire.

Parmi les motifs les plus régulièrement signalés au fil des lignes figurent les cours d'eau : les moindres ruisseaux sont mentionnés. En cela, il faut se rappeler qu'Adolphe Joanne, en plus d'être l'un des fondateurs du Club alpin français, est adhérent de la Société de géographie de Paris. Certes il dispose d'une bibliographie riche, donnée dans les guides (y figurent par exemple des ouvrages tels que le Dictionnaire raisonné de l'architecture française d'Eugène Viollet-le-Duc et la Statistique monumentale du Puy-de-Dôme de Jean-Baptiste Bouillet, dont la première édition date de 1843). Il s'entoure aussi d'informateurs aux compétences variées : on note les noms de George Sand, de Bruyère (architecte diocésain), d'Anthyme Saint-Paul (membre de la Société française d'archéologie) et d'Henri Lecoq, ce professeur de sciences naturelles auteur d'un guide antérieur au chemin de fer ! Mais sa formation de géographe transparaît nettement dans la description des parcours. Or au XIXe siècle, la géographie dite régionale est encore « fondée sur l'étude des bassins hydrographiques, même dans la Nouvelle géographie universelle d'Élisée Reclus ; leurs séparations, ou ligne de partage des eaux, étaient censées former des limites sensibles, voire des frontières "naturelles" », rapporte le géographe Roger Brunet. C'est ainsi qu'à conjuguer culture de géographe du rédacteur et contraintes liées à la construction des voies ferrées, les cours d'eau prennent une telle importance. Les gorges sont prisées, d'autant plus qu'en vertu de cette attraction spéciale entre voie ferrée et cours d'eau, certains tronçons de lignes sont les seules voies de communication à avoir été tracées en fond de gorge. C'est une caractéristique qui continue d'être signalée dans le numéro des Guides Bleus le plus récemment réédité (1992), et c'est encore ce qui fait en partie la célébrité de la ligne dite du Cévenol (Clermont-Ferrand – Nîmes). Les montagnes d'une manière générale et les volcans en particulier, et même les rochers, remportent un grand succès, notamment lorsqu'ils jouent le rôle de promontoires, tels les dykes volcaniques dont l'Auvergne est riche.

Dans les villes de la région, ces mêmes types de reliefs font figure de monuments isolés quand ils s'invitent dans les compositions urbaines, en apparaissant en fond de perspective des rues et avenues. Ici, ils sont d'autant plus signalés qu'ils portent, tels des socles, des châteaux. Ces ensembles « rocher-promontoire, château » ou « rocher-promontoire, chapelle » ou encore « rocher-promontoire, statue colossale » constituent des « signaux » qu'on lit d'autant plus facilement comme des symboles qu'ils sont intentionnels. Dans le cas des châteaux médiévaux, il s'agissait en effet pour leurs commanditaires d'être vus, mais aussi de voir le plus loin possible, et également de contrôler des points de passage obligés en les dominant. Ainsi en est-il pour la tour de Montpeyroux, construite au XIIIe siècle, dominant l'Allier, et composant un ensemble perceptible du voyageur dont le wagon suit les sinuosités du cours d'eau. À ce cas de figure de la ruine médiévale surplombant la rivière, il suffit de conjuguer l'attraction rivière-voie ferrée pour comprendre que la récurrence du signalement des châteaux médiévaux dans les guides n'est pas fortuite. Dans le même temps est mise en évidence une caractéristique des paysages en Auvergne : le succès de la ruine castrale présente encore au XIXe siècle un symbole auquel certains demeurent attachés, celui de la fin de l'Ancien Régime. En fait, le symbole résiste puisqu'en 1978 encore, à propos de la recevabilité du projet de protection du site du château de Léotoing, le conseil municipal d'une des deux communes concernées s'oppose au motif que « les châteaux en général, le château de Léotoing en particulier, sont les symboles d'une époque (pas très éloignée) où la plus grande partie de la population, surtout celle des campagnes, avait à souffrir et était exploitée par une minorité de gens, ceux-là même qui habitaient les châteaux ».

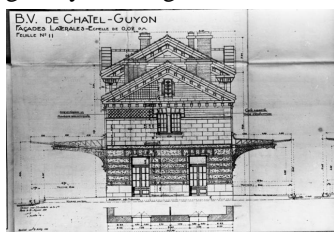
À établir une carte de tous les châteaux signalés dans les guides ferroviaires, toutes périodes confondues, on lit une fréquence qui dépasse celle des ruines médiévales. Pour certains, le rédacteur du guide (dans une édition de 1881) fait même appel à l'imagination du voyageur en utilisant ce type de formule : « et une longue tranchée empêche de voir, sur une colline, à droite, le château, flanqué de quatre tours rondes, qui domine Trioulou » (on approche de Bagnac). Il serait

intéressant de vérifier que la proximité avec la voie ferrée n'a pas été délibérément recherchée pour les châteaux construits ou restaurés au XIXe siècle - comme cela a été montré pour la région parisienne, Angers et la Sologne berrichonne - du fait du spectacle que constituait la vue du chemin de fer à ses débuts et aussi en raison de son aspect pratique pour le transport des matériaux de construction.

Au XIXe siècle, les mêmes promontoires qui accueillent les châteaux à l'époque médiévale se trouvent significativement investis par des statues de la Vierge. Il semblerait que le modèle régional se trouve au Puy-en-Velay : au moment de la proclamation du dogme de l'Immaculée Conception en 1854, une souscription est lancée afin d'élever une statue colossale de Notre-Dame de France sur un rocher de la ville. Des indulgences sont promises aux souscripteurs et l'on se demande si la Vierge devra regarder la ville ou bien la gare, où arrivent les voyageurs, et notamment les pèlerins. La pratique généralisée qui consiste à élever une statue sur un sommet coïncide avec le règne de Napoléon III, pendant lequel le catholicisme est promu religion d'État. Elle s'inscrit aussi plus largement dans un courant artistique où la statue colossale « peut prétendre au genre d'effet que produisent sur nous un grand arbre, une haute montagne, l'océan, le mugissement du vent, le roulement du tonnerre. Le grandiose, le sublime, tel est son partage » pouvait-on écrire en 1876. Dans le Cantal, le long des nouvelles voies ferrées s'élèvent quinze sanctuaires ou statues entre Queyzac et Laurie, et autant entre Maurs et Mauriac. L'abbé Chabau fait d'ailleurs valoir, en 1888, que c'est grâce à eux que plus aucun accident de chemin de fer n'a été relevé depuis 1866. À Laroquebrou, la statue - une réplique de Notre-Dame de Fourvière - prend la place de l'oratoire du château en 1887, au sommet d'un dyke. Il était prévu qu'elle soit « visible du train, destinée à l'édification des voyageurs ». Elle est d'ailleurs signalée dans les éditions du guide Joanne de 1901 à 1920. En 1892, à Usson, l'emplacement de choix que représente dans le paysage le sommet d'un rocher devient l'objet d'un débat entre catholiques et anticléricaux. Le curé avait demandé au préfet l'autorisation d'ériger un petit monument sur un terrain communal afin de « couronner la belle butte d'Usson ». À ce moment, les quarante-cinq signataires d'une pétition, parmi lesquels figure l'instituteur, protestent au motif qu'un terrain communal doit rester « affecté à un service public ». Leur contre-proposition : y ériger une statue à l'effigie de la République. Mais ce sont les catholiques qui obtiennent gain de cause.

Viaducs, tunnels, châteaux, établissements industriels et tout un pan de la réalité agraire (celle notamment des canaux d'irrigation ou d'assèchement de la Limagne, en écho aux préoccupations hygiénistes et productivistes de l'époque) sont présents dans les guides Joanne puis Bleus. En revanche, plusieurs aspects des paysages manquent manifestement. De fait, l'architecture récente était absente dans les guides des années 1860-1880, en France comme en Europe. Leurs auteurs misaient sur l'architecture des siècles passés pour faire découvrir et mettre en valeur l'histoire des pays. Ainsi les seules églises signalées au long des parcours datent de l'époque médiévale (par exemple celle de Toulon-sur-Allier, à proximité de Moulins, ou « l'église romane » de Montpensier, entre Clermont-Ferrand et Gannat...), tandis que l'église de l'hôpital de Vichy, inaugurée en 1887, n'est jamais mentionnée. Pourtant elle est imposante, en léger contre-haut des voies et proche de la gare, c'est-à-dire à un endroit où le train perd ou commence seulement à prendre de la vitesse. De ce point de vue, il est d'autant plus étrange que le clocher de Saint-Austremoine d'Issoire ne soit pas mentionné autrement que dans le chapitre consacré à la visite de la ville car, situé à 500 mètres de la gare et d'une hauteur conséquente, il entre très clairement dans le champ de vision du voyageur resté dans le train. L'architecture rurale n'a pas non plus été jugée suffisamment intéressante pour être signalée. Aucun commentaire sur les pigeonniers (dans la traversée de la Limagne singulièrement) ou sur les fermes ou encore sur les monumentales granges-étables qui se succèdent le long des voies. Autour de Vic-sur-Cère, l'implantation de ces dernières, dans les prairies de fauche et donc à distance des villages, est pourtant remarquable. Dans ce canton, 30 % d'entre elles ont été construites entre 1826 et 1850, 17 % entre 1850 et 1875, 15 % entre 1876 et 1900 : étaient-elles trop récentes ? Ou bien doit-on de nouveau imputer cette lacune au fait que la culture visuelle de l'auteur du guide reste celle d'un géographe dont la discipline, autour de 1900, commence seulement à prendre en compte les genres de vie des gens modestes (qui sont les bases de la géographie dite humaine) ? De ce point de vue, les guides n'innovaient pas.

On souhaiterait expliquer une autre bizarrerie : les gares ne sont jamais décrites. Seule celle de Vichy bénéficie de ce commentaire lapidaire : « on s'arrête bientôt dans la belle gare de Vichy » (1886). Certes, les premières haltes étaient construites sur des modèles standards qui ont été reproduits, compagnie par compagnie, autant que de besoin, mais la gare de Châtel-Guyon ou celle de Nérès-les-Bains sont des œuvres architecturales qui mériteraient même plus qu'une simple mention. Ici existe un décalage très net avec les motifs photographiés pour les cartes postales des années 1900-1920 : les gares y ont un grand succès, au même titre que viaducs, tunnels et châteaux.



On voit sur ce projet que l'architecte souhaitait faire référence au décor mural des églises romanes auvergnates en ajoutant aux modillons un effet d'appareil (polychrome ?) disposé en croisillon. Mais ce dernier motif n'a pas été retenu.

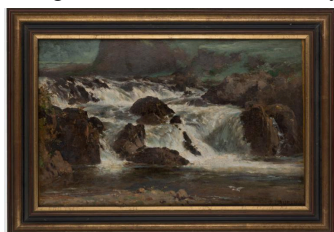
Ainsi peut-on faire le constat, ou le confirmer plutôt, que les guides ferroviaires ne proposent pas des descriptions fidèles du territoire, voire des paysages à un moment donné. Tout au plus peut-on avancer qu'ils constituent des objets culturels à part entière. Ils nous informent sur certains aspects d'une manière de concevoir et de faire voir le monde. Les critères de sélection des « objets » dignes d'être cités transparaissent en creux.

Quelques aspects de la transformation des paysages.

De la diffusion d'une manière de voir le territoire à l'élaboration de critères de protection.

Dans le même temps qu'Adolphe Joanne met en valeur, à sa manière, les territoires parcourus, certains commencent à s'alarmer de la destruction des paysages. La révolution industrielle est en marche ; la spécialisation agricole et... le chemin de fer ont en effet un impact fort sur les paysages. Plusieurs historiens s'accordent pour relever que l'infrastructure ferroviaire, avec ses tracés rectilignes et ses très grands rayons de courbure qui, contrastant avec la géométrie approximative des champs, chemins et routes et à plus forte raison avec la fantaisie naturelle (relief, hydrographie), renouait - à l'exception des canaux - avec ce que Rome avait produit. Certes on pourrait probablement exclure de ce panorama les longs tronçons rectilignes des routes royales. Ici l'ambiguïté de la position de Joanne est flagrante : d'une part, il promeut le voyage en train et, d'autre part, il fonde en 1874 le Club alpin français lequel, comme le Touring club de France créé en 1890, est un organisme qui, avant même la constitution en 1901 de la Société pour la protection des paysages et de l'esthétique de la France (la SPPEF), milite pour la conservation de certains paysages et donc des motifs qui les composent.

Quoi qu'il en soit de cette position ambivalente, la promotion des motifs paysagers telle que l'entendent les Joanne passe beaucoup par le qualificatif de pittoresque. Ils en usent et en abusent. Sont décrétés pittoresques, pêle-mêle : les gorges, les vallées, les villes (Neussargues comme Thiers), les viaducs, les tranchées, clochers, trajets, châteaux, types d'implantation (« Giroux, dans une situation très pittoresque », « sur une hauteur pittoresque, le château de Pontgibaud »), rivières (« le lit de la Sioule, en formant de pittoresques accidents »). De fait, l'adjectif est « paresseux » (R. Brunet) car il n'ajoute rien. Par ailleurs, la tendance à considérer les motifs du paysage plutôt qu'une composition d'ensemble paraît générale. Entre autres, pour avoir analysé l'iconographie d'Aurillac sur deux siècles (XIXe et XXe siècles), c'est-à-dire pour avoir comparé ce qui a été produit sur elle pendant cette période en termes de peintures, lithographies, dessins et photographies (dont 1 600 cartes postales), Vincent Flauraud a noté que la vue générale de la ville, dans la seconde moitié du XIXe siècle, est reléguée au rang de thème mineur par rapport aux « lieux forts ». C'est ainsi, semble-t-il, qu'en conjuguant l'action des différentes sociétés constituées autour de la protection des sites et leur manière de les qualifier, le texte de la première loi ayant pour objet la protection - et donc la conservation - des « sites et monuments naturels », datée du 21 avril 1906, fait état de critères « artistique ou pittoresque ». De surcroît, il s'agit de motifs paysagers : parmi les premiers « sites ou monuments naturels » de la région à être distingués figure un rocher (le rocher Corneille du Puy-en-Velay, classé en 1909 - surmonté cependant de la statue colossale de Notre-Dame-de-France). Par ce classement, des morceaux de territoire sont donc exclus d'un processus de transformation générale, ce qui représente en quelque sorte une approche révolutionnaire des paysages. Une seconde loi en 1930 reprend le texte de 1906 en y ajoutant de nouveaux critères, mais la liste des types de sites est établie de cette façon : « cascades et torrents, rochers, arbres monumentaux, sources, grottes et cavernes [...], paysages restreints à caractère pittoresque, ayant par la disposition des lignes, des volumes et des couleurs, les qualités de tableaux peints par la nature ». En parallèle, un nouveau texte de loi concernant les monuments historiques est en préparation, qui doit remplacer la loi de 1887. Et avant que le texte définitif ne soit promulgué en 1913, la place et le statut des édifices qui maillent le territoire restent flous pour certains : les édifices doivent-ils être protégés pour eux-mêmes ou pour leur effet dans un environnement plus global ? Au cours des débats préparatoires, le député Charles Beauquier demande qu'on ne protège que les églises « faisant, comme on dit, très bien dans le paysage » (« ce qui nous gêne dans les églises, c'est la religion » ajoute-t-il). Ce à quoi Maurice Barrès, alors député, lui oppose son idée de sauvegarder toutes les églises antérieures à 1800, y compris « les laides, dédaignées, qui ne rapportent rien aux Chemins de fer [...] ».



Vers 1860, Jules Laurens prend une cascade pour sujet principal de son tableau. C'est aussi l'époque où les guides ferroviaires les mentionnent, des plus banales aux plus extraordinaires.

La loi de 1930 prévoyait la possibilité de classer des sites au titre de leur intérêt scientifique mais ce critère a été peu exploité jusque dans les années 1950, et finalement les Parcs naturels régionaux ont été créés par la loi du 22 juillet 1960. Il convient toutefois de noter que dans la circulaire du 30 octobre 2000 relative aux orientations de la politique des sites, le critère du caractère pittoresque est remis au goût du jour. Dans le but de le définir, il est simplement lié à la notion de

« paysage remarquable, relayée fréquemment par celle de paysage culturel mis en œuvre depuis quelques années par le Comité du patrimoine mondial de l'UNESCO ».

Des guides ferroviaires devenus caducs.

Le thème de l'arbre, voire de la végétation, s'est révélé particulièrement approprié pour évoquer les mutations les plus flagrantes - d'un côté l'envahissement végétal, de l'autre l'expansion du tissu urbain au détriment de la « verdure » et la disparition de certaines forêts - qui rendent aujourd'hui caduque la lecture des guides ferroviaires parus entre 1865 et 1935.

Des arbres envahissants.

À mener l'expérience des trajets empruntés par les villégiateurs entre 1865 et 1935, l'impression qui prévaut sur certaines lignes demeure celle de panoramas devenus inaccessibles à cause de rideaux d'arbres qui envahissent les abords de la voie ferrée à intervalles réguliers et rapprochés, par exemple entre Arvant et Aurillac, et a fortiori en été, au moment où les feuillages sont les plus abondants. Certes une première explication s'impose : des plantations, ou haies vives, doivent recouvrir les talus des déblais et remblais de façon à les consolider et les maintenir. Les essences d'arbres préconisées dans ce cas sont les acacias principalement, mais aussi les « marsaults » (saules), les bouleaux et les érables. La mise à l'abri des voies contre l'amoncellement des neiges est également visée, de même que l'atténuation de l'action de l'eau, lit-on dans le Dictionnaire législatif et réglementaire des chemins de fer de Germain Palaa paru en 1872. Dans la plaine de la Limagne, les boisements sont rares mais alors ils signalent soit un cours d'eau, voire une « rase » (canal d'irrigation ou d'assèchement), soit les talus des voies ferrées. Ces boisements, créant des sortes de couloirs, servent de marqueur territorial et constituent les dernières traces des voies ferrées lorsqu'elles sont démontées.

Néanmoins, la « fermeture des paysages » est aussi à mettre sur le compte de campagnes de reboisement volontaires au cours des XIXe et XXe siècles, presque exclusivement en secteurs montagneux. En 1825, la forêt ne couvrait que 15 % du territoire national, or les besoins s'accroissent avec les industries nouvelles (mines et chemins de fer, dont les traverses notamment sont en bois !). Dans le Puy-de-Dôme, la Société agricole appuyée par la nouvelle administration forestière encourage les plantations dans les années 1840. En février 1854, on peut lire une réclamation à ce sujet dans le Bulletin agricole du Puy-de-Dôme : « Si l'on veut que ce genre de culture [le reboisement] soit adopté par nous, il faut qu'on nous donne des gardes champêtres qui aient le courage et la volonté de protéger les jeunes bois contre l'envahissement des chèvres et des moutons ». Avec la loi du 18 juillet 1860, la politique de Restauration des terrains en montagne (RTM) prend une autre ampleur, même si à certains endroits en Auvergne, grâce aux possibilités d'acheminement du bétail par le chemin de fer, les agriculteurs font plutôt le choix de l'élevage et donc de l'aménagement de pâtures. Presque un siècle plus tard encore, entre 1945 et 1965, le Fonds forestier national (FFN) est institué comme une incitation à reboiser afin, du même coup, de convertir les landes et les surfaces agricoles les moins rentables, celles des terroirs en forte pente notamment. Les mutations se révèlent alors très importantes dans les départements montagneux de l'Auvergne car, de surcroît, certains reboisements et enrichissements sont naturels : c'est le cas des versants de la vallée de l'Alagnon. À partir du début du XXe siècle, l'amplification de l'exode rural favorise le phénomène. Aujourd'hui, l'envahissement végétal des abords des voies ferrées est devenu une telle préoccupation pour les organismes touristiques et de gestion de l'espace, qu'on relève cette mention dans l'avant-projet de charte du Parc naturel régional des sources et gorges du Haut-Allier (2014) : « amélioration de la perception du paysage depuis le train (maintien d'une relation visuelle train-rivière et meilleure lisibilité de la succession des événements du paysage, par exemple les orgues, les châteaux...) ».

À l'inverse, les châtaigneraies du sud du Cantal, dont la description était reconduite des guides Joanne aux premières éditions des Guides Bleus, ont disparu au profit de structures bocagères, l'élevage étant devenu plus rentable. Ces dernières, qu'on retrouve principalement au nord de la région (dans l'Allier), si elles n'ont pas disparu totalement, ont à leur tour été transformées par les remembrements et par l'invention de la ronce artificielle (le fil de fer).

En réalité, les acteurs de chacune des « familles de paysages » sont multiples et restituer le rôle de chacun dépasse le cadre de cet ouvrage.

La végétation qui disparaît.

On peut encore parler de mutation à l'évocation du site que présentait au voyageur la ville de Clermont-Ferrand (et ce phénomène peut valoir pour presque toutes les villes). La gare avait été construite en 1855 à l'est de la butte occupée par la ville. Un plan de 1863 témoigne encore de sa situation en pleins champs. En 1865, Joanne décrivait le site clermontois, ou son « aspect général » (c'est le titre du chapitre), dans ces termes : « sur un monticule, au bord d'un vaste bassin semi-circulaire formé par les puy de l'Auvergne, et ouvert seulement vers l'E. et le N.-E., du côté des plaines de la Limagne, qu'arrose l'Allier. Au N., à l'O. et au S., au-dessus des coteaux ondulés couverts de la plus riche végétation, de villages et de maisons de campagne, se dressent les puy de l'Auvergne, sommets volcaniques, aux flancs rougeâtres et à la cime dépouillée. Le puy de Dôme, si facile à reconnaître de loin par sa forme et par sa hauteur, occupe à peu près le milieu de cette demi-circonférence ; le plateau de Gergovie en forme un des derniers sommets au S.-E. ; Champturque la ferme au N. Les prairies plantées d'arbres qui s'étendent au pied même de la colline qu'elle occupe, entourent d'une ceinture de verdure la ville, qui, de cette belle et riante position, jouit d'une vue admirable sur les coteaux et les montagnes qui l'entourent et sur la Limagne, la plus magnifique, la plus riche plaine de la France, bornée à l'E. par la haute chaîne

du Forez ». Les rééditions successives du guide jusqu'en 1920 reprennent grosso modo la même description, si ce n'est qu'à partir de 1909 l'accent est porté sur les « immenses vignobles » alentour de Clermont. Une série de huit clichés, pris en 1864 (la cathédrale clermontoise ne possède pas encore les deux flèches voulues par Viollet-le-Duc et en voie d'achèvement en 1886), et à leur suite les cartes postales des années 1900, confortent la vue : dans la « ceinture de verdure », on aperçoit bien des cabanes de vignes ou de jardins ainsi que des maisons disséminées (principalement des « maisons des champs », liées à des domaines agricoles et construites entre le XVI^e et le XVIII^e siècle). À partir du XIX^e siècle, le terme de « maison de campagne » est préféré à celui de « maison des champs ». Il correspond à un nouveau corpus dans lequel figurent des demeures ayant parfois acquis la dénomination de « château ». Par exemple, à l'ouest de la butte clermontoise, sur un coteau vierge de toute construction, le château¹² de Layat est élevé dans les premières années du XX^e siècle. Cette demeure est située à environ 500 mètres du village de Durtol (qui est d'ailleurs classé en station climatique en 1921), dans une configuration qui permet à ses occupants de jouir d'un côté de la vue de Clermont et de la plaine de la Limagne, et de l'autre... de la ligne du chemin de fer, à 100 mètres de là, venant de Royat et se dirigeant vers Laqueuille (ouverte en 1881) puis Le Mont-Dore (depuis 1899). Le type architectural auquel se réfère la demeure est à mi-chemin de la maison de campagne ayant fait l'objet du récit de Viollet-le-Duc Histoire d'une maison, paru en 1873, et des modèles donnés dans la revue créée en 1906 « La vie à la campagne ». Cette dernière s'adressait à une clientèle aisée vivant en milieu péri-urbain ou rural, dont fait partie le commanditaire du château de Layat. La recherche des points de vue privilégiés apparaissait primordiale dans cette architecture comme dans celle de la villégiature. Aujourd'hui, des lotissements et des barres d'immeubles ont été construits jusqu'à ses abords immédiats. Le seul élément de continuité repérable entre ces différents bâtiments, du point de vue constructif, réside dans l'implantation en milieu de parcelle. On peut sans conteste affirmer que ce fragment de paysage est emblématique du processus de développement des secteurs résidentiels des agglomérations et la comparaison des descriptions de Clermont données dans les guides en porte discrètement la trace puisqu'à partir de l'édition du Guide Bleu de 1920, la portion de phrase « au-dessus des coteaux ondulés couverts de la plus riche végétation, de villages et de maisons de campagne » est amputée à partir du mot végétation. En 1949 apparaît alors un début de paragraphe : « Au milieu de sa vaste extension moderne, le vieux Clermont s'élève sur une butte [...] ». Les plans de Clermont ne prennent d'ailleurs acte d'un développement significatif qu'après la seconde guerre mondiale : le nouveau périmètre d'agglomération dessiné par l'urbaniste Roger Puget en 1949 tient essentiellement compte de deux extensions en forme de doigts de gants qui longent les lignes de chemin de fer, d'une part en direction de Lyon et d'autre part en direction de Paris, en englobant le village satellite de Gerzat... L'édition des Guides Bleus de 1953 traite ensuite d'une ville « étendant de toutes parts ses faubourgs », d'une subite croissance qui en a « totalement changé la physionomie ». En 1962 se trouve même évoquée l'élaboration d'un « vaste plan d'urbanisme [qui] s'efforce de répondre à ce mouvement d'expansion ». L'exaltation de la modernité architecturale caractérise les guides européens des années 1950-1970, et il en est de même pour l'urbanisme. En tous les cas, le phénomène d'extension de Clermont-Ferrand a été suivi d'assez près par les rédacteurs des Guides Bleus.

L'heure des réutilisations.

Depuis 1965, quatorze bâtiments ou ouvrages d'art ferroviaires ont été protégés au titre des monuments historiques : dix viaducs, deux gares et l'ensemble d'un dépôt.

Des tronçons de lignes fermées ont été réaménagés à des fins touristiques, montrant s'il en était encore besoin que le chemin de fer favorise l'accès aux paysages. Par ailleurs, hormis les innombrables petites gares et maisons de garde-barrières transformées en habitations, trois gares ont été reconverties en centre culturel. Les viaducs de Nérès-les-Bains et du Monastier-sur-Gazeille sont devenus des lieux de promenade piétonne. Des tunnels de la ligne désaffectée Brioude – Saint-Flour ont été transformés en cave à fromages : des cars de touristes s'y arrêtent. Autant de réaffectations donc susceptibles d'attirer à leur tour les nouveaux villégiateurs, autrement dit les vacanciers du XXI^e siècle.

Références documentaires

Documents d'archive

- **Gares : les types.**
Types de maisons de garde-barrière et stations [...], annexe à la circulaire ministérielle du 26 avril 1880.
AD Puy-de-Dôme : S 538

Bibliographie

- **Les chemins de fer, par A. Guillemin**
GUILLEMIN, Amédée. **Les chemins de fer**. 1. La voie et les ouvrages d'art. Paris : Hachette (coll. "Bibliothèque des merveilles"), 1877 (7^e éd.).
B Université Clermont-Ferrand : MON 2383 1

- **Histoire des chemins de fer en France.**
CARON, François. **Histoire des chemins de fer en France**. T. 1.1740-1883. [Paris] : Fayard, 1997. T. 2 1883-1937. [Paris] : Fayard, 2005.
B Université Clermont-Ferrand : 380 CAR (site Gerovia)
- **La formation des compagnies de chemin de fer en France (1823-1870).**
RIBEILL, Georges. **La Révolution ferroviaire. La formation des compagnies de chemin de fer en France (1823-1870)**. Paris : Belin, 1993.
Non consulté.
- **De l'espace au territoire.**
DESSPORTES, Marc, PICON, Antoine. **De l'espace au territoire. L'aménagement en France, XVIe-XXe siècles**. Paris : Presses de l'école nationale des Ponts et chaussées. 1997.
Région Auvergne-Rhône-Alpes, SRI, site de Clermont : ARC 373
- **"Patrimoine extraordinaire du chemin de fer en Auvergne et Limousin". 2015.**
DESMICHEL, Pascal, FAUCON, Frédéric. "Patrimoine extraordinaire du chemin de fer en Auvergne et Limousin". Christine Bonneton éditeur, 2015.
Région Auvergne-Rhône-Alpes, SRI, site de Clermont
- **"Les bêtes noires. Des chemins de fer dans le Massif central." 2011.**
CROZES, Daniel. " Les bêtes noires. Des chemins de fer dans le Massif central". Editions du Rouergue, 2011.
Région Auvergne-Rhône-Alpes, SRI, site de Clermont : AUV. 227
- **Les transports collectifs de voyageurs dans le Massif central français.**
FAUCON, Frédéric. **Les transports collectifs de voyageurs dans le Massif central français**. Th. doct. : Géographie : Clermont-Ferrand 2 (Laboratoire d'accueil : CERAMAC) : 1997.
B Université Clermont-Ferrand : 270110 1997 FAU
- **Les chemins de fer dans le Massif central.**
CARALP-LANDON, R[aymonde]. **Les chemins de fer dans le Massif central**. Paris : Armand Colin, 1959.
- **L'Auvergne vue du train.**
INVENTAIRE GÉNÉRAL. Service régional d'Auvergne. **L'Auvergne vue du train**. Réd. Brigitte Ceroni, Maryse Durin-Tercelin, Bénédicte Renaud-Morand ; photogr. Christian Parisey, Jean-Michel Périn, et al. Thiers : Page centrale, 2016.
- **Traité d'architecture, par Léonce Raynaud.**
RAYNAUD, Léonce. **Traité d'architecture**. Paris : Dunod, 1870 (3e éd.).
B Université Clermont-Ferrand : 17187 2
- **L'architecture des bâtiments voyageurs du chemin de fer en France.**
POUPARDIN, François. **L'architecture des bâtiments voyageurs du chemin de fer en France des origines à la Seconde Guerre mondiale : étude des programmes et des types**. Th. univ. : Histoire de l'art (architecture moderne et contemporaine) : Paris 1 : 2005.
Rails et Histoire - Association pour l'histoire des chemins de fer : TU 2005 POU
- **Le voyage aux eaux.**
POISSON, Jacques. **Le voyage aux eaux. Histoire de la desserte ferroviaire des stations thermales**. *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 31 / 2004, mis en ligne le 01 juin 2011, consulté le 17 avril 2015.
URL : <http://rhcf.revues.org/700>

- **Voyage en train et paysage.**
BOWIE, Karen, THOM, René. **Voyage en train et paysage.** *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 39 / 2008, mis en ligne le 01 juin 2011, consulté le 16 avril 2015. URL : <http://rhcf.revues.org/1036>

- **Ponts et viaducs au XIXe siècle : grandes réalisations.**
PRADE, Marcel. **Ponts et viaducs au XIXe siècle : techniques nouvelles et grandes réalisations françaises.** Paris : Brissaud, (coll. "Art et patrimoine", n° 5), 1988.
Ecole nationale supérieure d'Architecture de Clermont-Ferrand : 711.7

- **Paysage des ouvrages d'art.**
KRIEGEL, Anne, PINON, Pierre. **Le paysage des ouvrages d'art.** *Bulletin d'informations architecturales.* Mai 1983. Suppl. au n°77.
Région Auvergne-Rhône-Alpes, SRI, site de Clermont : ARC. 433

- **Viaducs d'Auvergne. Monuments du chemin de fer, 1992.**
BELHOSTE, Jean-François, LISBONIS, Odile. **Viaducs d'Auvergne. Monuments du chemin de fer.** Clermont-Ferrand : EPA (coll. "Itinéraires du patrimoine", n° 24), 1992.
Région Auvergne-Rhône-Alpes, SRI, site de Clermont

- **Compte-rendu statistique de la construction de la section Murat-Vic-sur-Cère de la ligne Arvant au Lot.**
Bibliothèque du patrimoine de Clermont-Ferrand. A10045. Compagnie du chemin de fer d'Orléans. Réseau central. Ligne d'Arvant au Lot. **Compte-rendu statistique de la construction de la section de Murat à Vic-sur-Cère**, par Wilhelm Nördling, Paris, 1869. Autographié.
B Patrimoine, Clermont-Ferrand : A10045

- **Une gare et sa ville : Clermont-Ferrand**
FAUCON, Frédéric. **Une gare et sa ville.** In CHIGNIER-RIBOULON, Franck, dir. *Clermont-Ferrand, ville paradoxale.* Clermont-Ferrand : Presses universitaires Blaise Pascal (CERAMAC ; hors-série 2), 2009, p. 105-114.

Périodiques

- **Ouvrages d'art vus par la conservation des Monuments historiques.**
Monuments historiques. Ouvrages d'art. 1987, n°150-151.

- **Ponts et viaducs dans le Cantal**
DESMICHEL, Pascal, FAUCON, Frédéric. "Ponts et viaducs ferroviaires dans le Cantal". **Revue de la Haute-Auvergne**, octobre-décembre 2017, p. 497-512.
p. 497-512

- **Les gares du Cantal**
DESMICHEL, Pascal, FAUCON, Frédéric. "Les gares du Cantal : un patrimoine méconnu". **Revue de la Haute-Auvergne**, octobre-décembre 2017, p. 471-496.
p. 471-496

- **La Haute-Auvergne vue du train**
CERONI, Brigitte, RENAUD, Bénédicte. "La Haute-Auvergne vue du train". **Revue de la Haute-Auvergne**, octobre-décembre 2017, p. 513-528.
p. 513-528

- **Le Cantal et l'affiche ferroviaire**
DURIN-TERCELIN, Maryse. "Le Cantal et l'affiche ferroviaire". **Revue de la Haute-Auvergne**, octobre-décembre 2017, p. 529-540.

p.529-540

Liens web

- Overnia, bibliothèque numérique du patrimoine (affiches) : <http://www.bibliotheques-clermontcommunaute.net/page/overnia-bibliotheque-numerique-patrimoine>
- Inventaire des tunnels ferroviaires de France : <http://tunnels-ferroviaires.org/inventaire.htm>
- Réseau ferré et armature mariale : "Un motif paysager récurrent : les statues de Vierges colossales sur promontoire rocheux". : <http://inventaire-rra.hypotheses.org/4174>
- Ligne Bort-les-Orgues - Aurillac (base de données du Ministère de la Culture) : http://www.culture.gouv.fr/public/mistral/merimee_fr?ACTION=CHERCHER&FIELD_98=REF&VALUE_98=IA15000260
- Pont ferroviaire de Bassignac (base de données du Ministère de la Culture) : http://www.culture.gouv.fr/public/mistral/merimee_fr?ACTION=CHERCHER&FIELD_98=REF&VALUE_98=IA15000119
- Viaduc de la Sumène (base de données du Ministère de la Culture) : http://www.culture.gouv.fr/public/mistral/merimee_fr?ACTION=CHERCHER&FIELD_98=REF&VALUE_98=IA15000125
- Voie ferrée de Bort-les-Orgues à Neussargues (base de données du Ministère de la Culture) : http://www.culture.gouv.fr/public/mistral/merimee_fr?ACTION=CHERCHER&FIELD_98=REF&VALUE_98=IA15000259
- Viaduc de Salsignac (base de données du Ministère de la Culture) : http://www.culture.gouv.fr/public/mistral/merimee_fr?ACTION=CHERCHER&FIELD_98=REF&VALUE_98=IA15000011

Annexe 1

Notes_Ferroviaire et villégiature_1

Etude « Ferroviaire et villégiature en Auvergne »

Eléments émergeant des divers documents consultés. Dépouillement des documents des Archives départementales

> Préalablement, il est à noter que les études de tracés sont, semble-t-il, couramment financées (quand elles ne relèvent pas directement d'une décision de l'Etat ?) par les communes, des industriels et des propriétaires privés concernés par le projet. Ce qui influe évidemment sur l'argumentaire et la volonté de voir aboutir les choses.

Par exemple, l'étude de faisabilité de la ligne Saint-Etienne - Annonay par Firminy (avec un passage par le Tracol) a été financée par les communes de Pont-Salomon [Haute-Loire], Saint-Didier-la-Seauve [Haute-Loire, commune de Saint-Didier-en-Velay] et Dunières [Haute-Loire], par les propriétaires et par les industriels voisins de cette direction (AD43 S 357).

De même, en 1875, la ville de Billom [Puy-de-Dôme] déclare avoir fait des "dépenses considérables" pour "supporter ... la création du chemin de fer qui la relie au chemin de fer PLM" (AD63 2O 40/13).

> justification du choix des tracés :

1- Avant tout, et dans la plupart des cas, les tracés demandés et défendus sont justifiés par le développement économique - industriel et/ou commercial : exploitation de la houille, en particulier, dans plusieurs zones de l'Auvergne ; autres gisements divers aussi, soit déjà découverts mais petitement exploités faute de possibilités de débouchés, soit dont la découverte est espérée à la faveur des projets de lignes ; carrières, etc. ; débouchés à trouver à l'exploitation du bois, à l'agriculture (vente « des bestiaux » et des différents produits agricoles – fromages, vin, ...), maintien et développement des foires et marchés, amélioration de l'agriculture (par l'accès facilité aux engrais), etc.

Il semblerait d'ailleurs que ce soit d'abord le transport de marchandises qui soit considéré, puis en second lieu celui des voyageurs...

EXEMPLES :

- Chemin de fer d'Aurillac (Cantal) à Figeac (Lot). 1855. "[...] de tous ces points, le plus important est le bassin houiller où sont les usines de l'Aveyron, ce n'est pas douteux, c'est à ce bassin houiller, à ces usines, que sont dus peut-être l'idée et l'établissement du Grand-Central, c'est donc de ce bassin et de ces usines [...] dont il faudrait le plus se rapprocher [...]" (AD15 5S 10).

- Chemin de fer de Clermont à Montauban. Section d'Aurillac aux rives du Lot. s.d. [vers 1861]. "Il importe au Cantal et aux départements voisins qui ont avec lui des relations séculaires que ces voies de communication [...] répondent par leur direction générale aux véritables besoins du pays. [...] le Cantal échange ses bestiaux et des fromages contre les vins et les blés du midi, et de temps immémorial, c'est avec Toulouse par Maurs et Figeac que se sont établies les relations les plus importantes. [...]" (AD15 5S 10).

- Ligne de Moulins à Montluçon. 1858. "La station de Souvigny, placée très près de la ville, desservira [...] l'usine de Messargès et une partie de la forêt de ce nom. [...]"

Station de Noyant. [...] Les produits des forêts de Messarges et de Gros-Bois, des mines de Fins et Noyant et même de St-Hilaire viendront prendre le chemin de fer à cette station. [...] Station de Tronget. Elle est [...] située d'une manière avantageuse pour desservir à la fois les mines du Montet, la ville de Saint-Pourçain dans ses relations avec Montluçon, et la ville de Montmarault dans la direction de Moulins. [...] La gare des marchandises [...] est placée du côté opposé [au bâtiment des voyageurs] où pourra s'embrancher une voie destinée à relier les mines du Montet. [...]

La gare de Bézenet, comme l'embranchement lui-même qui porte ce nom, est principalement destinée à l'expédition des trains de charbon. On y a prévu néanmoins un bâtiment pour la réception des voyageurs de la localité et de la ville de Montmarault, qui, dans des voitures ajoutées aux trains de houille, viendront se diriger sur Commentry ou Montluçon. On a réservé aussi du côté de l'est et en communication directe avec la route impériale, un emplacement pour une gare de marchandises autres que les produits de la houillère de Bézenet. [...]

La station des Ferrières est destinée à recevoir les produits de la houillère de cette localité au moyen d'un embranchement qui viendrait s'y rattacher." (AD03 5S 1365).

- Chemin de fer de Tours à Montluçon, par Loches, Châteauroux et La Châtre. 1867. "Ce chemin [...] vient se souder entre Boussac et Montluçon, sur la ligne récemment ouverte entre Montluçon et Limoges, à la station de Treignat. [...] Il activera l'industrie et l'agriculture dans cette zone centrale de la France, aujourd'hui déshéritée, en y abaissant le prix de revient des produits et en facilitant leur exportation. [...] L'Allier y trouvera pour ses mines et établissements de Montluçon et de Commentry des débouchés dans toute la vallée de l'Indre et dans celle de la Loire [...]" (AD03 5S 891).

- Le chemin de fer de Saint-Etienne à Annonay par Firminy", 1868. "le chemin de fer desservirait trois vallées qui sont déjà le siège d'industries importantes et en voie de grande prospérité. [...] le profil en long fera saisir immédiatement les modifications profondes qu'apporterait la construction d'un chemin de fer dans les conditions d'existence de ces industries. Dans la vallée de la Semène, les usines de Pont-Salomon, groupées sur un espace de 1 500 mètres, occupent 300 ouvriers et empruntent à ce cours d'eau une force motrice de 750 chevaux [...]. [L'économie due au chemin de fer] serait acquise à tous les établissements industriels de la contrée, et il est évidemment impossible d'estimer en chiffres le développement des usines actuelles et les créations nouvelles qui en résulteraient. [...] Le chemin de fer d'Annonay à Saint-Etienne [...] se présente comme moyen de créer aux abords de Saint-Etienne trois vallées industrielles offrant les avantages d'une force hydraulique naturelle considérable, d'un approvisionnement facile de combustible [...]. Ces circonstances concourraient toutes activement à favoriser [...] l'abaissement du prix de revient pour les objets manufacturés par l'industrie stéphanoise ; il lui importe d'en profiter si elle veut tenir son rang [...]" (AD43 S 357).

. Dans toute cette région [du bassin de la Semène, vers St-Didier], le tracé se maintient à une distance moyenne d'environ 200 mètres de la Semène, et il serait aisé de le relier par des embranchements avec la plupart des établissements industriels qui pourraient se former sur le cours de cette rivière." (AD43 S 357).

. "[...] Comme ligne d'intérêt local, elle est appelée à desservir 3 vallées industrielles [...] privées aujourd'hui de tout accès facile aux voies ferrées existantes et à ouvrir au bassin houiller de Firminy de nouveaux et importants débouchés. Elle doit en outre être considérée comme apportant un dégagement utile à la ligne de Firminy à Givors dont l'encombrement par suite de l'accroissement dans la production des houilles du bassin va toujours en augmentant et menace de devenir un péril sérieux pour l'avenir." (AD43 S 357).

- La ligne de Brioude à Saint-Flour [...] développera le commerce, l'industrie et l'agriculture d'une vaste région de plateaux, encore très pauvre faute de moyens de transport. Elle permet d'exploiter les belles forêts de la Margeride. Elle met en communication deux contrées à productions très différentes, la vallée de l'Allier (vin, fruits...) les plateaux de Saint-Flour (bestiaux, bois, céréales...)." (AD43 S 368).

- Demande de prolongation de la ligne Nevers-Clermont jusqu'à Brassac-les-Mines. "L'utilité d'un chemin de fer jusqu'aux houillères de Brassac avait été comprise dès 1833. En 1838, une étude fut mise aux enquêtes, et si l'utilité publique ne fut pas déclarée, c'est que, à cette époque, la nécessité des lignes les plus importantes était encore contestée [...] La richesse et la qualité des houilles de Brassac, sont assez connues, et l'on sait que les houilles de la Haute-Loire, placées dans les plus défavorables conditions de transport, ont longtemps lutté avec succès contre leurs rivales, même sur le marché de Paris. [...] [Le gouvernement] reculera-t-il devant un faible surcroît de dépense [...] pour rattacher [au réseau Nevers - Clermont] les houillères de la Haute-Loire ? Il ne le doit pas, il ne le peut pas [...]" (AD43 S 460).

- Chemin de fer de Massiac à Sembadel. La 2e section de Brioude à Sembadel constituera avec la ligne de Sembadel à St-Bonnet, une voie directe d'Arvant à St-Etienne raccourcissant de 35 km sur la ligne actuelle par Le Puy. Au point de vue de l'intérêt spécial de la Haute-Loire, elle [...] attirerait tout le mouvement d'échange du bassin supérieur de la Dore." ; 3e section de Sembadel à St-Bonnet-le-Château [Loire]. "L'intérêt spécial de cette ligne dans la Haute-Loire sera [...] d'autre part [...] de fournir par la ligne de St-Bonnet à Bonson une issue directe aux bois de La Chaise-Dieu sur le bassin houiller de St-Etienne." (AD43 S 460).

- Chemins de fer du département de la Haute-Loire, 1862 : " [...] On a dû d'ailleurs chercher surtout à faciliter les relations avec Clermont et Paris, en sacrifiant à ces relations plus importantes celles de Brioude avec la ligne de Massiac [Cantal] qui le sont très peu. Du reste le trafic des voyageurs est très faible sur les deux sections qui ne produisent même pas leurs frais. Le mouvement des marchandises - au contraire, tend peut-être à être plus grand du côté de Brioude : attendu que d'un côté, les montagnes de la Haute-Auvergne ne présentent pas des éléments de trafic bien considérables, et, d'autre part, les tarifs spéciaux du Bourbonnais n'ayant pas été appliqués à la section d'Arvant

[commune de Bournoncle-Saint-Pierre] à Massiac, il en résulte que les expéditions ont souvent intérêt à aller gagner, comme jadis, par les routes de terre, Arvant et Brioude." (AD43 S 460).

- Chemin de fer du Puy à Niegles-Prades [Ardèche], 1904 : la ligne "développera le commerce, l'industrie, l'agriculture d'une vaste région. Elle rétablira, entre deux contrées à productions différentes, les communications établies dès l'occupation romaine, en dépit des rampes et des neiges d'hiver et détournées tout récemment par les chemins de fer." (AD43 S 797).

- Chemin de fer d'intérêt local à traction électrique de la gare de Laqueuille à St-Anthème, 1923. Ligne non construite. Productions régionales signalées sur la carte : fromages, boeufs, vers Laqueuille ; bassin houiller au nord-ouest de Tauves ; fromages vers Latour ; bois, boeufs, pêcheries des lacs, vers Picherande ; centre touristique vers Besse et le lac Pavin ; centre touristique vers Murols ; station thermale à St-Nectaire ; prés vergers, passementerie, au sud d'Issoire ; poteries vers Sauxillanges ; bois vers le Vernet-la-Varenne ; passementerie, centre touristique, vers St-Germain-l'Herm ; fromages vers Fournols ; féculé vers St-Amand-Roche-Savine ; objets de piété, lacets, vers Ambert ; papeterie, tissage de soie, féculé, bois, fromage, carderie, vers St-Anthème. (AD63 S 791).

- Tramway de Saint-Nectaire au Mont-Dore avec embranchement sur le pic de Sancy, 1906. "En dehors des stations thermales desservies, deux localités Murols [sic] et Le Chambon seraient traversées. Or Murols est un petit centre commercial très intéressant ; ses marchés et ses foires ont une certaine réputation. Les habitants des communes circonvoisines viennent très régulièrement y conduire leurs denrées et s'y approvisionner (AD63 S 4656).

- Chemins de fer de Marcillat [Allier] à Pionsat, 1890. " [...] nous avons admis que vu l'importance des marchés de Pionsat et de Marcillat, il s'établirait un double courant de circulation entre ces deux localités et que la ligne entière serait parcourue par les 2/3 des populations des communes traversées ou desservies, que l'autre tiers ne suivrait le chemin de fer que sur la moitié de la longueur totale. [...] Cette méthode [d'évaluation du trafic probable] présente beaucoup d'incertitude par suite des oublis parfois très importants et surtout des exagérations volontaires ou involontaires de la part des agriculteurs ou des industriels auprès desquels les renseignements sont recueillis. [...] D'autre part, les marchés de Pionsat, où se concentrent à peu près toutes les marchandises à exporter du canton, expédient tous les ans à Paris ou ailleurs : [...] boeufs ou vaches, [...] moutons, [...] porcs, [...] volailles (dindes, canards, poulets, etc.), [...] oeufs, [...] beurre." (AD63 S 4656).

- Chemins de fer d'intérêt général de Châtel-Guyon à Combronde, 1919. "Par sa position géographique dans une région agricole, viticole, forestière et industrielle (11 tuileries et huit fours à chaux), Combronde est l'entrepôt de toute une contrée ; ses marchés sont fréquentés de fort loin et son commerce de matériaux de construction, tuiles, briques, chaux, etc., a pris dans ces derniers temps un développement intense qui justifie à lui seul l'insistance des industriels intéressés ; ceux-ci trouveraient dans le chemin de fer projeté un débouché facile à leurs produits, jusqu'à une distance considérable, et lui assureraient un trafic important. [...]" (AD63 S 5907).

. Chemin de fer de Gouttières à Eygurande par Charensat, 1914. "La Chambre de Commerce de Clermont-Ferrand - Issoire propose [...] un tracé suivant le filon houiller par St-Priest-des-Champs et aboutissant à la gare de Laqueuille [...]" (AD63 S 5767).

- Chemin de fer de Gouttières à Laqueuille par St-Priest-des-Champs, 1913. "Le pays traversé par la ligne de Gouttières à Laqueuille est essentiellement agricole ; l'ouverture de cette ligne permettrait le développement de la région par l'accès facile des engrais indispensables à l'agriculture et l'écoulement rapide des produits. On y trouve aussi quelques industries : exploitation de carrières, scieries mécaniques et à vapeur, fabriques de tuiles, etc., qui ne manqueraient pas de se développer après la construction du chemin de fer. Le tracé suit un bassin houiller qui réunit ceux de St-Eloy et de Messeix ; les recherches faites jusqu'à ce jour n'ont pas donné de grands résultats. Mais il est probable que les Sociétés qui s'occupent de prospection ne manqueraient pas de faire des recherches plus importantes si elles avaient la certitude de pouvoir exploiter convenablement leurs découvertes et on peut admettre que l'exploitation des gisements apporterait à la nouvelle ligne un trafic qu'il est difficile d'évaluer, mais qui pourrait devenir assez important." (AD63 S 5718).

- Ligne de Gouttières à Létrade [Creuse]. Substitution d'une ligne de Gouttières à Laqueuille, 1906. Comparaison des huit lignes - Choix du tracé. > "C'est le tracé de Gouttières à Létrade qui arrive en première ligne [...] mais il a le grave inconvénient de laisser de côté les importants cantons de Pontaumur et d'Herment ainsi que toute la bande houillère comprise entre Gouttières et Messeix [...]. Nous croyons devoir ajouter qu'il ne serait peut-être plus question de cette ligne aujourd'hui, sans la découverte des gisements houillers qui est venue rappeler aux populations qu'un chemin de fer était concédé à la Cie d'Orléans dans la région.

Ligne de Gouttières à Eygurande [Corrèze] ou de Gouttières à Laqueuille. La nouvelle ligne longerait le gîte houiller, compris entre Gouttières et Messeix, jusqu'à Herment et desservirait les cantons de Pontaumur et d'Herment ; elle apporterait dans la région un accroissement sérieux de prospérité en permettant à la culture de se développer grâce à la facilité et au bas prix du transport des engrais et des amendements, et en ouvrant de nouveaux débouchés à ses produits agricoles. Indépendamment de la culture, il ne faut pas perdre de vue que les industries de la région pourraient se développer et augmenter rapidement le trafic du début. Enfin, il est à prévoir que si le bassin houiller était suivi par un chemin de fer, de nouvelles sociétés se formeraient pour exploiter les gisements déjà reconnus et faire d'autres recherches plus sérieuses que celles entreprises jusqu'à ce jour et que, par la suite, il y aurait à faire, à travers la contrée, des transports importants de charbon. [...]" (AD63 S 5718) / S 5921).

- "Agriculture. Les communes traversées par la nouvelle ligne sont essentiellement agricoles. Le canton de Pontaumur, notamment, produit des quantités importantes de céréales, de fourrages et de bétail ; chaque année, un concours très important de l'espèce chevaline se tient à Pontaumur au mois de septembre. La surface boisée, en bois futaie ou taillis, est de 1900 hectares environ, l'ouverture de la ligne en permettrait l'exploitation. Il se tient annuellement à Pontaumur 40 marchés et 18 foires. Herment est un centre d'élevage, le pays est riche en belles prairies, on y élève le cheval, le veau et le mouton. Cette localité a eu des foires très suivies ; aujourd'hui encore, bien que la construction des lignes de Clermont à Tulle et de Montluçon à Eygurande en ait diminué considérablement l'importance, il n'est pas rare de voir sur le champ de foire 3 ou 4000 moutons, sans compter les autres animaux. - Industries. On rencontre à Lapeize des carrières de gré [sic] houiller, employé dans les constructions de la région, qui se développeraient, vraisemblablement, si les transports pouvaient se faire par voie ferrée. Il existe dans la région de Pontaumur un certain nombre de scieries mécaniques à eau ou à vapeur, de moulins à eau, de carderies, teintureries, une usine électrique à Pontaumur même, des chantiers de tailleurs de pierre, etc., ces exploitations peuvent fournir un tonnage assez important difficile à évaluer. Nous devons signaler tout particulièrement les tuileries de Lachamp et de la Jugie, situées à 2 kilomètres de Pontaumur. Ces tuileries exploitent un banc d'argile de plus d'un kilomètre carré de superficie, [...]. Elles fabriquent tous les genres de briques ou de tuiles, les tuyaux, boisseaux de cheminées, dalles, pièces émaillées [...]. Les tuileries existantes [sont] au nombre de 6, dont une avec installation moderne [...]. [...] d'autres tuileries pourraient se créer dans la région, si un chemin de fer permettait le transport économique des matières nécessaires à la fabrication, autres que l'argile et des produits fabriqués. Dans la région d'Herment, on rencontre quelques scieries mécaniques à eau ou à vapeur, des moulins à eau, des carderies et des teintureries pour les draps grossiers préparés dans le pays. [...]" (*AD63 S 5718*) / *S 5921*).
- "La région traversée est surtout agricole ; la nouvelle ligne faciliterait le transport des engrais et des produits de la terre et rendrait aux foires de la région desservie l'importance qu'elles avaient avant la construction du chemin de fer de Montluçon [Allier] à Eygurande [Corrèze] [...]" (*AD63 S 5718*) / *S 5921*).
- Prolongement de la ligne de Gerzat à Maringues sur Vichy, [vers 1904 ?]. "Les communes traversées et celles avoisinantes, notamment la riche région de Randan, trouveront dans son établissement des facilités de transports qui ne pourront qu'être profitables au développement des transactions." (*AD63 S 5938*).
- "L'utilité du projet est incontestable et la Chambre de Commerce n'a pas manqué, [...], de réclamer le prolongement du chemin de fer Gerzat-Maringues comme étant d'un intérêt majeur pour le Département. Il n'est pas douteux que le chemin de fer actuel, avec Maringues comme point terminus, ne peut être appelé qu'à un trafic très restreint et que sa soudure à Vichy, à son autre extrémité, au réseau des chemins de fer d'intérêt général, est destinée à accroître les débouchés des produits de la région traversée, une des plus riches du département, et à développer l'agriculture, le commerce et l'industrie de cette région et notamment du canton de Randan." (*AD63 S 5938*).
- Chemin de fer de Gouttières [Puy-de-Dôme] à Eygurande [Corrèze] par Saint-Priest-des-Champs, 1912. "Le pays traversé par la ligne Gouttières à Eygurande est essentiellement agricole ; l'ouverture de cette ligne permettrait le développement de la région par l'accès facile des engrais indispensables à l'agriculture et l'écoulement rapide des produits. On y trouve aussi quelques industries : exploitation de carrières, scieries mécaniques et à vapeur, fabriques de tuiles, etc. qui ne manqueraient pas de se développer après la construction du chemin de fer. Le tracé suit un bassin houiller qui réunit ceux de Saint-Eloy et de Messeix ; les recherches faites jusqu'à ce jour n'ont pas donné de grands résultats. Mais il est probable que les Sociétés qui s'occupent de prospection ne manqueraient pas de faire des recherches plus importantes si elles avaient la certitude de pouvoir exploiter convenablement leurs découvertes et on peut admettre que l'exploitation des gisements apporterait à la nouvelle ligne un trafic qu'il est difficile d'évaluer mais qui pourrait devenir assez important." (*AD63 S 5941*).
- Ligne de Limoges à Saint-Germain-des-Fossés. Section Commeny-Saint-Germain-des-Fossés, 1922. "[...] Si l'on considère que les centres miniers de Bézenet et de Montvicq sont sur leur déclin en raison de l'épuisement des gisements du bassin houiller de Bézenet, que d'autre part le rapprochement qu'il eût été possible d'atteindre n'aurait pas dépassé 1 km 500, on se rend compte que ces localités aient été un peu négligées et il ne semble pas opportun d'envisager une modification du tracé à ce point de vue.[...] Chantelle possède des foires et des marchés importants ; c'est, avec Fourilles, un centre pour l'exportation des vins de la région. En raison de son altitude, il n'a pas été possible de rapprocher davantage de cette localité, la gare qui doit la desservir. [...] Cette localité [de Fourilles] [...] partage avec Chantelle le monopole de l'exportation des vins et des autres produits agricoles de la région au nombre desquels se trouvent les bois de la commune de Fleuriel et de la vallée de la Bouble. [...] La station de Bayet n'aura [...] qu'une importance assez faible et son trafic sera limité aux produits du pays (bois et céréales). [...] [Le trafic de St-Didier-en-Rollat] sera [...] peu important surtout en raison de la proximité des deux gares de Bayet ; il consistera notamment dans l'exportation des bois qui couvrent la majeure partie de la région comprise entre la Sioule et l'Allier, de sorte que son emplacement assez éloigné de Saint-Didier et de Loriges ne paraît pas devoir susciter de sérieuses réclamations." (*AD63 S 5970*).
- "Chemins de fer départementaux devant le Cantal et le Plateau central", 1865. Le chemin de fer de Clermont à Tulle par les plateaux ne dessert pas les bassins houillers de la rive gauche de la Dordogne ; il laisse de côté les mines de Singles, celles de Champagnac, les plus importantes de la contrée, et pourtant sa raison d'être principale est la nécessité d'ouvrir des débouchés aux houilles. Il faut donc qu'un embranchement le mette en communication avec elles. Cet embranchement ... doit descendre le Chavanon jusqu'à Singles et la Dordogne jusqu'à Bort, se diriger sur le bassin

de Champagnac et ne s'arrêter qu'à Vendes [commune de Bassignac], à 13 kilomètres de Mauriac. En s'arrêtant ainsi [...], on dessert autant que possible, ce chef-lieu de sous-préfecture, on se met en communication avec les vallées qui nourrissent les belles races de bestiaux de Salers. L'embranchement, ainsi prolongé, est utile tout à la fois aux houillères et aux populations [...] [Le prolongement sur La Capelle-Viescamp passant au Bouix, à 6 km de Mauriac], passe en outre dans le voisinage de Saint-Cernin et de Pléaux, qui après Aurillac et Saint-Flour, sont les villes les plus peuplées du département ; de Salers, dont les bestiaux s'exportent en quantités considérables, et les met en communication facile avec leur chef-lieu. Enfin, au point de vue des intérêts industriels et houilliers du département, il offre un intérêt particulier, en ce sens qu'il permet à Aurillac des approvisionnements de charbon qui lui sont aujourd'hui impossibles par la route n° 122, dont le parcours est très-accidenté [...]" (AD15 5S 5).

- Voeu pour la création d'une gare à Laveissière [canton de Murat, Cantal], 1891. "[...] Le Conseil [municipal], après mûre discussion [...] Considérant qu'une station au centre de la vallée permettrait d'exploiter avec plus de fruit : 1. les carrières de calcaires ouvertes depuis plusieurs siècles, 2. l'immense forêt dite du Lioran de 1400 hectares de superficie dont la plus grande partie sur une pente très escarpée est traversée par la voie seulement, 3. les riches gisements de lignite dont l'exploitation autorisée sous forme de concession à une société spéciale, par décret en date du 4 juillet 1885 souffre beaucoup à cause de l'éloignement d'une station, 4. les importantes carrières de pierres de taille de la Castillère et de la Chauzière, carrières ouvertes par MM. les ingénieurs directeurs des travaux de la voie ferrée. Ces riches exploitations de pierres de taille n'ont pu être continuées par la commune ou par les particuliers à cause encore de l'éloignement et des difficultés d'accès des stations les plus voisines ; invite M. le Maire à faire de pressantes démarches auprès du Conseil général du Cantal et de M. le Ministre des Travaux publics pour obtenir satisfaction de la Compagnie d'Orléans, qui deviendrait ainsi utile et agréable à une laborieuse population désireuse d'augmenter son trafic et ses relations." (AD15 5S 22).

- Ligne Marvejols - Neussargues, 1871. "[...] ce chemin, traversant le plateau qui sépare Marvejols de Saint-Flour, suivant la direction autour de laquelle sont groupées les populations les plus importantes, desservira les intérêts agricoles et industriels de 65 000 habitants. [...] Il amènera aussi la transformation du système vicieux de culture du sol en permettant, par la réduction des prix de transport, de demander des grains à d'autres contrées, pour développer davantage la production de la viande." (AD15 5S 31).

- "[... La ligne projetée] entraînera la transformation du système vicieux de culture du sol en usage depuis longtemps et dont l'emploi opiniâtre tient précisément à l'isolement de cette région et à la cherté qui en résulte pour les transports. Elle développera les échanges et les relations propres à l'exploitation agricole et industrielle du sol et celles qui résultent des affaires administratives et commerciales. Ce développement sera d'autant plus prononcé, et d'autant plus profitable pour le pays et pour la Compagnie exploitante que l'amélioration réalisée par la substitution du chemin de fer à une route très médiocre sera plus radicale." (AD15 5S 31).

- "[...] Ces conditions [rémunératrices] ne peuvent être remplies que par la construction de lignes de [chemin de] fer pénétrant jusque sur son territoire et spécialement par l'ouverture du chemin de fer de Marvejols à Neussargues. L'influence de ces voies de transport économique sur le commerce des bestiaux s'est affirmée dans les montagnes mêmes de la Lozère : depuis l'ouverture de la ligne du Cantal (de Clermont à Aurillac), des achats ont été faits à plusieurs reprises pour la boucherie parisienne dans les foires et marchés de la Lozère. A mesure que les voies de fer pénétreront dans ces montagnes, les faits de cette nature se multiplieront et de nouveaux débouchés s'ouvriront aux éleveurs qui [rentrent / resteront ?] en même temps en pleine possession de leurs anciens marchés du Midi. [...]Eaux minérales - Les établissements importants de Chaudesaigues (Cantal) et de la Chaldette, commune de Brion (Lozère) apporteront aussi leur contingent au trafic du chemin de fer qui passerait à 25 kilomètres du premier et 15 seulement du second. [...] [Le chemin de fer projeté] permettra au cultivateur de concentrer toutes ses forces et ses capitaux à la culture fourragère, la seule rémunératrice, à l'industriel d'utiliser avec fruit et sans mécompte les forces motrices naturelles des cours d'eau. Réalisant par là les conditions nécessaires pour que la production agricole et industrielle du plateau arrive à son rendement maximum, l'ouverture du chemin de fer de Marvejols à Neussargues développera les échanges dans une mesure d'autant plus élevée que sa substitution à une route de terre d'une viabilité difficile constituera un progrès radical." (AD15 5S 31).

- Ligne Clermont - Tulle, 1875. "[...] tout révèle, [...] que l'embranchement de Vendes a eu pour objet le trafic du bassin houiller de la haute vallée de la Dordogne, notamment des mines de Champagnac. [...] il n'est pas exact que le transport des houilles de Champagnac n'ait eu pour la Compagnie de Clermont à Tulle qu'une importance accessoire. Il faut dire, au contraire, que la Compagnie attachait à ce trafic une importance capitale, et que, si elle s'est décidée à traiter, c'est précisément en vue de ce trafic. [...]" (AD15 5S 53).

- Cantal, ligne méridienne. Tronçon dans le département du Cantal, de la limite de la Corrèze en direction de Mauriac à Rodez par Aurillac, 1872. "[...] Des usines pourraient aussi s'établir sur les nombreux cours d'eau qu'il traverse. Les exploitations de mines de plomb et d'antimoine, celle des carrières de pierres meulières de schistes, les tourbières, et beaucoup de produits minéraux qui ne se trouvent pas encore exploités, par suite du manque de voies de communication, pourraient l'être et apporteraient ainsi l'aisance dans un pays pauvre, dont les habitants sont généralement industriels. Le grand commerce de porcs et de fromages qui se fait aujourd'hui dans ce département prendrait par suite de l'établissement du chemin de fer, un nouveau développement ; les nombreuses sources d'eau

minérale qui existent dans ce département montagneux se trouveraient par suite beaucoup mieux desservies, et pourraient ainsi être exploitées fructueusement." (AD15 5S 53).

- Ligne Aurillac - Espalion, 1924. "[...] Il y aura donc certainement [...] en faveur de la ligne directe par Montsalvy et Entraygues [Aveyron], non seulement augmentation de trafic, mais création importante de richesse agricole. A notre point de vue cette transformation de la région traversée est même le fait capital à attendre de la construction du chemin de fer, et il suffirait de lui seul pour donner à la ligne projetée le caractère d'intérêt général. Le problème du blé est un des plus impérieux que nous ayons à résoudre. Si des milliers d'hectares qui restent encore incultes étaient rendus productifs, tous les économistes reconnaissent que la France pourrait récolter suffisamment de blé pour sa consommation et se libérer de l'apport étranger.[...] Le tracé par Montsalvy doit donner un trafic local plus considérable parce qu'il mettra en relations directes des régions de culture et de production différentes : en sus de l'élevage, vins, châtaignes, légumes, primeurs, fruits de toutes variétés ; transport de bois de toutes essences, chêne, noyers, hêtres, frêne, pins, épicéas, etc., matériaux de construction, carrières de granit, transport de chaux, de marne, de phosphates, etc." (AD15 5S 90).

- Ligne Decazeville [Aveyron] - Maurs avec embranchement de Bouquies à Penchot, 1876. "Le département de l'Aveyron, si riche par ses productions minérales et son industrie, est un des moins favorisés sous le rapport des voies de communication. Les produits du sol et de l'industrie qui pourraient se diriger vers Decazeville ou sur Maurs souffrent beaucoup de l'absence de voies ferrées, qui leur créeraient de faciles débouchés, et par suite leur donneraient une grande extension. Plusieurs communes d'une vaste étendue, bien peuplées, produisent en grande quantité la houille, le calcaire, les bois, sont même desservies à peine, par une route départementale qu'elles doivent rejoindre à une grande distance, pour écouler leurs produits sur Decazeville ou sur Maurs, leurs seuls débouchés." (AD15 5S 91).

- 1895. "Dans l'état des voies actuelles, les marchandises de toute nature, produits du sol et de l'industrie, qui font l'objet des échanges entre le Cantal et l'Aveyron, sont obligées de passer par Viviez, Penchot, Capdenac, Figeac, Bagnac et Maurs, soit un parcours total d'environ cinquante kilomètres. Le tracé proposé en aurait à peine dix-huit. L'utilité de cette ligne ne saurait donc être contestée [...]. Les foires de Decazeville ont pris un développement qui a dépassé toutes les prévisions ; celles de Maurs ont une importance incontestable et incontestée, car c'est principalement dans cette ville que les grandes agglomérations du bassin houiller vont puiser les denrées de toute nature, nécessaires à leur alimentation." (AD15 5S 91).

- Ligne Mauriac - Aurillac, 1895. "Localités et principales industries à desservir" : Vallée d'Authre :- Laroquevieille (855 hab.) : bois de hêtres et chênes, élevages et commerce de bestiaux, commerce de fromages.- Marmanhac (1 348 hab.) : commerce de fourrages, élevage et commerce de bestiaux et chevaux, commerce de fromages, foires importantes.- Jussac (1 455 hab.) : foires importantes, commerce de fromages, élevage et commerce de bestiaux et chevaux, commerce de fourrages.- Naucelles (532 hab.) : élevage et commerce de bestiaux, commerce de fromages, commerce de fourrages.- Reilhac (531 hab.) : élevage et commerce de bestiaux, commerce de fromages, commerce de fourrages.- Teissières de Cornet (403 hab.) : élevage de bestiaux, commerce de fromages.- Ayrens (1 061 hab.) : élevage de bestiaux, commerce de fromages.- Aurillac (15 824 hab.) : brasseries, tanneries, fabriques de produits chimiques, foires très importantes, élevage de bestiaux et de chevaux, commerce de fromages, chaudronneries, fabriques de sabots, fabriques de parapluies, carderies, fabriques de colle forte." (AD15 5S 91).

- "Localités et principales industries à desservir" : Vallée de la Maronne : - Saint-Martin-Valmeroux (1 312 hab.) : 6 foires très importantes, commerce de fromages, élevage et commerce de bestiaux et mulets, carrières de pierres à bâtir, eaux minérales, sites très renommés, blanchisseries, fabriques de gants.- Sainte-Eulalie (942 hab.) : commerce et élevage de bestiaux, commerce de fromages. Vallée de Bertrande :- Saint-Projet (806 hab.) : commerce et élevage de bestiaux, commerce de fromages, grandes forêts, eaux minérales, scieries mécaniques.- Saint-Chamant (777 hab.) : foires importantes, commerce de fromages, élevage et commerce de bestiaux et mulets, carrières de pierres de taille et de moellons, carrières de sable. Vallée de la Doire : - Saint-Cirgues de Malbert (1 007 hab.) : commerce de bois, élevage et commerce de bestiaux, commerce de fromages.- Saint-Cernin (2 145 hab.) : forêts de hêtres et de chênes, , élevage et commerce de bestiaux, commerce de fromages, carrières de pierres, foires importantes.- Tournemire (450 hab.) : forêts de hêtres et de chênes, élevage et commerce de bestiaux, commerce de fromages. Plateau d'Ourzeau :- Freix-Anglards (577 hab.) : élevage de bestiaux, commerce de fromages.- Girgols (304 hab.) : élevage de bestiaux, commerce de bestiaux." (AD15 5S 91).

- "Localités et principales industries à desservir [suite]" : - Mauriac (3 631 hab.) : tannerie, brasserie, eaux minérales, pèlerinage renommé, forêts de l'Auze et de la Dordogne, fabrique de chaux de la Forestie, 13 foires très importantes, fourrages d'exportation, bestiaux - élevage et exportation, carrières de pierres à bâtir et de calcaire, mines de plomb et d'antimoine, briquetterie, houillères de l'Auze.- Anglards (2 391 hab.) : 6 foires renommées, émigrations périodiques, fourrages d'exportation, grand commerce de bestiaux et de fromages.- Salins (471 hab.) : carrières de sable (pouzzolane), élevage des bestiaux, sites renommés, cascades.- Drugeac (1 244 hab.) : élevage de bestiaux, commerce de fourrages, commerce de fromages.- Le Falgoux (723 hab.) : forêts de sapins - scieries mécaniques, commerce de bestiaux et fromages, émigration périodique. Plateau de Salers :- Salers (1 120 hab.) : 9 foires très importantes, commerce important de bestiaux et élevage, commerce de fromages.- St-Bonnet (1 151 hab.) : commerce de fromages, élevage et grand commerce de bestiaux, 6 foires importantes. Vallées d'Aspre et de Maronne :- St-Paul (793 hab.) : élevage de bestiaux, commerce de fromages, forêt de hêtres (rive gauche de la Maronne).- St-Rémy (418 hab.) :

élevage de bestiaux, commerce de fromages, commerce de bois.- Le Fau (416 hab.) : élevage de bestiaux, commerce de fromages, grandes forêts de hêtres, scieries mécaniques.- Fontanges (849 hab.) : forêts de hêtres, foires très importantes, commerce de bestiaux et élevage, commerce de fromages, blanchisserie, fourrages d'exportation, eaux minérales, scieries mécaniques." (AD15 5S 91).

- "[...] Le but du chemin de fer projeté est [...] de traverser la région volcanique en desservant les plateaux et vallées où se trouvent réunies la richesse du sol et la densité de population. [...] Mais le plus grand élément de trafic proviendra assurément des 22 000 habitants de la campagne. Les populations des plateaux et vallées ont des habitudes excessivement voyageuses et en plus les échanges de produits sont obligatoires dans ces pays d'élevages où la production du sol diffère totalement de celle des pays voisins. [...] Les foires, au nombre de 68, ont une grande importance [...] : le commerce des bestiaux a pris dans ce pays une extension considérable. Les marchés d'Aurillac et de Mauriac attirent [...] un concours de vendeurs et d'acheteurs." (AD15 5S 91).

- Chemins de fer de Vichy à Thiers et de Thiers à Ambert. " [...] L'établissement des sources thermales de Vichy est de premier ordre [...] par l'exportation de ses eaux qui a été de 2 247 045 litres moyennement pendant ces cinq années et qui ne cesse d'augmenter. Les sources thermales de Saint-Yorre [Allier] et de Châteldon [Puy-de-Dôme] sont en droit d'espérer un développement considérable par suite des facilités que leur apportera le chemin [de fer] de Vichy à Thiers." (AD03 5S 630).

- Examen des deux tracés de chemin de fer projetés par le bas et le haut de la ville de Moulins, et de l'emplacement des stations. " [...] Pour une oeuvre d'art de cette importance [...] il faut envisager les éventualités de l'avenir. Les embranchements vers l'Ouest et vers Roanne, sont destinés à fournir à la rivière une grande quantité de marchandises. La ligne de Roanne traversera une contrée très fertile en bois. La charpente, le charbon de bois, le charnier, les merrains prendront le chemin de fer, si celui-ci aboutit au port. L'élévation des prix ne permettrait pas de les expédier plus loin par ce mode de traction, et ils ne le prendront certainement pas, s'il faut les décharger et recharger pour les conduire au port. Dans ce cas les deux voies se rendent de mutuels services. L'Auvergne apportera son tribut de vins, de fruits, et autres matières qu'elles se partagent encore. Les charbons minéraux de Brassac descendront en bateaux jusqu'au port, soit à l'état naturel, soit à l'état de coke, et l'aliment des locomotives, par une chance assez rare, se centralise dans la station même. Quant au charbon brut, il complètera le plus souvent la puissance d'une machine. [...] Les départements de l'Ouest nous enverront leurs houilles, et les déposeront pour la voie hydraulique. De cette manière, les deux modes de transport seront employés suivant les circonstances, et le port de Moulins agrandi par le fait même du débarcadère, devient un vaste entrepôt [...]" (AD03 5S 9).

- Chemin de fer d'intérêt local de Lapeyrouse à Sancoins, 1873. " [...] Le tracé par Buxière[s] dessert directement cette commune, passe non loin de Saint-Hilaire, et entre Ygrande et Bourbon dont il est éloigné de 4 à 6 kilomètres. Il marche à peu de distance du chemin de fer de Montluçon à Moulins depuis Villefranche jusqu'à Bourbon, et presque parallèlement à lui, apportant ainsi aux deux cantons de Bourbon et de Souvigny les riches avantages de deux voies ferrées, tandis qu'il laisse complètement déshérité un vaste espace s'étendant du Cher à Buxière[s], lequel comprend les deux cantons de Cérilly et d'Hérisson [...]. Les cantons de Bourbon, Cérilly, Hérisson, sont agricoles tous trois. Ils fourniront le même trafic d'exportation aux chemins de fer : grains, bestiaux, bois ; - tous trois composés en grande partie de terres argileuses et argilo-siliceuses, ont besoin d'amendements calcaires : ils importeront de la chaux et des engrais commerciaux. Seulement Bourbon, malgré sa richesse, ne peut lutter contre Cérilly et Hérisson réunis ; - d'autant plus [...] qu'une partie du canton de Bourbon ne doit pas entrer en ligne de compte, - la plus riche commune après Bourbon (Ygrande) trouvant satisfaction dans les deux tracés, Vieure dans le tracé direct, Buxière[s] enfin recevant un embranchement. [...] En résumé, du point de vue local, on peut dire pour le tracé direct : la justice commande de ne pas sacrifier deux cantons importants par leur étendue, leur population, leur production agricole, à la partie d'un autre qui leur est inférieur sous ces rapports. Reste l'intérêt industriel qu'on fait sonner bien haut au sujet des mines de Buxière[s] et de celles de Saint-Hilaire [...]. Mettons en regard ce que perdrait, par le tracé direct, Buxière[s], le grand intérêt industriel qu'on place toujours en avant pour soutenir l'autre ligne et dont le trafic considérable, dit-on, doit exercer une influence décisive. Les charbons de Buxière[s] sont de mauvaise qualité, sur les lieux de production ils ne peuvent supporter la concurrence des charbons des mines voisines qui leur sont bien supérieurs ; leur commerce se fera donc forcément tout entier sur Sancoins, où ils trouveront les canaux, seules voies économiques possibles pour ces houilles peu susceptibles de supporter ces transports onéreux. On peut négliger les huiles minérales à qui les produits similaires d'Amérique font une concurrence ruineuse. [...] C'est donc 2 kilomètres que les 80 000 tonnes promises par Buxière[s] et Saint-Hilaire gagneront avec le tracé qu'elles demandent [...]. Faut-il, pour un aussi maigre résultat, faire parcourir aux charbons de Saint-Eloi, à ceux de Doyet, de Commentry, aux fers de Montluçon, à tout le trafic de Montmarault, aux kaolins d'Echassières et des Colettes, 8 kilomètres de plus, avec des profils très défavorables [...] ?" (AD03 5S 758).

- Chemin de fer de Tours à Montluçon entre La Châtre et Montluçon, 1870. " Le tracé sur la ligne de La Châtre [Indre] à Treignat [Allier] consisterait donc, comme importation dans le transport de chaux et de vin, et comme exportation, dans le transport de bois, de bestiaux et de céréales, mais le tout en si faible quantité que l'exploitation n'en tirerait guère de bénéfices. Ce tronçon serait donc une simple voie de communication ; il rencontrerait peu d'intérêts sérieux à favoriser et manquerait son but au point de vue du développement de la richesse de la contrée. Les conditions changent sur le tracé de La Châtre à Montluçon par Châteaumeillant [Cher] et Culan [Cher]. Sur ce parcours, le sol est beaucoup

plus riche, beaucoup plus fertile et il est, en outre, susceptible de grandes améliorations par l'addition de chaux ou d'engrais chimiques. [...] si le bourg de Lachapelaude [Allier] n'est pas très peuplé, le chiffre de la population qui en dépend s'élève à 1 800 âmes réparties entre le groupe principal et les habitations d'un vignoble très étendu, dont les produits sont estimés. Une gare, établie à proximité du bourg, pourrait également desservir la commune d'Audes, où se tiennent par an six foires importantes. Cette contrée présente en outre quelques ressources sous le rapport minéralogique. [...] Dans les communes de St-Désiré [Allier], de Courçais [Allier] et de Chazemais [Allier], on trouve des minerais de fer que la facilité des transports ferait peut-être utiliser par les forges de Montluçon." (AD03 5S 891).

- 1867. "[...] notre pays se recommande par ses nombreux produits, par ses vins, ses fruits, ses bestiaux, ses céréales de toutes espèces, ses graines oléagineuses, ses bois, ses riches terrains encore en friche, et surtout par ses mines de fer, de plomb, de manganèse, qui restent inexploitées faute de débouchés. [...] ne serait-on pas compensé des dépenses que l'on ferait en plus en satisfaisant à nos trop justes réclamations, par le transport de nos produits et des matières premières nécessaires à l'agriculture ? [...] Croirait-on qu'il en coûte plus pour transporter un hectolitre de charbon de Montluçon à Saint-Désiré que de Montluçon à Paris ? [...]" (AD03 5S 891).

- Délibérations du Conseil municipal de Saint-Pourçain, 1860. "Ce travail [d'améliorations du réseau des chemins de fer du centre de la France] ne remplit qu'imparfaitement [le but de l'avant-projet] parce qu'il ne dessert pas, comme on dit le désirer, les centres de production et de consommation, les principaux marchés et les villes qu'il est utile de relier entre elles [...] ce tracé se soude à Gannat sur l'embranchement de Clermont sans toucher, en quelque sorte, les gîtes houillers, assez riches, répartis dans le rayon de son parcours, à l'exception de celui de Commentry. [...] L'inconvénient que l'on vient de signaler pourra être atténué, si [...] le Gouvernement autorise la création d'une ligne directe de Bourges à Clermont, en prolongeant, par ou près Nérès-les-Bains, celle de Bourges à Montluçon, de manière à la diriger sur le gîte houiller de la Vernade ou de St-Eloi et le dépôt de kaolin d'Echassières pour, de là, gagner le vallon de la Morge [...] afin de la faire aboutir à la gare de Riom. [...]" (AD03 5S 1072).

- Chemin de fer de Moulins à la ligne de Lapeyrouse à Sancoins. "Entre Bourbon et Cosne, on ne peut faire entrer en ligne de compte que la circulation constatée sur le chemin de grande communication n°1, laquelle s'élève à [...] 32 850 tonnes. Mais, comme les bassins houillers de St-Hilaire et de [Buxières la Grue ?] sont aujourd'hui incomplètement desservis par les voies de communication actuelles, on peut admettre sans exagération que le trafic entre Bourbon et Cosne ne sera pas inférieur à celui qui a été constaté entre Moulins et Bourbon." (AD03 5S 1463).

- Chemin de fer des Bourdignats au canal latéral à la Loire par Montmarault, Chantelle, St-Pourçain, Varennes et le Donjon. "[...] il y a lieu d'ajouter au mouvement local des voyageurs et des marchandises [...] le transit qui doit résulter de l'apport des principaux centres industriels situés à proximité de la ligne. On peut admettre que les mines de Commentry et de Bézenet fournissent à Montmarault et à ses environs 50 000 tonnes de houille et 90 000 tonnes à Chantelle. Les mines de Bert transporteront certainement du côté de Varennes et du Donjon 10 000 tonnes de combustible. Enfin on peut évaluer à 10 000 tonnes la quantité de pierre à chaux qui sera transportée de Varennes à la Loire et qui sera fournie par les importantes carrières de Rongères, de Cindré et de Chavroche[s]. On arrive ainsi à une évaluation de 20 000 tonnes de houille ou de pierre à chaux circulant sur la ligne entière [...]" (AD03 5S 1463).

- Ligne Eygurande-Largnac. Gare de Saignes. La gare de Saignes se trouve sur la commune d'Ydes ; elle est devenue un "centre commercial". Le plus ancien établissement (1897) est celui de M. Pautard (matériaux de construction et aliment pour bétail). On trouve encore un hôtel-restaurant, un garage, une entreprise de machines agricoles, la menuiserie des frères Bouchet et, desservi par un embranchement ferroviaire spécial, le dépôt d'essence de la Shell, installé vers 1935. (TRIN, Antoine, VIGOUROUX, Camille, 1966, p. 8).

- Ligne de Clermont à Tulle, 1875. Présentation à l'Assemblée nationale par le ministre des Travaux publics d'un projet de loi ayant pour objet d'accorder à la Société des houillères de Champagnac la concession d'un chemin de fer à voie étroite entre Champagnac et Saint-Denis-les-Martel, par la vallée de la Dordogne, afin d'exploiter le bassin houiller de Champagnac. Vives réactions à ce projet, notamment de la part des administrateurs de la ligne Clermont-Tulle. (TALLON, Eugène. "Chemin de fer de Clermont à Tulle. Rapport relatif à la concession d'une ligne de chemin de fer de Champagnac à Saint-Denis-les-Martel et à l'exécution de la ligne de Clermont à Tulle". Lu au Conseil général du Puy-de-Dôme dans la séance du 08/04/1875. Clermont-Ferrand : Mont-Louis, 1875,).

- Ligne Clermont-Bordeaux, 1860. Deux projets : 1. ligne Clermont-Eygurande-Tulle-Bordeaux avec un embranchement pour desservir Vandes et le bassin houiller de Champagnac. 2. Tracé Clermont-Eygurande-Vandes-Saint-Denis. L'un des arguments essentiels pour le tracé de la vallée de la Dordogne est la desserte du bassin houiller de Champagnac afin de lui permettre des débouchés vers l'ouest et le nord-ouest. Parmi les autres arguments : le développement des richesses forestières et agricoles du Cantal, le développement minier, etc. ("Chemin de fer de Clermont à Bordeaux. Tracé par la vallée de la Dordogne et Saint-Denis. Tracé par les plateaux de la Corrèze et Tulle avec embranchement sur Vandes. Rapport de la commission d'enquête du Cantal par Gabriel Dubreuil". Clermont-Ferrand : typographie Mont-Louis, 1864, p. 5-6).

- Opposition à la demande de la Société anonyme des mines de Champagnac qui souhaite faire modifier le projet (retenu) du chemin de fer Clermont-Tulle-Bordeaux afin que celui-là passe par le bassin houiller de Champagnac (pour qu'il ait des débouchés sur Bordeaux). Le projet retenu initialement par les lois du 19/07/1868 et du 03/08/1872 proposait de relier le bassin de Champagnac à la ligne Clermont-Tulle en reliant ce bassin à cette ligne par une voie industrielle (voie étroite) soit la voie Vandes-Eygurande. Le ministre des travaux publics semble avoir donné

satisfaction à la Société anonyme des mines de Champagnac et d'avoir accordé la construction d'une ligne Champagnac - Saint-Denis-les-Martel. (*Plaquette renfermant lettres et mémoires adressés par la Cie de chemin de fer de Tulle à Clermont au ministre des Travaux publics. Paris : impr. Paul-Dupont, 1875*).

- Ligne Bort-Miécaze. Importance de cette ligne [vers le début du 20e s.] pour le commerce des bestiaux et du bois. Plus tard, cette ligne a été utilisée pour pourvoir en ciment les barrages de Marèges, de l'Aigle et de Bort. En 1962-1965, Champagnac expédiait un grand nombre de wagons de sable uranifère ; les établissements Lapeyre recevaient sur leur embranchement de Champagnac des wagons de bois exotique. (*TRIN, Antoine. "Les chemins de fer du Cantal". Aurillac : éd. Gerbert, 1984 (3e édition), p. 36*).

- Ligne Gerzat-Maringues. Ligne ouverte en 1889 : en 1890, des voies de garage ont été ajoutées dans les gares de Maringues et de Joze pour répondre au besoin du trafic dans la période de récolte des betteraves. Industries desservies : fours à chaux de Joze, sucreries de Chappes et de St-Beauzire. (*AD63 S 0411*).

- Demande de voie ferrée en 1867. Construction fin 19e s. entre Maringues et Gerzat (à voie étroite). Important trafic des betteraves à sucre, mais non rentable. Ligne désaffectée avant 1939. (*Histoire des communes du Puy-de-Dôme. / Sous la direction de André-Georges Manry.- Le Coteau : Horvath, 1987, p. 373*).

- Ligne Vertaizon-Billom. 1919 : arrêté autorisant un embranchement particulier pour relier l'établissement des tuilerie-briquetterie de M. Cronie au chemin de fer de Vertaizon à Billom (établissement en construction). (*AD63 S 0795*).

- Chemin de fer Vertaizon-Billom. 1876 : demande d'autorisation à la préfecture par la Cie du chemin de fer de Vertaizon à Billom d'ouvrir la halte de Vassel (canton de Vertaizon) au service des transports de pierre à chaux (transports effectués seulement pendant l'été, et pas aux mêmes époques que les betteraves). (*AD 63 S 0435 ?*).

- Ambert. "... Attendons le chemin de fer, qui ne peut pas ne pas apporter un grand changement, non seulement dans l'agriculture, mais dans l'industrie..." (*BCIU / BOUILLET, Ms 977*).

Il est intéressant de noter que du point de vue de la logique, les raisonnements avancés par les uns et les autres pour obtenir tel tracé particulier sont parfois assez spécieux, et proches du sophisme : l'intérêt d'un chemin de fer est justifié par la présence de gisements, et en même temps, il est affirmé que la création d'une ligne permettra la découverte de gisements.

2- En lien avec ce 1er point, est évoquée régulièrement l'ouverture sur les marchés nationaux éloignés et sur les marchés internationaux, soit par les frontières directes (Espagne, Italie, ...) soit par l'accès aux grands ports français permettant des communications avec le monde entier – et avec les colonies françaises d'alors (Extrême-Orient par ex.), rendue possible par le trafic ferroviaire.

La notion de « réseau » apparaît peu à peu.

EXEMPLES :

- Chemin de fer de Saint-Etienne à Annonay par Firminy, 1868. "La ville de Dunières est un point obligé de passage pour les produits agricoles et industriels des cantons de Montfaucon et de Tence et de tout le versant occidental des montagnes du Vivarais qui se dirigent vers Saint-Etienne, Lyon et le Midi, et qui n'ont pas d'autre issue. Dans le haut de la vallée, vers le Tracol, se rencontrent de magnifiques forêts, dont les produits s'exportent aujourd'hui en majeure partie vers le Midi, où la marine en fait un grand usage, et qui seraient une précieuse ressource pour la construction des usines à créer sur le tracé du chemin de fer, et pour le bassin houiller de Saint-Etienne [...]" (*AD43 S 357*).

- Ligne de Pont-de-Montgon [Haute-Loire, commune de Grenier-Montgon] à Arvant [Haute-Loire, commune de Bournoncle-Saint-Pierre], 1873 : "les transports [entre la Méditerranée et Paris] ont augmenté dans une proportion considérable. Aux causes ordinaires d'accroissement est venue s'ajouter l'ouverture de la ligne de Barcelone. 1884. "Depuis longtemps l'utilité de rattacher la frontière nord-est espagnole et une partie considérable du midi de la France à Paris, par une voie ferrée directe se rapprochant de celle de la route nationale de Paris à Perpignan, a été reconnue. [...] Aussi l'Etat et la Cie du Midi n'ont pas hésité à consentir des sacrifices considérables pour assurer l'exécution de cette ligne, actuellement construite entre Béziers et Marvejols et en construction au nord de Marvejols. [...] Mais dans le but de donner satisfaction aux intérêts des régions traversées, on s'est écarté dans le département du Cantal, de la direction la plus courte qui est le raccordement direct sur Arvant, pour aboutir à Neussargues sur la ligne d'Aurillac à Arvant. Il en résulte un allongement de parcours et l'obligation pour les trains venant de l'Espagne et du réseau du Midi, d'emprunter les voies de la Compagnie d'Orléans pour reprendre à Arvant, la ligne d'Arvant à Paris par Clermont-Ferrand." (*AD43 S 368*).

- Chemin de fer de Mende [Lozère] au Puy, 1883. " La ligne de Mende au Puy est destinée à former avec celle de Carmaux à Rodez une ligne continue et directe entre Toulouse et Lyon. [...] Le tronçon de Langogne [Lozère] au Puy, en dehors de son encadrement dans la direction générale ci-dessus, intéresse spécialement l'arrondissement du Puy en ce qu'il ouvre un débouché aux cantons de Pradelles, Cayres, Solignac et Le Puy, etc. Il facilitera singulièrement les relations du Puy avec le Midi et réalisera une abréviation de parcours de 75 kilomètres jusqu'à Langogne, le détour par Saint-Georges-d'Aurac étant évité." (*AD43 S 460*).

- Projet d'établissement d'un réseau ferré reliant ensemble les vallées du Rhône, de la Loire et de l'Allier et desservant les départements ci-après : Haute-Loire, Ardèche, Loire, Puy-de-Dôme et Lozère", 1872. (*AD43 S 462*).

- Chemin de fer du Puy à Nieigles-Prades [Ardèche], 1904. " [La ligne] coupe très heureusement le grand espace qui s'étend sur 140 [km] entre la Loire et le Rhône, de Firminy à Alais [sic]. Elle réunit deux noeuds importants de chemins

de fer : Le Puy, où aboutissent les 4 lignes de Saint-Georges-d'Aurac, de Saint-Germain-des-Fossés par Ambert, de Saint-Etienne et de Langogne. Le Teil, où se croisent des lignes venant d'Alais [sic], de Lyon, de Nîmes. Elle dessert, entre les stations extrêmes, 56 000 habitants [...] ; elle développera le commerce, l'industrie, l'agriculture d'une vaste région. Elle rétablira, entre deux contrées à productions différentes, les communications établies dès l'occupation romaine [...]" (AD43 S 797).

- Chemin-de-fer de jonction entre Nevers ou Moulins et Roanne, 1845. "On travaille activement à réunir l'Ouest au centre de la France jusqu'à Nevers, Moulins et Clermont. D'un autre côté, Lyon et Grenoble, Lyon, Avignon, Marseille et Toulon, seront bientôt reliés par une ligne continue ; mais on paraît avoir oublié que Lyon et ces dernières villes doivent aussi se rattacher au centre de la France et aux ports de l'Ouest, et que la ligne doit être continue de la vallée du Rhône aux chemins-de-fer de la Basse-Loire.

[...] quand deux villes comme Paris et Lyon, quand, d'une autre part, l'Est et l'Ouest de la France ne sont séparés que par un intervalle de 35 lieues, la force des choses veut que cette lacune se comble. Dans l'état actuel des choses, quarante départements ont un intérêt direct à l'exécution de ce chemin ; ce sont : les onze départements formant le littoral de la Haute et Basse-Loire ; les six départements de la Bretagne, de la Vendée, etc. [...] ; les cinq départements desservis par le chemin-de-fer d'Orléans à Bordeaux [...] ; les trois départements de l'Indre, de la Haute-Vienne et de la Creuse [...] ; les quatre départements formés par les contrées montagneuses qui n'ont d'autre débouché possible que Clermont et qui seront desservis par un embranchement facile de Moulins à Clermont ; les onze départements formant le bassin du Rhône [...]" (AD63 S 443).

- Tramways départementaux. Ligne de Besse à la Bourboule, 1908. La construction de la section de ligne comprise entre la ville de Besse et la station thermale de La Bourboule du réseau de tramways départementaux du Puy-de-Dôme a pour but : 1°. de réunir entre elles, par une communication directe, les lignes de chemins de fer de la Cie Paris-Lyon-Méditerranée : de St-Germain-des-Fossés à Le Puy [sic], de Gannat à Arvant ; à celle de la Cie des Chemins de Fer d'Orléans : de Montluçon à Aurillac, aux gares de jonction d'Arlanc, d'Issoire et de la Bourboule. 2°. d'assurer l'homogénéité des communications entre tous les grands marchés et toutes les stations thermales du département, ainsi qu'avec les gares des lignes d'intérêt général. 3°. de faciliter les échanges avec les divers points d'attraction du département. Cette section de ligne, qui est le complément de la ligne d'Arlanc à Besse, dans le réseau des tramways départementaux, achève la grande transversale Est-Ouest." (AD63 S 388).

- Ligne Marvejols - Neussargues, 1871. "La nouvelle voie sera une des plus utiles pour le transit du Midi vers le Nord. Ce transit comprendra la presque totalité des produits des vignobles des Pyrénées Orientales, de l'Aude et de la partie occidentale de l'Hérault, et il s'augmentera du trafic international qui se dirige de la côte orientale de l'Espagne vers le nord de la France, lorsque la ligne qui s'arrête maintenant à Port-Vendres sera ouverte jusqu'à Barcelone." (AD15 5S 31).

- La ligne de Marvejols à Neussargues donnera en même temps satisfaction aux relations avec Paris, le centre et le Nord de la France, des industries spéciales de Millau (ganterie et tannerie), Saint-Geniez (étoffes de laine) et Roquefort (fromages) qui seront desservies le plus directement possible par cette ligne. (AD15 5S 31).

- Ligne Aurillac - Bergerac, 1853. "Cette ligne de Lyon à Bordeaux, par le Cantal, a [...] une importance qui ne saurait être contestée. Il suffit de "faire remarquer qu'elle aura pour résultat de relier un de nos principaux ports de l'océan avec le centre manufacturier le plus considérable de l'Empire, et plus tard, inévitablement, avec la Suisse, l'Allemagne centrale et l'Italie supérieure. De toutes celles qui pourraient lui être opposées, cette ligne sera la plus directe et notablement la plus courte..."

- 1867. [...] La ligne projetée d'Aurillac à Saint-Denis est donc placée dans toutes les conditions d'une ligne de transit général - qu'on voie d'ailleurs l'étendue des régions de l'est et de l'ouest qu'il s'agit de mettre en rapport ; entr'elles s'étend la longue chaîne des montagnes du Centre, du Cantal et des Cévennes [...] ; il faut nécessairement aboutir à la ligne du Cantal qu'on peut à bon droit considérer comme la clef des montagnes [...] (AD15 5S 43).

- "Examen des deux tracés de chemin de fer projetés par le bas et le haut de la ville de Moulins, et de l'emplacement des stations. "[...] Pour une oeuvre d'art de cette importance [...] il faut envisager les éventualités de l'avenir. Les embranchements vers l'Ouest et vers Roanne, sont destinés à fournir à la rivière une grande quantité de marchandises. La ligne de Roanne traversera une contrée très fertile en bois. La charpente, le charbon de bois, le charnier, les merrains prendront le chemin de fer, si celui-ci aboutit au port. L'élévation des prix ne permettrait pas de les expédier plus loin par ce mode de traction, et ils ne le prendront certainement pas, s'il faut les décharger et recharger pour les conduire au port. Dans ce cas les deux voies se rendent de mutuels services. [...] Le commerce agricole et industriel affluerait vers la station de Moulins, par toutes les artères de la France." (AD03 5S 9).

- Délibérations du Conseil municipal de Saint-Pourçain, 1860 : "L'une des plus importantes [améliorations du réseau des chemins de fer du centre de la France], et qui intéresse le pays au plus haut degré, consiste sans contredit, dans la création d'une ligne qui, partant de Tours, mettrait cette ville en communication directe avec celles de Lyon, de Saint-Etienne et de Clermont-Ferrand [...]" (AD03 5S 1072).

- Ligne Neussargues-Loubaresse-Béziers : "L'Aubrac". [vers 1982]. "[Le président de la SNCF] souligna que "L'Aubrac" [...] remplissait une double mission : proposer du "cabotage" régional sur le parcours mais également des relations de moyenne et grande distance depuis la capitale, l'ouest, le nord, l'est et le centre vers le Cantal, l'Aveyron, la

Lozère et inversement depuis la Méditerranée en direction de ces mêmes départements." (CROZES, Daniel. "Les bêtes noires. Des chemins de fer dans le Massif central". Editions du Rouergue, 2011, p. 223-224).

3- Sous-jacente à cette question de l'économie, et parfois clairement affichée, il y a la volonté, essentiellement de la part des privés à l'initiative de nouveaux tracés, de faire des bénéfices – et les plus importants possibles : souvent dissimulé sous la volonté de faire prospérer telle ou telle contrée, ce désir apparaît parfois plus clairement dans les justifications de variantes de tracés, ou lors de la mise en concurrence de deux compagnies, l'une risquant de nuire au projets de l'autre (par ex. en rompant un fragile équilibre de répartition des dessertes entre plusieurs lignes proches, ou à l'ouverture de nouveaux marchés - voir par ex. le cas du tronçon Pont-de-Montgon – Arvant...).

Il y a toujours, en tout cas, la volonté de faire au moins cher.

EXEMPLES :

- Chemin de fer du Cantal. Sections de Massiac à Aurillac et d'Aurillac à Figeac par Maurs. 1861. "[...] Si l'on s'arrête au point de vue mercantile et égoïste, la traversée du Cantal, quoiqu'elle soit, ou plutôt parce qu'elle est l'anneau des deux réseaux, se résume, aux yeux de la Compagnie d'Orléans, en une charge pour elle, et en un don gratuit pour la Compagnie de Lyon. Les lignes en exploitation de la Compagnie de Lyon reçoivent et transportent les marchandises et les voyageurs sans brûler un kilogramme de houille de plus ; celles de l'Orléans perdent ce que les autres leur enlèvent. Or les intérêts ont leur inexorable logique : elle marque chacun des pas de la Compagnie dans l'exécution de la loi de concession.

[...] Dans la polémique engagée [...] on ne dissimule pas la pensée de trouver dans ces combinaisons [celles permettant de relier un maximum de lignes tout en évitant la traversée du Cantal] un moyen pour la Compagnie [d'Orléans] "de s'exonérer de la ligne longue, difficile, fort coûteuse, d'une exploitation impossible pendant l'hiver, d'Aurillac à Paris, par Brioude et Clermont." Des études ont été faites sous cette inspiration. D'un autre côté, la ligne de Montluçon à Limoges [...] est proclamée bien haut comme nouvelle ligne de Lyon à Bordeaux, rendant sans objet la traversée du Cantal. [...] La résistance de la Compagnie d'Orléans [à construire la ligne traversant le Cantal] n'a de raison d'être que le défaut d'intérêt de la Compagnie, ou plutôt son intérêt à rejeter le transit hors de sa voie naturelle pour le maintenir sur les lignes [...] de son propre réseau." [...] (AD15 5S 10).

- Chemin de fer de Clermont à Montauban. Section d'Aurillac aux rives du Lot, s.d. [vers 1861]. "[...] les hommes distingués qui dirigent la Compagnie d'Orléans prendront sans nul doute en considération les intérêts réels et sérieux de notre pays, intérêts qui se lient d'une manière étroite avec ceux de leur exploitation." (AD15 5S 10).

- Chemin de fer de Clermont à Montauban. Partie comprise entre Lempdes et Aurillac. 1854. "[...] comme le tracé vert parcourt des terrains d'une beaucoup plus grande valeur et qu'il exige la démolition de plusieurs maisons dans la partie haute de la ville, il sera nécessairement plus coûteux : MM. les ingénieurs pensent qu'il ne pourrait y avoir lieu de l'adopter que dans le cas où la ville d'Aurillac croirait y avoir assez d'intérêt pour prendre à sa charge l'excédant [sic] de dépense qu'il comportera. [...].

[Variante, tracé bleu :] A partir de Polminhac, il n'y a plus de grands viaducs ; mais entre Polminhac et Yollet, sur quatre kilomètres environ, la grande inclinaison du coteau exige que le chemin de fer soit bordé de murs de soutènement dont la construction sera très dispendieuse." (AD15 5S 10).

- Chemin de fer de Clermont à Montauban. Partie comprise entre Lempdes et Aurillac. 1854. De Grenier à Massiac. [...] La ligne côtoie, autant que possible, la route impériale n° 9, afin de ne pas morceler les prairies qui bordent l'Allagnon. En face d'Ouche, elle dévie sur la droite et franchit la rivière, afin d'éviter la traversée de Massiac, qui serait très dispendieuse, tant à cause du prix élevé des terrains que du long viaduc qu'il faudrait construire sur le large vallon de l'Allagnolet.

Le passage du chemin de fer à Murat présentait une question fort importante [...] : deux solutions étaient possibles : on pouvait passer soit entre la rivière et la ville, soit entre la ville et la montagne. [...] Il fallait donc ou se placer comme on l'a fait [...] à 71 m environ au-dessus de l'Allagnon, ou descendre de 50 m pour passer au-dessous de la basse ville. Alors on aurait évité [...] de forts remblais qui exigent des murs de soutènement élevés, et au-delà de Murat, on aurait réalisé d'assez grandes économies [...]. (AD15 5S 10).

- Ligne Clermont - Toulouse, par Montauban. 1852. Rapport de l'ingénieur en chef. "[...] cela n'implique nullement l'idée qu'il vaudrait mieux faire la ligne entière, traversant le Cantal, que les deux tronçons destinés à l'exploitation des bassins houillers de Brassac et d'Aubin ou Decazeville, car nous croyons au contraire que lors même que les deux tronçons seraient faits, et utilement faits, leur réunion par le Cantal n'aurait pas encore une utilité proportionnée aux frais d'exécution, surtout par la considération que les communications de Toulouse à Paris seront suffisamment desservies, quoique par des voies moins directes, au moyen du chemin de Bordeaux à Cette [sic], soit par Bordeaux vers l'ouest, soit par Lyon, vers l'est." (AD15 5S 10).

- Ligne de Pont-de-Montgon [Haute-Loire, commune de Grenier-Montgon] à Arvant [Haute-Loire, commune de Bournoncle-Saint-Pierre], 1884. "[...] L'exécution du raccordement direct entre la station de Ruines-Montgon et Arvant est donc indispensable pour assurer à la ligne de Béziers à Neussargues le trafic en vue duquel elle a été concédée, et pour garantir à la Compagnie des chemins de fer du Midi, le bénéfice qu'elle compte retirer de ce trafic, bénéfice en vue duquel elle a fait des sacrifices très considérables pour exécuter les travaux de superstructure de cette grande artère et pour la mettre en mesure de faire face à un grand trafic [...]. L'exécution du raccordement direct entre le Pont

de Montgon et Arvant aura de plus le grand avantage pour la Compagnie du Midi comme pour le public, d'assurer l'indépendance de cette Compagnie à l'égard du réseau d'Orléans en faisant aboutir ses trains directement sur les rails de la Compagnie PLM." (AD43 S 368).

- " [...] l'Etat et la Cie du Midi n'ont pas hésité à consentir des sacrifices considérables pour assurer l'exécution de cette ligne, actuellement construite entre Béziers et Marvejols et en construction au nord de Marvejols. [...] dans le but de donner satisfaction aux intérêts des régions traversées, on s'est écarté dans le département du Cantal, de la direction la plus courte qui est le raccordement direct sur Arvant, pour aboutir à Neussargues sur la ligne d'Aurillac à Arvant. Il en résulte un allongement de parcours et l'obligation pour les trains venant de l'Espagne et du réseau du Midi, d'emprunter les voies de la Compagnie d'Orléans pour reprendre à Arvant, la ligne d'Arvant à Paris par Clermont-Ferrand. [...] La construction de la ligne de Montgon à Arvant doit être envisagée comme une satisfaction légitime accordée à la Compagnie du Midi [...] Il y a donc lieu d'espérer que l'économie réalisée compensera non seulement les sacrifices de l'Etat, mais encore ceux que s'impose la Compagnie." (AD43 S 368).

- Projet d'établissement d'un réseau ferré reliant ensemble les vallées du Rhône, de la Loire et de l'Allier et desservant les départements ci-après : Haute-Loire, Ardèche, Loire, Puy-de-Dôme et Lozère, 1872. " [...] Toutefois, comme les portions du territoire, que les nouvelles lignes doivent traverser, sont, en général, celles où les ressources sont le moins grandes et dont, par conséquent, le produit sera le plus faible, on a été conduit à chercher des moyens économiques de construction pour ces lignes. De là l'apparition, depuis quelques années, des Chemins de fer d'intérêt local ou Chemins de fer vicinaux." (AD43 S 462).

- Prolongement de la ligne de Gerzat à Maringues sur Vichy, 1904. "On ne voit pas bien pourquoi la ligne, à la sortie de la station des Caires, s'engage [...] sur le territoire de l'Allier, avec l'avantage, disproportionné à la dépense, de faciliter l'expédition des eaux des sources d'Hauterive [Allier], et avec la charge d'édifier, sur des terrains d'un prix élevé, une gare distincte, mais forcément coûteuse, à Vichy ; alors qu'en infléchissant le tracé à droite, et en traversant l'Allier en un point aussi favorable qu'à Abrest [Allier], à l'établissement d'un pont, on aboutit, avec un parcours de 1600 à 1700 mètres à la station de Saint-Yorre [Allier], précédant immédiatement celle de Vichy sur la ligne du P.L.M. d'Ambert à Vichy. Cette solution réduirait de 6 km la longueur de la ligne à construire, et permettrait de ne rien demander au département de l'Allier." (AD63 S 5938).

- Sénat, session 1878. " [...] la plupart des chemins établis en vertu de la loi de 1865, bien que qualifiés d'intérêt local, ont constitué, en réalité, de véritables lignes d'intérêt général ; ces chemins ont été construits à peu près dans les mêmes conditions que les grandes lignes ; ils ont été destinés, non à leur servir d'auxiliaires, mais à leur faire concurrence. La loi de 1865 ayant ainsi reçu dans son application une extension que n'avaient pas prévu ses auteurs, les départements ont eu à lutter, pour obtenir les déclarations d'utilité publique, contre la résistance systématique du Conseil d'Etat. Dans les cas où cet obstacle a pu être surmonté, le développement de l'exploitation des nouvelles lignes a été entravé par les grandes Compagnies et le rendement des nouvelles lignes s'est trouvé insuffisant pour rémunérer les capitaux engagés." (AD15 5S 5).

- Société d'études des chemins de fer économiques, s.d. "L'insuccès de la plupart des Compagnies de chemins de fer d'intérêt local qui a étonné le monde financier, dans ces derniers temps, et dont les Chambres se sont émues, tient à des causes diverses [...]. La disproportion manifeste avec le but à atteindre des dépenses de premier établissement des chemins de fer d'intérêt local, l'absorption inutile ou exagérée de capitaux considérables pour desservir des trafics restreints et limités [...] : tout a contribué à l'échec de ses compagnies locales [...]. Cet insuccès est également la conséquence de la déviation qu'on a fait subir à la loi de 1865, à la faveur de laquelle des tronçons ont été soudés les uns aux autres et ont donné naissance à de véritables grandes lignes destinées à concurrencer les chemins de fer d'intérêt général. Contrairement aux prévisions, ces lignes dites "parallèles" ou de "raccourci" n'ont enlevé aucun produit au grand réseau et elles se sont vues réduites à un simple trafic local incapable de désintéresser les capitaux considérables absorbés par leur établissement." (AD15 5S 5).

- Ligne d'Arvant au Lot. Projet de construction d'hôtels à voyageurs au Lioran et à Vic-sur-Cère, 1895. " [...] la Compagnie d'Orléans a soumis [...] un projet pour la construction d'hôtels à voyageurs au Lioran et à Vic-sur-Cère (ligne d'Arvant au Lot). [...] Le but poursuivi étant de développer le trafic des voyageurs dans la région et le trafic devant recueillir les bénéfices, la Compagnie pense que c'est le budget d'exploitation qui doit supporter les charges et elle propose d'imputer la dépense au compte des travaux complémentaires. La Compagnie a d'ailleurs l'intention d'affermier les hôtels dont il s'agit à des gérants sous certaines conditions et moyennant le paiement d'un loyer." (AD15 5S 22).

- Ligne Marvejols - Neussargues, 1871. " Ce développement des échanges et des relations fera tout à la fois la prospérité du pays et le profit de la Compagnie exploitante." (AD15 5S 31).

- Ligne Varennes - Bellenaves, Société d'études des chemins de fer économiques, 1878. " [...] Nous avons fait connaître comment le système de construction adopté par la société faisait disparaître, à peu près complètement, les dépenses de l'infrastructure par l'utilisation des bas-côtés des routes et restreignait les frais d'établissement de la superstructure à l'emploi d'une voie économique, de rails de petits calibre, d'un matériel roulant léger et de bâtiments d'exploitation d'une extrême simplicité." (AD03 5S+ 490).

- Loi du 31/12/1875. Elle prévoyait une concession Vendes-Aurillac via Mauriac et Saint-Cernin, se raccordant directement à Aurillac aux lignes existantes ou en projet. Mais en effectuant le raccordement à Miécaze, on économisait 3 millions [...]. (VILAIN, L.M. "Les chemins de fer de montagne français". Paris : Vigot frères, T.2, 1960).

- Ligne Ambert -Sembadel, 1884. La préparation du projet d'exécution est complète sur la section d'Ambert à Arlanc mais a été suspendue dans la section d'Arlanc à Sembadel pour étude d'une variante [...]. Les études de cette variante sont achevées mais ne sont pas satisfaisantes (augmentation des dépenses et des distances à parcourir). (AD63 S 0517).

4- Pas toujours prioritaires (car en général, sauf cas extrêmes, les intérêts économiques l'emportent), la configuration du terrain, le relief, la longueur du tracé sont aussi évoqués pour justifier tel trajet plutôt que tel autre. Dans le Massif central l'implantation et les caractéristiques des voies ferrées sont en liaison étroite avec la disposition générale du relief (cf. Gérard Blier, Nouvelle géographie ferroviaire de la France, 1991).

Sont généralement privilégiés le plus court trajet, le moins pentu ou celui nécessitant le moins de travaux d'envergure et d'ouvrages d'art (le moins possible de déblais/remblais, de tunnels, de ponts et de viaducs – et s'ils s'avèrent indispensables, les moins importants possible).

ce n'est pas une question de technique puisque les ingénieurs maîtrisent parfaitement leur sujet semble-t-il, avec « un certain goût pour le monumental » (cf. Marc Desportes), mais une question de dépenses, que l'on veut réduire au maximum.

Ainsi les dossiers accompagnant les demandes de créations de lignes comportent-ils toujours une analyse très fine de tout le tracé en termes de déclivité et de régularisation maximale du relief par comblement, déblaiement et creusement de « souterrains » (tunnels), en termes également de courbes nécessaires et de leurs rayons minima.

EXEMPLES :

- Chemin de fer de Clermont à Montauban. Section d'Aurillac aux rives du Lot, s.d. [vers 1861]. "[...] Le tracé par Figeac ne monte pas au-dessus des 600 mètres et n'y reste que sur 500 mètres de longueur. C'est là un avantage énorme pour notre pays, où les plateaux découverts, incultes et incultivables, inhabités [...] sont exposés à toutes les rigueurs de l'hiver. D'après les projets de la Compagnie, le tracé par Assier a deux grands avantages : le maximum des pentes est de 16 mm, il est de 20 mm pour le tracé par Figeac." (AD15 5S 10).

- Chemin de fer de Clermont à Montauban. Partie comprise entre Lempdes et Aurillac. 1854. "Motifs qui empêchent de suivre la rive gauche de la Cère. [...] MM. les ingénieurs ajoutent que les neiges tiennent beaucoup plus longtemps sur le revers gauche de la vallée que sur le revers droit ; qu'en face de Thiézac, sur trois kilomètres environ, le coteau de la rive gauche ne présenterait qu'une assiette très peu sûre pour l'établissement du chemin de fer, car il s'y est déjà produit d'immenses éboulements, et enfin que les populations, étant toutes groupées sur le versant droit, il conviendrait peu d'établir le chemin de fer sur le versant opposé, attendu qu'alors elles en seraient séparées par de grandes distances et par une vallée profonde." (AD15 5S 10).

- Chemin de fer de Clermont à Montauban. Partie comprise entre Lempdes et Aurillac. 1854. "Dans ce défilé [gorges séparant la plaine de l'Allier de celle de Massiac], le tracé suit en général la rive gauche, où le sol est un peu moins tourmenté que sur la rive droite : cependant il traverse quatre fois l'Allagnon pour éviter des sinuosités qu'il serait trop difficile de contourner. [...] Le chemin de fer s'élève par des déclivités variables, et qui sont comprises entre 7 et 10 mm par mètre : il y avait une rampe de 0,013 m mais une modification indiquée par M. l'ingénieur en chef Garella donne le moyen de la faire disparaître et de la remplacer par une rampe de 0,008 m. [...] Entre Brugelle et Grenier [...] le chemin de fer continue à monter par des déclivités de 0,006 m et 0,009 m auxquelles s'en ajoutaient de plus fortes qui, sur de petites longueurs s'élevaient jusqu'à 0,012 m et 0,015 m, mais une modification faite au profil en long [...] réduit ces fortes déclivités à 0,010 m afin qu'entre Lempdes et Massiac la ligne se trouve, pour l'exploitation, à peu près dans les mêmes conditions qu'entre Clermont et Lempdes, et que les locomotives parties de Clermont puissent continuer leur route jusqu'à la station de Massiac, où elles seront remplacées par les machines plus puissantes dont on aura besoin pour monter les fortes rampes du Cantal. [...]

[Près de la station de Massiac] le profil en long présente des rampes de 0,007 m et de 0,015 m, et deux contre-pentes, l'une de 0,007 m et l'autre de 0,0015 m ; mais M. l'ingénieur en chef [...] remplace ces rampes et ces contre-pentes par deux rampes de 0,010 m avec un palier intermédiaire [...] Le passage du chemin de fer à Murat présentait une question fort importante [...] : deux solutions étaient possibles : on pouvait passer soit entre la rivière et la ville, soit entre la ville et la montagne. [...] Il fallait donc ou se placer comme on l'a fait [...] à 71 m environ au-dessus de l'Allagnon, ou descendre de 50 m pour passer au-dessous de la basse ville. Alors on aurait évité [...] de forts remblais qui exigent des murs de soutènement élevés [...] ; mais ces avantages eussent été compensés par le grave inconvénient de placer le souterrain du faite au ruisseau de Pierre-Taillade. [...] Au lieu de n'avoir que 2 084 m de longueur, ce souterrain aurait eu 5 700 m. On n'aurait pu éviter cet inconvénient qu'en tombant dans un autre qui eut été très grave du point de vue de l'exploitation, celui d'augmenter la pente du chemin de fer. Dans le projet, cette pente est déjà de 0,016m par mètre, et elle règne presque sans interruption, sur une longueur de 30 kilomètres, depuis le souterrain de Valjouse jusqu'à celui du Lioran." (AD15 5S 10).

- Ligne de Moulins à Montluçon. 1858. Station de Tronget. Les conditions de pente et de tracé du chemin de fer ont dominé le choix de l'emplacement de la station de Tronget. (AD03 5S 1365).

- Ligne de Pont-de-Montgon [Haute-Loire, commune de Grenier-Montgon] à Arvant [Haute-Loire, commune de Bournoncle-Saint-Pierre], 1884. " [...] il y a aujourd'hui pour l'Etat et la Compagnie du Midi de sérieux avantages à assurer à la ligne de Béziers à Marvejols et Arvant le caractère de ligne la plus courte, en vue duquel des sacrifices considérables ont été faits, notamment par la construction de la double voie dans les parties à fortes déclivités exécutées au nord de Millau. [...] En résumé, l'Etat est intéressé à la construction du chemin de fer de Pont-de-Montgon à Arvant puisqu'il aura pour effet de faire réaliser au pays un bénéfice annuel d'au moins 350 000 fr. moyennant une dépense de cinq millions. Nous croyons devoir signaler cependant que cette situation serait modifiée profondément si le principe de la plus courte distance cessait d'être le seul qui soit admis pour la distribution des marchandises entre les diverses lignes et si l'on faisait entrer en compte les déclivités." (AD43 S 368).
- Chemin de fer de Massiac à Sembadel, 1883. "La 1ère section de Massiac à Brioude aura pour objectif d'éviter au transversal entre Bordeaux et Lyon par Aurillac et St-Etienne, le détour d'Arvant et faciliter les relations entre les départements de la Haute-Loire et du Cantal. La 2e section de Brioude à Sembadel constituera avec la ligne de Sembadel à St-Bonnet, une voie directe d'Arvant à St-Etienne raccourcissant de 35 km sur la ligne actuelle par Le Puy. Au point de vue de l'intérêt spécial de la Haute-Loire, elle relierait directement Brioude aux cantons de La Chaise-Dieu et de Craponne [...]." (AD43 S 460).
- Chemin de fer d'Ambert [Puy-de-Dôme] à Darsac [Haute-Loire, commune de Vernassal], 1883. "Le chemin de fer d'Ambert à Darsac reliera les cantons de La Chaise-Dieu et d'Allègre au réseau des voies ferrées et constituera la voie directe du Puy sur St-Germain-des-Fossés et Paris, réalisant un raccourcissement de plus de 40 km sur les autres directions." (AD43 S 460).
- Ligne de Gouttières à Létrade [Creuse], 1906. "Comparaison des huit lignes - Choix du tracé. C'est le tracé de Gouttières à Létrade qui arrive en première ligne au double point de vue de la plus petite longueur à construire et de la dépense à faire, mais il a le grave inconvénient de laisser de côté les importants cantons de Pontaumur et d'Herment [...]. Ligne des Fades à Eygurande [Corrèze] ou des Fades à Laqueuille : l'adoption de l'un de ces deux tracés diminuerait la longueur à construire pour l'une des deux lignes précédentes mais donnerait lieu à une augmentation des dépenses. [...] nous concluons à l'adoption du tracé de Gouttières sur Laqueuille." (AD63 S 5921 / S 5718).
- Prolongement de la ligne de Gerzat à Maringues sur Vichy, 1904. "Ce prolongement diminue en outre de 17 km [...] la distance de Clermont à Vichy par Saint-Germain-des-Fossés avec l'avantage supplémentaire d'éviter aux voyageurs de ce parcours, très fréquenté une partie de l'année, l'arrêt obligatoire à Saint-Germain-des-Fossés ; il diminue de 14 km la distance entre Clermont et Vichy par Courty [...]. L'inspection de la carte du tracé suggère une autre solution qui semble préférable [...] En infléchissant le tracé à droite, et en traversant l'Allier [...] à Abrest [...] on aboutit avec un parcours de 1600 à 1700 mètres à la station de Saint-Yorre [Allier]. [...] Cette solution réduirait de 6 km la longueur de la ligne à construire, et permettrait de ne rien demander au département de l'Allier." (AD63 S 5938).
- Département du Cantal. Canton de Murat. Voeu pour la création d'une gare à Laveissière, 1891. " [Le Conseil municipal] considérant que la station du Lioran, distante de sept kilomètres se trouve à 1152 mètres d'altitude et est inabordable pendant au moins sept mois de l'année par suite de la rigueur du temps [...] invite M. le Maire à faire de pressantes démarches auprès du Conseil général du Cantal et de M. le Ministre des Travaux publics pour obtenir satisfaction de la Compagnie d'Orléans." (AD15 5S 22).
- Ligne Aurillac - Bergerac, 1853. " De toutes celles qui pourraient lui être opposées, cette ligne [de Lyon à Bordeaux, par le Cantal] sera la plus directe et notablement la plus courte... [...] Le transit local n'est pas moins digne d'être pris en considération : ainsi [...] la section d'Aurillac à Saint-Denis donne entre Aurillac et Bordeaux un parcours plus court de 51 kilomètres que par Figeac [...]." (AD15 5S 43).
- Délibérations du Conseil municipal de Saint-Pourçain, 1860. " [L'avant-projet ne remplit] qu'imparfaitement [son but], parce qu'il ne dessert pas, comme on dit le désirer, les centres de production et de consommation, les principaux marchés et les villes qu'il est utile de relier entre elles par les voies les plus courtes et du parcours le plus facile. [...] [Le parcours de Commentry emprunte le] rail-way si défectueux de Montluçon à Moulins, depuis la gare de la première de ces deux villes jusqu'à celle de Commentry atteinte au moyen de courbes et d'inclinaisons peu admissibles [...] pour des lignes que leur destination appelle à être fréquentées à grande vitesse [...]." (AD03 5S 1072).
- Ligne Bort-les-Orgues - Neussargues, 1879-1897. Plusieurs tracés ont été envisagés, dont un par la Compagnie PLM, avant 1879, par les vallées de la Rhue et de la Santoire. Puis le P.O. étudia un tracé par le col de Clarières et la vallée d'Allanche. Finalement une convention est signée le 17/06/1892 avec la Cie P.O. (approuvée par loi du 20/03/1893). A partir de 1892-1893, nouvelles études s'efforçant de suivre le plus possible les vallées. Un des tracés étudié passait par Champs-sur-Tarentaine, remontait la Rhue jusqu'à Condat, de Santoire à Saint-Bonnet, puis une vallée secondaire jusqu'au col de Monségur, puis Allanche et Neussargues. 3 autres variantes furent étudiées : mais c'est le tracé de 1897 qui fut réalisé : ce tracé, au départ de Bort, suit la ligne d'Aurillac sur 4,3 km, puis s'en détache après Cheyssac (...). Le point culminant de la ligne est au col de Clarières à 1081 m d'altitude. (VILAIN, L.M. "Les chemins de fer de montagne français". Paris : Vigot frères, T.1, 1960, p. 83).
- 1901-1908. Ligne tracée dans des vallées très escarpées et escaladant des hauts plateaux ; profil très accidenté et tracé en plan très sinueux, adopté d'ailleurs pour réduire au minimum les terrassements et les ouvrages d'art. Dénivelé maxi : 643 m entraînant des rampes à 22,7 %. Partie la plus dure de la ligne comprise entre Bort et Antignac, au col d'Embesse près de Riom (dénivelé de 414 m sur moins de 17 km). Sur la ligne : 4 tunnels (cumulé : 2,525 km) ; 5 viaducs notables

dont celui de Salsignac (14 arches de 10 m, longueur 189 m, hauteur maxi 24 m). (VILAIN, L.M. "Les chemins de fer de montagne français". Paris : Vigot frères, T.1, 1960, p. 87).

- Paulhaguet, 1861. Le tracé par la vallée de l'Allier, Villefort, et la Grande Combe doit être préféré car il est plus court de 62 km que celui de la vallée de l'Allier et de l'Ardèche, et de 85 km de celui de la Loire et de l'Ardèche, etc. (intérêts locaux). (AC Paulhaguet, registre des délibérations du conseil municipal, 08/04/1861).

5- Le désenclavement du Massif central est très souvent évoqué aussi, comme justification de la nécessité d'un chemin de fer : évocation d'une justice nationale, répartissant ses dépenses équitablement dans toutes les régions (argument (re)pris donc par la loi « Freycinet » du 17/07/1879), avec le sentiment affirmé (ressenti ou seulement de circonstance ?) d'avoir été laissés pour compte pendant longtemps – et d'avoir payé des impôts sans avoir en retour toute l'infrastructure espérée, nécessaire à la vitalité des différentes zones de l'Auvergne...

EXEMPLES :

- Chemin de fer du Cantal. Sections de Massiac à Aurillac et d'Aurillac à Figeac par Maurs, 1861. "Jusqu'à la création du réseau du Centre, deux grandes lignes couraient seules du Nord au Midi : de Paris à Marseille, de Paris à Bordeaux. Trente départements étaient oubliés dans l'espace de plus de cent lieues qui sépare ces deux lignes. Si deux nouvelles voies se dirigeaient sur Limoges et Clermont, c'était pour s'arrêter au pied des montagnes du plateau central qui sépare les deux grands bassins de la Loire et de la Garonne.[...] la traversée du Cantal est le tronçon principal, l'âme en quelque sorte, du réseau tout entier, véritable ligne à point de partage rayonnant, par une quadruple branche, de l'Est à l'Ouest, du Nord au Midi. Telle est la pensée générale qui a présidé au classement [...]. (AD15 5S 10).

- Chemin de fer de Clermont à Montauban. Section d'Aurillac aux rives du Lot, s.d. [vers 1861]. "Le département du Cantal, isolé par ses montagnes au centre même de l'Empire, attend avec une vive et bien juste impatience l'exécution des voies de fer qui lui ont été promises en 1853. [...] La Compagnie d'Orléans poursuit autour de nous l'exécution de son réseau [...] sans rien prévoir pour le Cantal, sauf le tronçon d'Arvant à Massiac, dont les travaux sont conduits avec une regrettable lenteur. [...] Notre situation n'est plus tolérable ; nous devons à notre pays de protester bien haut contre ces délais successifs dont l'effet est vraiment désastreux pour nous. Des contrées nouvellement annexées à la France sont l'objet d'une sollicitude toute particulière de la part du Gouvernement de l'Empereur : notre situation mérite le même intérêt, et d'anciennes promesses nous donnent des droits qui ne peuvent être oubliés. [...]" (AD15 5S 10).

- Demande de prolongation de la ligne Nevers-Clermont jusqu'à Brassac-les-Mines, vers 1853 ou 1854. "Le moment est arrivé de [...] faire valoir les intérêts de contrées jusqu'ici déshéritées [...]. La richesse et la qualité des houilles de Brassac, sont assez connues, et l'on sait que les houilles de la Haute-Loire, placées dans les plus défavorables conditions de transport, ont longtemps lutté avec succès contre leurs rivales, même sur le marché de Paris. [...] [Le gouvernement] reculera-t-il devant un faible surcroît de dépense [...] pour rattacher [au réseau Nevers - Clermont] les houillères de la Haute-Loire ? Il ne le doit pas, il ne le peut pas [...] Si maintenant, on jette les yeux sur la carte, on est frappé de l'isolement des départements du Puy-de-Dôme, de la Haute-Loire, du Cantal, de la Lozère, de l'Aveyron, etc. L'agglomération de ces départements formera bientôt une île au milieu de contrées sillonnées de chemin de fer [...]. Toute contrée qui ne sera pas dotée de chemin de fer, verra sa prospérité et son importance décroître de jour en jour. (AD43 S 460).

- Projet d'établissement d'un réseau ferré reliant ensemble les vallées du Rhône, de la Loire et de l'Allier et desservant les départements ci-après : Haute-Loire, Ardèche, Loire, Puy-de-Dôme et Lozère, 1872. "L'immense développement du Réseau des chemins de fer, qui a tant contribué à l'accroissement de la prospérité publique, n'a pas encore atteint la limite que l'on peut espérer, et il y a assurément un grand nombre de lignes dont l'achèvement prochain serait très-désirable, pour satisfaire aux besoins de localités qui se trouvent assez éloignées des Lignes principales ; - il n'est pas rare, en effet, de voir des agglomérations ou des centres importants situés à 25 ou 30 kilomètres des gares les plus rapprochées. La conséquence de cette situation serait inévitablement, - si elle devait se prolonger, - de centraliser le Commerce, l'Industrie et même l'Agriculture, dans une zone restreinte avoisinant les Chemins de fer en exploitation ; - par suite, de laisser les portions du territoire qui en seraient éloignées dans un état notable d'infériorité. (AD43 S 462).

- Chemin-de-fer de jonction entre Nevers ou Moulins et Roanne, 1845. "[...] le tronçon de Nevers ou du Bec-d'Allier à Roanne par Moulins et Digoin, avec embranchement sur Clermont, lequel tronçon complètera le chemin-de-fer de Nantes à Lyon, et joindra l'Est à l'Ouest de la France, réunit en sa faveur les grandes conditions de justice distributive et d'intérêt général. [...] on lit dans ce même rapport [rendu par une Commission de 9 députés] ces [...] paroles qui expriment si nettement les droits des départements du centre à la très-prompte exécution des travaux qui doivent y ramener la circulation et la vie : "De nouveaux moyens d'exportation vont s'ouvrir pour le centre de la France, si longtemps négligé, si longtemps privé de débouchés, et qui a toujours abondamment fourni aux besoins de la nation toute entière. Si nous examinons quel a été l'emploi qu'on a fait depuis des siècles de la richesse publique, qui est le produit de l'impôt de tous, nous trouverions peut-être que le centre de la France n'a commencé à recevoir la part qui lui est due que depuis la création des canaux, malheureusement encore incomplète et tout-à-fait insuffisante pour les besoins du commerce [...]" (AD63 S 443).

- " On travaille activement à réunir l'Ouest au centre de la France jusqu'à Nevers, Moulins et Clermont. D'un autre côté, Lyon et Grenoble, Lyon, Avignon, Marseille et Toulon, seront bientôt reliés par une ligne continue ; mais on paraît avoir oublié que Lyon et ces dernières villes doivent aussi se rattacher au centre de la France et aux ports de l'Ouest, et que la ligne doit être continue de la vallée du Rhône aux chemins-de-fer de la Basse-Loire. [...]Comment donc, un

Gouvernement qui veut favoriser l'industrie des chemins-de-fer et qui doit viser l'intérêt général, pourrait-il admettre un seul instant l'idée de deux vastes réseaux qui, s'avancant l'un vers l'autre au milieu d'une plaine, s'arrêteraient brusquement sans se toucher, comme pour priver à dessein chaque partie de la possibilité de trafiquer avec l'autre ? Cette supposition est si absurde qu'elle est inadmissible. Dans l'état actuel des choses, chaque jour de retard apporté au classement régulier de ce complément de voie, conformément à la loi de 1842, est un déni de justice envers le centre de la France, un délai funeste pour la prospérité des lignes extrêmes." (*AD63 S 443*).

- Les chemins de fer départementaux devant le Cantal et le Plateau central, 1865. "Un sentiment impérieux d'équité et de justice distributive a amené à rechercher, dans ces derniers temps, un nouveau passage plus court pour cette grande ligne [de Lyon à Bordeaux]. [...] [L'un de nous] proposa, dès 1857, un chemin de fer reliant la vallée de la Dordogne au réseau de la Compagnie d'Orléans, d'une part, et à Clermont-Ferrand, d'autre part, en traversant la chaîne des Dômes, que l'on avait jusqu'alors toujours crue infranchissable aux locomotives. [...].

Le chemin de fer de Clermont à Tulle par les plateaux ne dessert pas les bassins houillers de la rive gauche de la Dordogne ; il laisse de côté les mines de Singles, celles de Champagnac, les plus importantes de la contrée, et pourtant sa raison d'être principale est la nécessité d'ouvrir des débouchés aux houilles. Il faut donc qu'un embranchement le mette en communication avec elles. Cet embranchement ... doit descendre le Chavanon jusqu'à Singles et la Dordogne jusqu'à Bort, se diriger sur le bassin de Champagnac et ne s'arrêter qu'à Vendes [commune de Bassignac], à 13 kilomètres de Mauriac. En s'arrêtant ainsi [...], on dessert autant que possible, ce chef-lieu de sous-préfecture, on se met en communication avec les vallées qui nourrissent les belles races de bestiaux de Salers. L'embranchement, ainsi prolongé, est utile tout à la fois aux houillères et aux populations ; il satisfait, dans une juste mesure, les intérêts de cette partie de la vallée de la Dordogne, et s'arrête au point à partir duquel les vallées de la Sumène et de la Dordogne jusqu'à Argentat [Corrèze], c'est-à-dire sur 60 kilomètres, sont très-étroites, très-encaissées, et ne laissent place pour aucun centre de population. Prolongé plus tard jusqu'aux mines de Saint-Eloy vers le nord, et jusqu'à Aurillac vers le sud, il ouvrira pour cette ville, Rodez et Perpignan, la communication la plus directe avec Paris. L'embranchement ainsi tracé n'est autre chose que la partie haute de la ligne se rendant d'Eygurande [Corrèze] à Saint-Denis par la vallée de la Dordogne, s'arrêtant au point où les difficultés deviennent excessives dans les vallées de la Sumène et de la Dordogne, et où les populations et les intérêts à desservir disparaissent sur 60 kilomètres de longueur. [...] bien qu'il s'agisse, pour le moment, du choix d'une ligne isolée, il ne faut pas perdre de vue que cette ligne fera plus tard partie d'un ensemble de communications à ouvrir à travers cette partie du plateau central des montagnes d'Auvergne, et desservant dans les directions où il l'a été jusqu'ici par les routes impériales" n° 89, de Lyon à Bordeaux ; n° 122, de Clermont à Aurillac ; n° 141, de Clermont à Saintes. [...]" (*AD15 5S 5*).

- Prolongement des trains express entre Clermont-Ferrand et Nîmes, [vers 1921 ?]. "On insiste très vivement depuis la fin de la guerre pour obtenir le rétablissement d'un express de [sic] chaque sens sur la ligne des Cévennes, pour faciliter les relations entre le Midi de la France et les stations thermales de Vichy et Châtel-Guyon, relations qui ne peuvent s'effectuer actuellement que par Lyon ou Limoges - Montluçon." (*AD15 5S 7*).

- Note sur le chemin de fer du Cantal, 1861. "Jusqu'à la création du réseau du Centre, deux grandes lignes couraient seules du Nord au Midi : de Paris à Marseille, de Paris à Bordeaux. Trente départements étaient oubliés dans l'espace de plus de cent lieues qui sépare ces deux lignes. Si deux nouvelles voies se dirigeaient sur Limoges et Clermont, c'était pour s'arrêter au pied des montagnes du plateau central [...]. Cet état de choses constituait une véritable lacune dans le réseau des Chemins de fer français. La topographie industrielle du pays n'était pas complète. Ce n'était pas assez en effet de relier Paris avec l'Océan et la Méditerranée par les deux grandes artères de l'Ouest et de l'Est : la ligne de Clermont entraînait dans le réseau, comme la première section de la grande ligne du Nord au Midi [...]. Mais il n'importait pas seulement d'avoir des lignes méridiennes : comment se produirait leur puissance d'expansion, si on ne les rattachait par des liens inclinés entre elles ? [...] La grande voie transversale s'imposait d'elle-même, c'était celle de Lyon à Bordeaux, de l'Est à l'Ouest, du Rhône à la Garonne, appelée [...] à relier l'un des principaux ports de l'Océan avec le centre manufacturier le plus considérable de l'Empire [...]" (*AD15 5S 10*).

- Chemin de fer du Cantal (sections de Massiac à Aurillac et d'Aurillac à Figeac par Maurs), 1861. "Depuis 1853, le département du Cantal attend l'exécution de la grande voie ferrée destinée à le traverser. [...] Une première section entre Aurillac et la section de Montauban au Lot a été mise à l'étude." (*AD15 5S 10*).

- Ligne Marvejols - Neussargues, 1871. "Les intérêts locaux qui seront desservis seront considérables car le chemin projeté ouvrira à une région montagneuse, privée jusqu'ici de communications rapides, le réseau des voies ferrées. [...] ce chemin, traversant le plateau qui sépare Marvejols de Saint-Flour, suivant la direction autour de laquelle sont groupées les populations les plus importantes, desservira les intérêts agricoles et industriels de 65 000 habitants. Il mettra ces populations en rapport direct avec leurs débouchés naturels et leurs centres d'approvisionnements, Paris, Bordeaux, Toulouse, Marseille, Lyon et Clermont, ainsi qu'avec leurs chefs-lieux administratifs et judiciaires. Il amènera aussi la transformation du système vicieux de culture du sol en permettant, par la réduction des prix de transport, de demander des grains à d'autres contrées, pour développer davantage la production de la viande." (*AD15 5S 31*).

- "L'influence de ces voies de transport économique sur le commerce des bestiaux s'est affirmée dans les montagnes mêmes de la Lozère : depuis l'ouverture de la ligne du Cantal (de Clermont à Aurillac), des achats ont été faits à plusieurs reprises pour la boucherie parisienne dans les foires et marchés de la Lozère. A mesure que les voies de fer

pénétreront dans ces montagnes, les faits de cette nature se multiplieront et de nouveaux débouchés s'ouvriront aux éleveurs qui [retrouveront ?/ resteront ?] en même temps en pleine possession de leurs anciens marchés du Midi." (AD15 5S 31).

- Ligne Aurillac - Bergerac, 1867. " La ligne projetée d'Aurillac à Saint-Denis est donc placée dans toutes les conditions d'une ligne de transit général - qu'on voie d'ailleurs l'étendue des régions de l'est et de l'ouest qu'il s'agit de mettre en rapport ; entr'elles s'étend la longue chaîne des montagnes du Centre, du Cantal et des Cévennes [...] ; il faut nécessairement aboutir à la ligne du Cantal qu'on peut à bon droit considérer comme la clef des montagnes [...]. Cette considération est surtout puissante : car le courant commercial, le trafic d'une ligne ne se limite pas aux points extrêmes [...]. [...] Le trafic et les échanges avec Bordeaux et l'ouest de la France seront importants même du point de vue des intérêts locaux. Il s'agit de réunir des populations dont les besoins sont complémentaires et les richesses variées ; de mettre en contact l'industrie avec l'agriculture, la pauvreté de consommation avec l'excès de production." (AD15 5S 43).

- Ligne Aurillac - Espalion [Aveyron], 1924. "[...] cette transformation de la région traversée est même le fait capital à attendre de la construction du chemin de fer, et il suffirait de lui seul pour donner à la ligne projetée le caractère d'intérêt général. [...] Le tracé par Montsalvy doit donner un trafic local plus considérable parce qu'il mettra en relations directes des régions de culture et de production différentes : en sus de l'élevage, vins, châtaignes, légumes, primeurs, fruits de toutes variétés ; transport de bois de toutes essences, chêne, noyers, hêtres, frêne, pins, épicéas, etc., matériaux de construction, carrières de granit, transport de chaux, de marne, de phosphates, etc." (AD15 5S 90).

- Ligne Decazeville [Aveyron] - Maurs avec embranchement de Bouquies à Penchot, 1876. "Le département de l'Aveyron, si riche par ses productions minérales et son industrie, est un des moins favorisés sous le rapport des voies de communication. Les produits du sol et de l'industrie qui pourraient se diriger vers Decazeville ou sur Maurs souffrent beaucoup de l'absence de voies ferrées, qui leur créeraient de faciles débouchés, et par suite leur donneraient une grande extension. [...] Ce projet aurait pour résultat, tout en avantageant les communes qu'il traverse, de rendre également un service incontestable à Decazeville en lui procurant une voie directe et abrégée sur Maurs." (AD15 5S 91).

- Ligne Mauriac - Aurillac, 1895. "Le chemin de fer proposé a pour objet immédiat de relier les plateaux de Mauriac, Saint-Bonnet, Salers, avec les vallées des arrondissements d'Aurillac et de Mauriac et la plaine de Jussac, de mettre en communication immédiate les centres importants de ces contrées avec les chefs-lieux Aurillac et Mauriac. [...] Il est à remarquer que les vallées du Cantal prennent naissance et rayonnent autour du Puy Mary [...] : entre ces vallées se trouvent des plateaux très fertiles en fourrage [...]. Les vallées sont fertiles et ont une population très dense [...]. Les terrains volcaniques des hautes vallées et des hauts plateaux constituent toute la zone des prairies à vacheries, des terres à céréales, et voilà pourquoi la population s'est jetée dans cette région qui constitue le pays riche et productif. Or toutes ces vallées sont belles, larges, régulières jusqu'à la base du cône volcanique cantalien ; mais, dès qu'elles atteignent le terrain primitif, elles deviennent resserrées et étranglées, s'infléchissent brusquement [...]. On comprend que la région inférieure, en grande partie dénudée de terre végétale, soit aride et presque inhabitée [...]. Le but du chemin de fer projeté est donc de traverser la région volcanique en desservant les plateaux et vallées où se trouvent réunies la richesse du sol et la densité de population." (AD15 5S 91).

- Chemin de fer de Tours à Montluçon, 1867. " "La direction donnée aux lignes de Bourges et de Limoges à Montluçon a laissé nos parages, sur une circonférence de plus de 500 kilomètres, dans le plus profond oubli et dans la plus grande détresse. Depuis l'exécution de ces deux lignes, les messageries, les diligences, le gros roulage ont cessé d'animer et de vivifier la seule route qui traverse cette riche contrée, entièrement déshéritée de tous les autres moyens de transport, qui font la prospérité de nos voisins.[...] Nous aurons beau nous ingénier de mille manières pour profiter des dons que la nature nous a si largement dispensés, il faudra bien que, subissant sans cesse des sacrifices sans compensation, nous succombions dans notre isolement, si l'on méconnaît les intérêts du plus grand nombre. Cependant, ne serait-on pas compensé des dépenses que l'on ferait en plus en satisfaisant à nos trop justes réclamations, par le transport de nos produits et des matières premières nécessaires à l'agriculture ? [...] Croirait-on qu'il en coûte plus pour transporter un hectolitre de charbon de Montluçon à Saint-Désiré que de Montluçon à Paris ? Croirait-on qu'il nous faut quatre jours pour correspondre par la poste avec le chef-lieu de canton, Huriel, et près d'une semaine pour correspondre avec l'arrondissement, Montluçon ? [...]" (AD03 5S 891).

- Délibérations du Conseil municipal de Saint-Pourçain, 1860. "[...] Le tracé dont il s'agit, comble, il est vrai, une grande lacune dans le centre de la France et tend à faire cesser l'isolement auquel semblait condamné le groupe montagneux de cette partie du territoire par suite de sa configuration." (AD03 5S 1072).

- Chemin de fer Paris-Marseille, 1841. Le département du Puy-de-Dôme manque de moyens de communication. Avantages du chemin de fer Paris-Marseille par la vallée de la Loire avec embranchement pour desservir le Puy-de-Dôme. La ville de Riom serait prête à faire des sacrifices dans ce but. (*AC Riom, registre des délibérations 1838-1845 - fol. 162 r°*).

- Ligne Clermont-Bordeaux, 1860. L'un des arguments essentiels pour le tracé de la vallée de la Dordogne est la desserte du bassin houiller de Champagnac afin de lui permettre des débouchés vers l'ouest et le nord-ouest. Un autre argument est le développement des relations entre la Basse et la Haute-Auvergne. (*Chemin de fer de Clermont à Bordeaux. Tracé par la vallée de la Dordogne et Saint-Denis. Tracé par les plateaux de la Corrèze et Tulle avec embranchement sur Vendes. Rapport de la commission d'enquête du Cantal par Gabriel Dubreuil. Clermont-Ferrand : typographie Mont-Louis, 1864, p. 5-6*).

- Ligne Bort-les-Orgues - Neussargues. Ligne construite en particulier dans le but de desservir une région relativement riche du département du Cantal (élevage intensif) et possédant gros bourgs (Riom-ès-Montagne, Condat-en-Feniers, Allanche, etc.). (VILAIN, L.M. "Les chemins de fer de montagne français". Paris : Vigot frères, T.1, 1960, p. 82).
- Les deux grandes artères SNCF du Massif central, Clermont-Nîmes et Arvant-Béziers, desservent une région peu peuplée, au relief tourmenté, "et qui n'a pas attiré jusqu'à présent [en 1948 ?] la foule des touristes", aussi n'ont-elles pas beaucoup d'affluents. (LARTILLEUX, Henri. "Géographie des Chemins de Fer français : 2e Volume. Réseaux divers". Paris : impr. de Chaix, 1948).
- Ligne de Châtel Guyon à Riom, 1930. "La ville a fait des efforts importants pour favoriser la création de la ligne et apprend que Compagnie P.L.M. envisage de remplacer le train par le bus : aboutirait certainement à la ruine de la station thermale. Il faudrait même faciliter encore les relations entre la station, Paris et la Côte d'Azur. Le maire réclame donc que les trains Pullmann reliant Calais, Paris et Vichy aboutissent à Châtel-Guyon. (AC Châtel-Guyon, registre des délibérations du conseil municipal, 14/07/1930).
- Ligne Neussargues-Loubaresse-Béziers. [Années 1980]. "En 1982, la SNCF appliqua la formule du Cévenol à la ligne des Causses pour proposer une relation directe entre Béziers et Paris-gare de Lyon sous la bannière de "L'Aubrac". Jusqu'alors, cette ligne ne bénéficiait que du passage d'un seul train direct : le train de nuit. Dans la journée, deux changements étaient imposés à Clermont et Neussargues [...]. [Grand succès car répondait à une nécessité] : impulser un nouveau souffle à une artère bien délaissée depuis des années [...]. [Le président de la SNCF] souligna que "L'Aubrac" contribuait non seulement au désenclavement du Massif central mais qu'il constituait un exemple du "renouveau" du chemin de fer [...]". (CROZES, Daniel. "Les bêtes noires. Des chemins de fer dans le Massif central". Editions du Rouergue, 2011, p. 223-224).

6- Lié au désenclavement, l'argument social est aussi évoqué dans plusieurs rapports : les communications avec l'extérieur (nouvelles ou facilitées) permettront d'abord un meilleur acheminement des denrées de première nécessité (alimentation en premier lieu) pour une vie plus saine, et par suite, une meilleure hygiène et une meilleure santé des populations concernées ; « l'assainissement » est aussi parfois évoqué pour décrire l'action positive du passage de la ligne dans certains quartiers pauvres et insalubres, voire « mal fréquentés » : le train est ainsi chargé d'une quasi « mission sociale ».

Il est parfois vecteur d'émigration/immigration saisonnière, et peut également, lors de la construction d'une ligne de chemin de fer, procurer du travail aux chômeurs.

Il devient aussi facteur de rénovation urbaine (ou exceptionnellement de découvertes archéologiques).

EXEMPLES :

- Chemins de fer d'intérêt général de Châtel-Guyon à Combronde, 1919. "[...] l'exécution de grands travaux dans la région considérée permettrait d'utiliser, dans l'intérêt supérieur du pays, tout[e] la main-d'oeuvre devenue disponible suite à la démobilisation. [...]" (AD63 S 5907).
- Ligne de Gouttières à Létrade [Creuse], 1906. "Deux voitures publiques font journallement le trajet de Pontgibaud à Pontaurum et retour. Il y a un mouvement important de voyageurs au moment de l'émigration des maçons au printemps et de leur retour au commencement de l'hiver. [...] Il existe deux services réguliers de voitures à voyageurs d'Herment à Bourg-Lastic et d'Herment à Giat, la population de la région d'Herment émigre beaucoup dans les grandes villes, notamment à Paris, il en résulte un mouvement assez important de voyageurs, les émigrés revenant au moins une fois l'an au pays." (AD63 S 5921 / S 5718).
- Chemin de fer de Gouttières à Eygurande [Corrèze], 1912. "[...] Toute la région fournit un assez fort courant d'émigration dans les grandes villes et les émigrés reviennent au moins une fois l'an dans leur pays." (AD63 S 5940).
- Cantal, ligne méridienne. Tronçon dans le département du Cantal, de la limite de la Corrèze en direction de Mauriac à Rodez par Aurillac, 1872. " [...] Ce pays pauvre en céréales pourra recevoir par ce chemin de fer, la majeure partie de la quantité manquant à l'alimentation des habitants." (AD15 5S 53).
- Ligne Drignac - Murat (par Salers), 1904. "[A propos des différentes gares et arrêts] : [...] mention spéciale pour la station de Dienne où s'est fondé récemment un sanatorium, exemple qui trouvera sans doute bientôt plus d'un imitateur." (AD15 5S 89).
- Ligne Aurillac - Espalion [Aveyron], 1924. "[...] Il y aura donc certainement [...] en faveur de la ligne directe par Montsalvy et Entraygues [Aveyron], non seulement augmentation de trafic, mais création importante de richesse agricole. A notre point de vue cette transformation de la région traversée est même le fait capital à attendre de la construction du chemin de fer, et il suffirait de lui seul pour donner à la ligne projetée le caractère d'intérêt général." (AD15 5S 90).
- Ligne Decazeville [Aveyron] - Maurs avec embranchement de Bouquies à Penchot, 1876. "[...] les pays [...] ne sont pas seulement producteurs, ils sont aussi consommateurs. Tous leurs approvisionnements viennent de Maurs ou de Decazeville. Les résultats de l'importation seraient encore pour ce pays une source suffisante de bien-être et de développement. Leur richesse s'accroîtra, les produits du sol seront exploités sur une plus large proportion lorsqu'on aura la facilité de les écouler. [...] Mises en communications plus fréquentes entre elles, les populations se civiliseront davantage par leur travail et par leur instruction, que leurs relations constantes rendront pour elles obligatoires." (AD15 5S 91).

- Ligne Mauriac - Aurillac, 1895. "Localités et principales industries à desservir. - Anglards (2 391 hab.) : [...] émigrations périodiques [...] ; - Le Falgoux (723 hab.) : [...] émigration périodique [...]" (*AD15 5S 91*).
- Examen des deux tracés de chemin de fer projetés par le bas et le haut de la ville de Moulins [...]. Conclusion en faveur du tracé par le bas de la ville. "Tracé par le bas de la ville. [...] Les départements de l'Ouest nous enverront leurs houilles, et les déposeront pour la voie hydraulique. De cette manière, les deux modes de transport seront employés suivant les circonstances, et le port de Moulins agrandi par le fait même du débarcadère, devient un vaste entrepôt, où mariniers, chargeurs et autres professions flottantes trouveront constamment de l'occupation. Les quais se vivifieront par le commerce, et ce que les détracteurs du projet considèrent comme leur ruine, est au contraire l'élément le plus actif de leur création. Depuis le boulevard Lavieuville jusqu'au cours de Bercy, on obtiendra dans un temps donné, un cordon de maisons correctement alignées, dont la vue plongera sur la campagne et sur la rivière, et sur la station et le port élevés au niveau de la digue. Si ce n'est pas de l'embellissement, puisque c'est l'idée la plus sérieuse de nos adversaires, et une source de prospérité pour la ville, nous confessons notre incompetence en matière d'intérêt et de goût. [...] Dans toutes les villes arrosées par une rivière, le luxe, la vie et le mouvement se portent vers les quais. Aussi l'aisance naîtrait-elle dans les quartiers bas ; et les deux villes distinctes feraient une cité homogène ; car les rues seront percées, et des maisons remplaceront de pauvres réduits, quand le propriétaire n'aura plus à bâtir ou à embellir dans un cloaque d'impuretés physiques et morales ; et la prostitution, cet égout de la misère, ira porter ailleurs sa fange et ses pénales [...]" (*AD03 5S 9*).
- [suite]. "[...] Si cette [...] source de commerce jette dans la ville un surcroît de population, tous les intérêts s'en ressentiront ; le propriétaire accroîtra ses revenus, il est vrai, au détriment du locataire, mais le salaire de l'ouvrier sera plus élevé, et l'ouvrier ne paie jamais trop cher la santé qu'il gagne dans un logement sain : car sa santé et celle de ses enfants est sa richesse la plus réelle. [...] Le tracé par le bas offre donc, dans tout son parcours dans Moulins, toutes sortes d'avantages. Il abrite en aval une grande quantité d'excellent terrain et une nombreuse population. Il fait couvrir deux égoûts et force les constructions du quai à un alignement régulier. Il donne une nouvelle vie au cours de Bercy, promenade champêtre abandonnée depuis long-temps et qu'il longe parallèlement. La vitesse et le grandiose des convois de chemin de fer attirent un grand concours de curieux : c'est un de ces phénomènes de l'art qui ne lassent jamais. La levée qui sépare la rivière de la voie ferrée se couvrira, dans plus d'un kilomètre de longueur, d'habitations beaucoup plus saines pour les travailleurs. Cette situation de l'embarcadère consacre définitivement la sécurité de la partie basse de la ville en faisant combler la lacune entre le port et le boulevard Champbonnet .
- Tracé par le Haut de la Ville. [...] Cette même ligne entame partout les terrains les mieux cultivés, et assoit sa station sur les champs Chats-Morts, la perle de l'horticulture et l'aliment de la ville entière. On sacrifie également la pépinière départementale qu'on coupe en deux [...]. Si nous comparons maintenant les deux stations et les intérêts généraux qui s'y rattachent, nous les trouvons toutes deux situées à un des angles de la ville, et presque à égale distance du Centre. Si on prenait pour base le centre de la population, celle d'en bas l'emporterait sans aucun doute. La station du haut, confine à un quartier de luxe, où il ne se fera jamais de commerce, et où il serait imprudent de l'y appeler. Elle aurait l'inconvénient d'absorber la masse flottante des voyageurs dans ces parages, et de laisser le reste de la ville absolument isolé de la circulation. Le voyageur n'achète le plus souvent que par fantaisie ou par occasion, et ces deux mobiles ne [se] présenteraient pas. Il se formerait évidemment une seconde ville, en dehors de la ville même ; l'une s'établirait aux dépens de l'autre ; il naîtrait un commerce nouveau en concurrence avec l'ancien, et cette concurrence aurait pour résultat immédiat de les ruiner tous les deux [...]. La station d'en bas, loin de donner lieu à la formation d'un quartier nouveau, régénère la région la plus misérable et la plus peuplée, et le voyageur curieux, se voit forcé de monter dans la ville, s'il veut la connaître. Cette disposition présente un intérêt collectif. La consommation se fera dans toutes les parties de la ville toujours préférable aux abords des stations où le consommateur est étrangement rançonné [...]" (*AD03 5S 9*).
- Chemin de fer de Tours à Montluçon, 1867. "La direction donnée aux lignes de Bourges et de Limoges à Montluçon a laissé nos parages, sur une circonférence de plus de 500 kilomètres, dans le plus profond oubli et dans la plus grande détresse. Depuis l'exécution de ces deux lignes, les messageries, les diligences, le gros roulage ont cessé d'animer et de vivifier la seule route qui traverse cette riche contrée, entièrement déshéritée de tous les autres moyens de transport, qui font la prospérité de nos voisins. [...] Le malheureux cultivateur [...], isolé dans son village, ne peut en sortir faute de voies de communication, ni se permettre un moment de repos, tant est modique le prix de son pénible labeur. Donnez-lui un chemin de fer, il aimera la terre qui l'a vu naître, parce qu'il pourra y vivre avec aisance et honneur, en écoulant ses produits. Mais si on enlève pour toujours le premier élément de prospérité, ne trouvez pas mauvais qu'il aille demander aux grands centres le salaire qu'il ne peut trouver dans son misérable hameau [...]" (*AD03 5S 891*).
- Chemin de fer Riom-Châtel-Guyon, 1907. Placement de la station de chemin de fer Riom-Châtel-Guyon. Le conseil indique que l'intérêt de la ville exige que la gare projetée soit établie au faubourg de Mozat, le plus près possible des barrières de l'octroi, au niveau de l'allée des Capucins [...]" (*AC Riom, registre des délibérations, 1904-1911, p. 188*).
- Riom, avenue de la gare, 1853. Station : à l'issue de la tranchée du faubourg de la Bade. L'avenue partira de la station et aboutira au boulevard de la ville, à l'angle de l'enclos de Mlle Rougier. (*AC Riom, registre des délibérations, 1851-1855, fol.72 r°*)

- 1854. L'avenue sera placée sur la rive droite du ruisseau du foirail. Point de départ de l'avenue en amont du Moulin Bajon, puis sur le boulevard du Collège jusqu'en face de la maison Chambréuil, traverse ensuite l'enclos carton pour arriver en ligne droite à la gare des voyageurs. (AC Riom, registre des délibérations, 1851-1855, fol.84 v°).
- 1859. Agrandissement de l'entrée de l'avenue de la gare. (AC Riom, registre des délibérations, 1851-1855, fol.129 v°).
- 1865. Le Conseil est d'avis d'acquérir le terrain nécessaire à créer une 2e contre-allée sur l'avenue de la Gare. (AC Riom, registre des délibérations, 1865-1872, fol.16 v°).
- 1923 : aménagement de l'avenue de la gare. Travaux à exécuter : couverture de la dérivation de l'Ambène, mise à l'alignement de l'immeuble Pasquier, revêtement du trottoir d'un béton en ciment, clôture du square par une grille sur murette. (AC Riom, registre des délibérations, 1919-1925, p. 335).
- 1924. Projet d'aménagement de l'avenue et ouverture d'une 2e avenue de la gare. Le projet comporte le prolongement de l'avenue Vercingétorix, l'amélioration de l'allée des piétons, des grilles autour du square. (AC Riom, registre des délibérations, 1919-1925, p. 422).
- Gare de Saignes-Ydes, 1878. "[...] en 1878, les travaux de la gare de Saignes-Ydes ont révélé l'existence à Vic d'une nécropole gallo-romaine [...]" (RIBIER, Louis de. "Charlus - Champagnac (...)", 1902, p.2 - note 1).
- Gare et station du Chambon-sur-Lignon. Sollicitation auprès de la compagnie de Clermont-Ferrand de la création d'une halte en face de La Celle. Contribuerait au développement des villages de La Celle, La Faye, Le Crouzet, etc. et en même temps à la station de tourisme du Chambon car "même les villégiateurs font toujours obstacle qu'ils se trouvent trop éloignés des gares". Il suffit de voir la halte du quartier du Ladreyt : toutes les maisons environnantes ont été transformées en vue de recevoir les estivants. (AC Le Chambon-sur-Lignon, registre des délibérations du conseil municipal, 09/11/1927).
- Emigrés. [Années 1910]. "Dans [les] années précédant la guerre de 1914-1918, les compagnies acheminèrent également jusqu'au Massif central des touristes bien particuliers [...]. Originaires du Puy-de-Dôme, du Cantal, de la Haute-Loire, de l'Aveyron et de la Lozère, ces hommes et ces femmes s'étaient expatriés dès le XIXe siècle dans la capitale pur devenir porteurs d'eau, charbonniers, bougnats et limonadiers [...] Ils retournaient dans leurs communes pour deux ou trois semaines de vacances [?] au cours de la période estivale. Pour qu'ils puissent voyager à tarif réduit et que le plus grand nombre en profite, Louis Bonnet [fondateur de "L'Auvergnat de Paris"] proposa au PLM d'organiser un Paris-Aumont (1903) pour les Cantaliens et les Aubraciens mais cet itinéraire n'intéressa pas la compagnie. [L. Bonnet] ne se démonta pas ; il sollicite le Paris-Orléans pour qu'il affrète un Paris-Vic-sur-Cère. L'intervention du conseil général du Cantal se montra déterminante. Le parcours figurait parmi ses services sous la forme d'un train de plaisir mais le Paris-Orléans accorda une réduction de 40% pour des départs en groupes dans des convois spéciaux où il acceptait la présence de deux musiciens pour l'animation alors que les voyageurs pouvaient effectuer leur retour à la date de leur choix et à bord de n'importe quel train. En février 1904, il consentit même une remise de 50% pour les billets de seconde classe avec une validité de trois mois. [...] Le 20 juin 1904, le 1er express pouvait s'élancer de la gare d'Orsay pour Neussargues via Aurillac [...]. Le succès ne se démentit pas ensuite puisqu'à la fin de 1904, près de 12 000 originaires du Massif central avaient emprunté les trains Bonnet. [...] Cette année-là aussi [1905], les trains Bonnet entreprirent également de desservir Neussargues et Rodez par Limoges et Brives ainsi qu'Aumont-Aubrac. Le nombre de trains s'accrut d'année en année : 12 en 1904, 18 en 1905, 20 en 1906. En août 1906, on parvint à former de grands convois qui recevaient 2 000 voyageurs. Les originaires de la Haute-Loire bénéficièrent également des réductions consenties : le Paris-Saint-Flour du PLM comportait des voitures pour le Puy qui transitaient par Brioude. Entre 1904 et 1939, les trains Bonnet réussirent à transporter près d'un million de personnes." (CROZES, Daniel. "Les bêtes noires. Des chemins de fer dans le Massif central". Editions du Rouergue, 2011, p. 218).

7- Autre raison invoquée par quelques-uns, mais plutôt comme justification secondaire : la raison militaire et la sécurité du pays. Lignes présentées comme éléments fondamentaux de communications et de dessertes rapides en cas de conflits.

[Selon Marc Desportes, les autorités militaires étaient systématiquement consultées lors des études de projets de lignes].

EXEMPLES :

- Chemin de fer du Puy à Niegles-Prades [Ardèche], 1904. "[Cette ligne] assurera, en cas de guerre, une communication facile à défendre, entre le plateau central et la vallée du Rhône, entre le centre et le sud-est. (AD43 S 797).
- Chemin-de-fer de jonction entre Nevers ou Moulins et Roanne, 1845. "Si l'état de paix qui règne en Europe et les ressources de la France ne nous faisaient pas envisager une seconde invasion comme un fait impossible, nous aurions également insisté sur l'importance extrême au point de vue stratégique et pour la défense du territoire, d'une seconde ligne continue, qui réunirait Paris et Lyon en passant par le centre de la France." (AD63 S 443).

8- L'argument du tourisme et de la desserte de nouvelles contrées pour des voyageurs étrangers à la région, en particulier des curistes en direction des stations thermales, puis, plus tard, des touristes, n'arrive souvent qu'en toute fin (sauf exception), comme la « cerise sur le gâteau » : ce n'est donc pas un argument déterminant mais seulement un avantage supplémentaire, évoqué souvent pour gonfler un peu les estimations chiffrées de la fréquentation d'une future ligne, au moins pendant la saison estivale ; enfin, mais encore plus rarement, on

évoque la beauté des paysages qui seront traversés par le futur chemin de fer, et la possibilité offerte ainsi aux voyageurs de découvrir une région.

Dans le même ordre d'idées, on constate l'apparition des fameux « trains de plaisir » (affrétés par ex. pour aller à Paris à l'occasion du 14 juillet).

EXEMPLES :

- Ligne de Moulins à Montluçon. 1858. "[La station des Ferrières] pourra également desservir les bains de Nérès dans le cas où une correspondance avec Commentry ne serait pas préférée." (AD03 5S 1365).
- Ligne Moulins - Montluçon. 1873. Trains spéciaux entre Montluçon et Moulins : pèlerinage de Montluçon à Paray-le-Monial le lundi 21 juillet 1873. (AD03 5S+ 490).
- Ligne du Bourbonnais, 1862. "[...] Pour achever ce coup d'oeil sur la situation du réseau du Bourbonnais, en ce qui peut intéresser la Haute-Loire, rappelons que l'embranchement de Vichy commencé vers la fin de la dernière saison d'eaux a été achevée [sic] et livrée [sic] à l'exploitation, au 15 Mai dernier, à l'ouverture du service d'été, et que de nouvelles facilités ont été données depuis lors aux communications avec le grand établissement thermal de Vichy." (AD03 5S+ 490).
- "Chemin de fer du Puy à Niegles-Prades [Ardèche], 1904. "[Le tracé] descend le ruisseau d'Orcheval, passe près d'Issarlès, ainsi très bien desservi, puis au lac d'Issarlès qui deviendra vite un séjour d'été [...]" (AD43 S 797).
- Tramway de Saint-Nectaire au Mont-Dore avec embranchement sur le pic de Sancy, 1906. "En résumé, M. Moity se propose de construire un chemin de fer électrique qui mettrait en communications directes nos trois stations thermales de St-Nectaire, Le Mont-Dore et La Bourboule pour le plus grand profit de chacune. En dehors des stations thermales desservies, deux localités Murols [sic] et Le Chambon seraient traversées. [...] La région traversée est [...] l'une des plus remarquables de notre belle Auvergne, c'est d'abord Murols dans son site si pittoresque avec son merveilleux château féodal, propriété départementale et monument historique du plus haut intérêt que les étrangers viennent déjà visiter chaque année par milliers ; c'est la dent du marais et le superbe lac du Chambon qui émerveille tous les touristes, c'est encore la grande vallée de Chaudefour, paysage vraiment pyrénéen et pourtant presque inconnu que des suisses eussent déjà fait connaître du monde entier ; c'est enfin l'ascension facile du majestueux pic de Sancy qui domine tout le centre de la France du haut de ses 1886 mètres d'altitude. La nouvelle ligne compléterait d'une façon extrêmement heureuse notre réseau départemental en créant un nouveau point de soudure entre deux de ses points terminus et elle ne pourrait être pour lui qu'un élément de plus de prospérité ; nul doute en effet que les 40 000 baigneurs des trois stations du Mont-Dore, de La Bourboule et de St-Nectaire ne profitent avec entrain des facilités nouvelles de voyages circulaires à travers la région des lacs qui leur seraient ainsi données." (AD63 S 4656).
- Tramways départementaux. Ligne de Besse à la Bourboule, 1908. "La construction de la section de ligne comprise entre la ville de Besse et la station thermale de La Bourboule du réseau de tramways départementaux du Puy-de-Dôme a pour but [...] d'assurer l'homogénéité des communications entre tous les grands marchés et toutes les stations thermales du département, [...] de faciliter les échanges avec les divers points d'attraction du département. [...] Le département du Puy-de-Dôme, privilégié par la richesse de son sol et de son sous-sol, par ses sites merveilleux et ses nombreuses stations thermales, se développera industriellement et commercialement d'une façon complète lorsqu'il aura été doté d'un réseau de tramways répondant à ses multiples besoins. La ligne a son origine à la gare de Besse, traverse cette ville [...] passant dans les communes de Besse, Picherande, Saint-Donnat, Chastreix jusqu'à Latour d'Auvergne [...] jusqu'à son arrivée à La Bourboule, point terminus." (AD63 S 388).
- Chemin de fer de Gouttières à Eygurande par Charensat, 1914. "La Chambre de Commerce de Clermont-Ferrand - Issoire propose [...] un tracé [...] aboutissant à la gare de Laqueuille pour faciliter les communications entre Paris et les stations thermales de La Bourboule au Mont-Dore." (AD63 S 5767).
- Chemin de fer Paris à Orléans. Ligne de Laqueuille au Mont-Dore, 1900. "[...] Le service de la ligne de Laqueuille au Mont-Dore comporte deux périodes bien distinctes : 1. La période balnéaire ou d'été, à circulation active, du 1er juin au 30 septembre ; 2. La période d'hiver, ou de faible circulation du 1er octobre au 31 mai." (AD63 S 555).
- Ligne de Gouttières à Létrade [Creuse]. Substitution d'une ligne de Gouttières à Laqueuille, 1906. "[...] la direction de Laqueuille faciliterait les communications des cantons de Pontaumur et d'Herment avec Clermont-Ferrand [...] tout en permettant aux voyageurs provenant du nord de Gouttières, de se rendre directement aux stations thermales de la Bourboule et du Mont-Dore avec un parcours un peu moindre, évitant la bifurcation d'Eygurande ou de Volvic. Par suite, nous concluons à l'adoption du tracé de Gouttières sur Laqueuille." (AD63 S 5921 / S 5718).
- "De nombreux étrangers viennent à Pontaumur faire une cure d'air." (AD63 S 5921 / S 5718).
- Compagnie des chemins de fer de la Limagne. Prolongement de la ligne de Gerzat à Maringues sur Vichy, [vers 1904 ?]. "Enfin, la banlieue elle-même de Vichy en retirera des avantages indiscutables par suite de la commodité que la nouvelle ligne apportera dans les communications de ses habitants. [...] Dans le calcul ci-dessus, il n'est pas fait état du plus grand nombre de voyageurs qui seront appelés à circuler sur la ligne actuelle de Gerzat à Maringues et sur le prolongement, par suite de l'ouverture de la section de Maringues à Vichy, et de la relation directe qui sera ainsi établie entre Clermont-Ferrand et Vichy. Etant donné d'une part la population desservie par les 2 sections ainsi que celle de Clermont et de Riom, et d'autre part le fait que pendant la saison balnéaire, le trafic voyageurs augmentera certainement d'intensité, on peut estimer à 30 000, y compris les aller et retour comptés pour 2, le supplément de voyageurs qu'apportera à la ligne de Gerzat-Maringues l'établissement de la ligne projetée de Maringues à Vichy, et

également au chiffre de 30 000 le supplément, dû à la même cause, sur le chiffre prévu [...] de 87 648 voyageurs pour le prolongement Maringues - Vichy. Ce chiffre de 30 000 est un minimum qui sera certainement dépassé dès les premières années de l'exploitation." (AD63 S 5938).

- Chemin de fer de Gouttières [Puy-de-Dôme] à Eygurande [Corrèze]. Partie comprise entre la gare de Gouttières sur la ligne de Lapeyrouse à Volvic et un point situé sur la ligne de Montluçon à Eygurande, 1912. "Pontaumur voit [...] chaque été de nombreux étrangers qui viennent y faire une cure d'air. L'établissement d'un chemin de fer ne pourrait qu'augmenter le développement de ces voyages." (AD63 S 5940).

- Ligne de Riom à Châtel-Guyon, 1908. "Châtel-Guyon, pendant la saison des bains, est fréquenté par un grand nombre d'étrangers, baigneurs et touristes, dont le mouvement déjà considérable, ne pourra que s'accroître après l'établissement du chemin de fer." (AD63 S 5997).

- Les chemins de fer départementaux devant le Cantal et le Plateau central, 1865. "[...] C'est ainsi que les bains du Mont-Dore pourront se relier, sans trop de grands frais, au chemin de Clermont à Vendes, en suivant la vallée de la haute Dordogne." (AD15 5S 5).

- Chemin de fer de Paris à Orléans. Fête nationale du 14 juillet. Train de plaisir. "La Compagnie du Chemin de fer d'Orléans a l'honneur de prévenir le public qu'un Train de Plaisir aura lieu le Lundi 11 Juillet prochain, au départ de Rodez, Decazeville, Najac, Cabessut, Massiac, Brive, Tulle, Larche, Saint-Julien-le-Vendomois, et des stations ci-dessous désignées, situées dans les départements de l'Aveyron, du Lot, du Cantal [concerne Massiac, Molompize, Ferrières-Saint-Mary, Neussargues, Murat, Le Lioran, Saint-Jacques, Thiézac, Vic-sur-Cère, Polminhac, Arpajon, Aurillac, Ytrac, La Capelle-Viescamp, Le Rouget, Boisset, Maurs, Bagnac (commune d'Anglards-de-Salers)] et de la Corrèze. Ce train, dont l'itinéraire est fixé ci-dessous, n'admet que les Voyageurs de 2 et 3e classe. Le retour de Paris aura lieu le jeudi 21 juillet. [...] Chaque voyageur n'aura droit qu'au transport gratuit de 10 kilogrammes de bagages. [...]" (AD15 5S 7).

- Prolongement des trains express [...] entre Clermont-Ferrand et Nîmes, [vers 1921 ?]. "On insiste très vivement depuis la fin de la guerre pour obtenir le rétablissement d'un express de [sic] chaque sens sur la ligne des Cévennes, pour faciliter les relations entre le Midi de la France et les stations thermales de Vichy et Châtel-Guyon, relations qui ne peuvent s'effectuer actuellement que par Lyon ou Limoges - Montluçon." (AD15 5S 7).

- Ligne d'Arvant au Lot. Projet de construction d'hôtels à voyageurs au Lioran et à Vic-sur-Cère, 1895. "[...] dans le but de faciliter aux touristes l'accès de la région, la Compagnie d'Orléans a soumis [...] un projet pour la construction d'hôtels à voyageurs au Lioran et à Vic-sur-Cère (ligne d'Arvant au Lot). Chaque hôtel, composé d'un bâtiment principal à cinq étages et d'un bâtiment pour communs contiendrait 52 lits répartis dans les étages ; le rez-de-chaussée serait aménagé pour les installations communes, salons, salle à manger, restaurant, salle de billard, etc. [...]. Le but poursuivi étant de développer le trafic des voyageurs dans la région [...]" (AD15 5S 22).

- Réponse de la Compagnie P.O. à la question de la desserte des stations de Saignes-Ydes et de Drugeac et de l'arrêt de Salins, 1899. "[...] les trains 778 et 779 n'ont lieu que pendant l'Eté. Ces trains ont pour objet de donner plus de facilités aux touristes pour visiter cette région dans la saison des voyages. Ils n'auraient plus la même utilité pendant l'Hiver. [...]" (AD15 5S 58).

- Station de Lagnac (commune d'Ydes), 1912. "[...] le train dont il s'agit est express et a pour objet principal les relations à grande distance de Paris avec Aurillac, Murat et les stations thermales d'Auvergne. En raison de cette affectation, ses arrêts intermédiaires sont limités aux points les plus importants de son parcours et nous ne saurions en augmenter le nombre sans changer son caractère. [...]" (AD15 5S 58).

- Ligne Drignac - Murat (par Salers), 1904. "Par elle-même, la ligne Drignac-Salers-Murat serait d'un très grand pittoresque, et certes plus attrayante encore que celle (P.O.) du Lioran ; on y viendrait pour le seul plaisir de voyager sur un chemin de fer en corniche. Mais d'autre part, l'union des deux lignes trans-cantaliennes de Drignac-Salers-Murat et de Vic-Lioran-Murat, à laquelle on pourrait rattacher la voie si originale aussi de Bort à Neussargues par Condat, constituerait un ensemble presque unique en France, comme moyens d'accès aux régions alpestres ; et les français en profiteraient largement, de toute façon. [...] [Dans les éléments à envisager pour le choix de la ligne] il y a l'industrie du tourisme, très sérieuse et qui suffit à elle seule pour faire pencher la balance. Il ne faut pas perdre de vue qu'en 1899 (que serait-ce aujourd'hui ?), en 10 mois seulement "au moins deux millions cinq cent mille voyageurs ont visité la Suisse et chacun d'eux a laissé dans le pays un bénéfice de 80 [francs ?], soit un total de 200 millions de francs" [citation de Farges dans la "Revue des deux Mondes", juin 1903]. Déjà en France, la seule ligne du Lioran (Compagnie P.O.) rapporte - grâce au tourisme - une recette brute atteignant certainement plusieurs centaines de mille francs ; et il y a tout lieu de croire que la région Mauriac-Drignac-Salers-Murat, encore plus intéressante s'il est possible, rapporterait vite au moins autant ; - Salers, ville de montagne des plus curieuses est bâtie sur un sommet escarpé (950 m) avec une vue superbe, et se trouve à proximité de toutes les grandes excursions du Cantal ; au surplus, la seule descente de Salers sur Murat vaudrait la peine de faire le voyage. Il faut noter que l'industrie du tourisme n'est encore qu'à l'état d'enfance au centre de la France ; on ne saurait juger de ce qu'elle pourra donner que par comparaison, mais il semble à peu près évident que cet apport d'une exploitation nouvelle se chiffrera un jour par millions." (AD15 5S 89).

- Chemin de fer routier à voie étroite de Mauriac à Aurillac, par Saint-Cernin, 1895. "[...] la région traversée par la voie projetée est une des plus belles et des plus pittoresques de la France : les sites nombreux, les pics aigus, les cratères,

les panoramas grandioses, les sombres forêts, les gracieuses vallées aux villages suspendus, les cascades, les eaux minérales variées, les phénomènes volcaniques, les cités féodales, les ruines du moyen âge, les monuments gaulois, les grottes celtiques, les souvenirs de l'occupation romaine s'y trouvent à profusion ; il est permis d'espérer que cette belle contrée aura ses touristes et ses baigneurs quand elle sera connue et desservie par une voie ferrée." (AD15 5S 91).

- "[...] pendant l'été, l'intensité de la circulation redouble ; les 4 chemins, Naucelles, Jussac, exercent sur les habitants d'Aurillac un grand charme, de nombreux omnibus, chars à bancs, voitures, partent à chaque instant d'Aurillac et transportent directement les Aurillacois jusqu'à Naucelles et Jussac, sans qu'il soit possible au chemin de fer d'Orléans de détourner une portion de ce trafic local. - Les dimanches, les habitants d'Aurillac font littéralement invasion sur Naucelles pour se répandre dans les sites ravissants des environs." (AD15 5S 91).

- Chemins de fer de Vichy à Thiers et de Thiers à Ambert. "[...] L'établissement des sources thermales de Vichy est de premier ordre tant par le nombre des étrangers qui le fréquentent et qui s'est élevé à 20 923 en moyenne de 1864 à 1868, que par l'exportation de ses eaux qui a été de 2 247 045 litres moyennement pendant ces cinq années et qui ne cesse d'augmenter." (AD03 5S 630).

- Chemin de fer d'intérêt local de Lapeyrouse à Sancoins, 1873. "[...] Quant au transport des voyageurs, [...] les eaux de Bourbon peuvent en fournir un millier [...]." (AD03 5S 758).

- Délibérations du Conseil municipal de Saint-Pourçain, 1860. "[...] L'inconvénient que l'on vient de signaler pourra être atténué, si [...] le Gouvernement autorise la création d'une ligne directe de Bourges à Clermont, en prolongeant, par ou près Nérès-les-Bains, celle de Bourges à Montluçon [...]. Il est probable que cette idée et la proximité des bains de Nérès auraient fait regarder cet établissement, ou du moins ses abords, comme un point de passage obligé [...]." (AD03 5S 1072).

- Ligne Varennes - Marcillat, section Commentry - Marcillat, 1888. "le président du Conseil général propose au conseil municipal] "de demander que des études sérieuses soient faites dans le but de faire passer le chemin de fer à Nérès. Le Conseil considérant que Nérès est une des rares stations thermales qui sont totalement privées de chemin de fer et que cela cause un préjudice considérable à cette station. [Avis défavorable de l'ingénieur ordinaire des Ponts & Chaussées]." (AD03 5S 1746).

- Ligne Clermont-Ferrand-Laqueuille. Jusqu'en 1900, des omnibus à impériale, diligences à deux niveaux, assurent la liaison entre Laqueuille et la station de La Bourboule. (AD63 32J 72).

- Gare et station de tourisme du Chambon-sur-Lignon. Sollicitation auprès de la compagnie de Clermont-Ferrand pour la création d'une halte en face de La Celle. Elle contribuerait au développement [...] de la station de tourisme du Chambon car "même les villégiateurs font toujours obstacle qu'ils se trouvent trop éloignés des gares." (AC Le Chambon-sur-Lignon, registre des délibérations du conseil municipal, 09/11/1927).

- Ligne de Châtel Guyon à Riom, 1930. "La ville a fait des efforts importants pour favoriser la création de la ligne et apprend que la Compagnie P.L.M. envisage de remplacer le train par le bus : cela aboutirait certainement à la ruine de la station thermale. Il faudrait même faciliter encore les relations entre la station, Paris et la Côte d'Azur. Le maire réclame donc que les trains Pullmann reliant Calais, Paris et Vichy aboutissent à Châtel-Guyon." (AC Châtel-Guyon, registre des délibérations du conseil municipal, 14/07/1930).

- Ligne Arvant-Chapeauroux-Nîmes. [Des années 1950 aux années 1970]. "Les premiers panoramiques apparurent, dès le service de l'été 1959, sur la ligne [...] des Cévennes où ils effectuèrent la liaison Marseille-Clermont devenue "le Cévenol" depuis 1955. En effet, la SNCF avait institué cette ligne pour conduire à Vichy la bonne société azurée et les coloniaux d'Afrique du nord débarqués à Marseille ; elle l'assurait jusqu'alors avec de simples autorails [moyenne de 60 km/heure entre Marseille et Clermont]. De 1959 à 1979, les habitués de la ligne des Cévennes appréciaient les avantages des panoramiques jaune et rouge, qui incarnèrent rapidement le Cévenol au-delà du Massif central et même de France. [...] Quoiqu'il consacra la disparition des célèbres panoramiques de Clermont à Marseille, la création du nouveau Cévenol constitua un événement le 27 mai 1979. Pour la 1ère fois, la SNCF instituait une liaison directe entre Marseille et Paris par les Cévennes puis le Bourbonnais, en empruntant l'itinéraire le plus court (852 km) mais également le plus pittoresque. Le Cévenol devenait un "titulaire" des grandes lignes comme Le Mistral (Marseille-Paris par la vallée du Rhône) et le Capitole (Toulouse-Paris par Limoges). [...] il était appelé à diffuser une nouvelle formule de voyage : permettre à ses passagers de découvrir d'une manière originale les paysages, le patrimoine et la gastronomie de l'Auvergne et des Cévennes grâce à des animations permanentes. Dès son lancement, il bénéficia de la présence de trois animateurs [...]. Ils commentaient l'histoire, l'économie, la géographie et les traditions des territoires traversés, organisaient des jeux et sollicitaient les souvenirs des passagers [...]. Des animations insolites et des correspondances bien calculées, des compartiments modernes et confortables assurèrent le succès du Cévenol. [...] Outre la beauté des paysages, les temps de parcours étaient appréciés [...]." (CROZES, Daniel. "Les bêtes noires. Des chemins de fer dans le Massif central". Editions du Rouergue, 2011, p. 221-223).

- Les trains panoramiques. "L'apparition des autorails modifia les relations anciennes entre le tourisme et le chemin de fer. Dans les années 1950, elle poussa la SNCF à s'équiper de véhicules associant la puissance, le confort et la rapidité sur les plus belles lignes en proposant aux voyageurs de découvrir les paysages traversés d'une manière différente de celle que permettait le matériel courant. En France, les plus belles lignes sont les lignes de montagnes. Pour ces réseaux des Pyrénées, des Alpes et du Massif central, les ingénieurs de la Régie nationale des usines Renault imaginèrent des autorails panoramiques [...]. Ils en produisirent dix exemplaires entre février et décembre 1959 [...]. [L'élément original

de ces autorails était leur dôme - en matière plastique - de 14 m de long sur 2,80 m de large, qui pouvait accueillir 20 personnes]. Les premiers panoramiques apparurent, dès le service de l'été 1959, sur la ligne des Alpes et sur celle des Cévennes où ils effectuèrent la liaison Marseille-Clermont devenue "le Cévenol" depuis 1955. [...] Derrière les vitrages galbés des 1ères et les pare-brises des 2ndes, les gorges de l'Allier, les plateaux du Gévaudan et les châtaigneraies des Cévennes apparaissaient bien différents. Puis la SNCF décida de les remplacer par des rames Corail. Pendant quelques années, [les panoramiques] continuèrent à circuler sur des lignes de montagne comme [...] Clermont-Laqueuille-Le Mont-Dore [...]. En 1985, ils ne figuraient plus parmi le matériel roulant..." (CROZES, Daniel. "Les bêtes noires. Des chemins de fer dans le Massif central". Editions du Rouergue, 2011, p. 221).

- Trains de plaisir et de loisirs. Voir aussi §6 : "Emigrés." (CROZES, Daniel. "Les bêtes noires. Des chemins de fer dans le Massif central". Editions du Rouergue, 2011, p. 218).

- Trains de plaisir et de loisirs. Sites. "Ces grands ouvrages [les viaducs] étaient déjà fréquentés lorsque se termina leur construction. A Garabit, on dénombrait 80 à 100 visiteurs par jour après l'ouverture de Neussargues-Béziers en novembre 1888. Dans la décennie suivante, l'affluence annuelle atteignait 10 000 à 12 000 visiteurs. [...] Garabit comptait plusieurs hôtels [...]."[Par contraste avec les équipements prévus pour les voyageurs désirant voir ces ouvrages d'art, l'auteur souligne que rien n'était prévu en revanche pour des monuments architecturaux tels que l'abbaye de Conques par exemple, distante d'environ 20 km de la gare la plus proche : la Compagnie du PO se refusa à établir, dans les années 1900, malgré la demande du syndicat d'initiative de l'Aveyron, une liaison par voitures à cheval entre Marcillac et Conques car Conques suscitait moins d'intérêt que les causses et les gorges du Tarn ; "en revanche, le Paris-Orléans supprima les rochers bordant la voie ferrée près de Salles-la-Source [Aveyron] pour que les voyageurs puissent bénéficier d'un magnifique point de vue sur la vallée de l'Ady et les cascades". (CROZES, Daniel. "Les bêtes noires. Des chemins de fer dans le Massif central". Editions du Rouergue, 2011, p. 218).

- Trains de plaisir et de loisirs. [Années 1920]. "Dès la Belle Epoque, les compagnies proposèrent aux touristes des itinéraires "circulaires" sur leurs propres lignes ainsi que des circuits associant le rail et la route pour apprécier le patrimoine du Massif central. Elles les présentaient dans des brochures décrivant les paysages traversés ainsi que leurs curiosités. Le PLM disposait de ses fameux "Atlas" largement diffusés dans les gares, par les syndicats d'initiative et le Touring-Club de France.. Il organisait ainsi un "circulaire" Marseille-Le Puy-Marseille qui empruntait la vallée du Rhône à l'aller, bifurquait sur Saint-Etienne pour gagner Le Puy et retourner à la gare Saint-Charles par les Cévennes. [...] [Dans les années 1920, le service de tourisme de la Compagnie du PLM] imagina une promenade de 7 jours de Carcassonne à Carcassonne pour découvrir tantôt en express, tantôt en autocar, un immense territoire [de St-Flour à St-Ferréol et la Montagne Noire, par Mende, Millau, Albi, Rodez, ..., Vic-sur-Cère et Le Lioran, avec "curiosités ferroviaires" comme les viaducs, dont celui de Garabit]. (CROZES, Daniel. "Les bêtes noires. Des chemins de fer dans le Massif central". Editions du Rouergue, 2011, p. 217-218).

- Curistes. [Vers 1900]. "Les activités thermales incitèrent les compagnies à multiplier les prestations à l'attention des curistes en combinant des liaisons déjà assurées par le chemin de fer à des services routiers pour favoriser le tourisme excursion. Les patients et leur famille avaient pris l'habitude de découvrir les environs des thermes après leurs soins. Le séjour terminé, ils s'offraient encore quelques visites en rentrant chez eux. Le PLM et le Paris-Orléans leur délivrèrent des billets circulaires à prix réduit qui permettaient d'effectuer un voyage d'une dizaine de jours après les cures. Dès 1900, le PLM instaurait un billet "grand circulaire Paris-Le Puy" pour rejoindre les stations auvergnates de Châteauneuf, Châtelguyon, Royat, La Bourboule, Le Mont-Dore et Saint-Nectaire grâce à différentes correspondances. Les voyageurs avaient ensuite la possibilité de repartir par Saint-Georges-d'Aurac, sur la ligne des Cévennes, en direction du Puy et de Saint-Etienne pour atteindre Lyon, Grenoble, Chambéry et Bourg-Saint-Maurice. Quant au Paris-Orléans, il s'intéressa à la clientèle des stations de La Bourboule et du Mont-Dore qui se trouvaient à une dizaine de kilomètres de la gare de Laqueuille. Pendant des années, il affréta des voitures attelées pour conduire les voyageurs entre Laqueuille et les thermes. Puis il construisit une voie ferrée de montagne entre Laqueuille et Le Mont-Dore qu'il exploita à partir de 1899, dans des conditions difficiles en raison de sa déclivité, mais qui accompagna la croissance des deux stations [...]. (CROZES, Daniel. "Les bêtes noires. Des chemins de fer dans le Massif central". Editions du Rouergue, 2011, p. 214-216).

- Trains de plaisir et de loisirs. Sports d'hiver, etc. [1ère moitié du 20e s.]. "[...] Dans le Cantal et le Puy-de-Dôme, le chemin de fer contribua à développer également les sports d'hiver en conduisant les skieurs au plus proche des pistes. Dans le Massif central, le ski se pratiqua d'une manière aussi précoce que dans les Pyrénées et les Alpes. [...] Les champs enneigés du Lioran, dans le Cantal, étaient fréquentés par les fonctionnaires, les professions libérales, les militaires d'Aurillac, de Saint-Flour et de Murat qui avaient toute facilité de les rejoindre en empruntant les express Aurillac-Clermont. Ils chaussaient leurs planches dès qu'ils sortaient de la gare pour s'éloigner en direction des pistes. [...] La notoriété de la station du Cantal avait déjà dépassé les frontières du Massif central grâce, entre autres, à une affiche du Paris-Orléans qui s'évertuait depuis 1909 à populariser les sports d'hiver et le tourisme d'été au Lioran. La Compagnie promettait un parcours de 11 heures depuis Paris-Orsay. De la même manière, elle transportait les skieurs jusqu'au pied des pistes de La Bourboule et du Mont-Dore grâce à sa ligne Clermont-Laqueuille-Le Mont-Dore. Les années de guerre cassèrent brutalement ce dynamisme que les stations retrouvèrent à nouveau dès 1920. [...] Grâce à son infrastructure hôtelière, au téléphérique du Sancy [...], à l'installation de remonte-pentes, à une école de ski [...], la station [du Mont-Dore] s'imposa au-delà du Massif central au point de devenir la 3e de France, en 1938, après

Chamonix et Megève. C'était une aubaine pour le Paris-Orléans ! Pendant une saison d'hiver, la Compagnie transportait plus de 30 000 skieurs jusqu'au Mont-Dore et ne regrettait pas ses investissements. Elle était aussi chanceuse avec Le Lioran, où elle avait construit un hôtel en 1909 [...]. L'affluence ne s'était pas démentie depuis sa création et la station du Cantal en comptait trois en 1938. De Toussaint à Pâques [...] les express du Paris-Orléans amenaient au Lioran des Parisiens ainsi que la clientèle de week-end provenant du Lot, de l'Aveyron, du Cantal, de la Corrèze. Dans les années 1950 et 1960, la SNCF devait reprendre à son compte les initiatives des compagnies d'avant-guerre. Les autorails Clermont-Tulle devinrent les "autorails des neiges" [...] Ils permettaient de rejoindre Le Mont-Dore et La Bourboule qui se transforma en station de sports d'hiver à partir de la saison 1953-1954. Des autorails spéciaux s'y rendaient aussi depuis Clermont, Limoges et Bourges." (CROZES, Daniel. "Les bêtes noires. Des chemins de fer dans le Massif central". Editions du Rouergue, 2011, p. 216-217).

Il semble qu'en fait, ce n'est qu'une fois les lignes de chemins de fer créées pour l'industrie que cette nouvelle façon de se déplacer a été utilisée pour d'autres activités, comme les voyages d'agrément, le déplacement dans les stations thermales, etc. [Marc Desportes : « (...) à quoi utiliser cette ubiquité ? »].

9- Quelques autres arguments cités au fil des rapports : l'importance de la richesse des territoires traversés, pour assurer une exploitation viable au futur chemin de fer ; le choix d'un tracé vraiment utile n'essayant pas de regrouper des avantages divers sur une seule et même ligne, au risque d'en diluer l'intérêt ; ...

EXEMPLES :

- Chemin de fer de Clermont à Montauban. Section d'Aurillac aux rives du Lot, s.d. [vers 1861]. "[...] le tracé par Maurs et Figeac dessert, sans compter les points extrêmes, 25 % de population en plus que la ligne par Assier [...]. Le tracé par Figeac coûte 500 000 francs de plus que la ligne rivale mais cela vient uniquement de la valeur des terrains [...] de sorte que le projet lui-même constate la supériorité du tracé par Figeac sous le rapport de la richesse du sol et des communications locales, auxiliaire indispensable d'une bonne exploitation du chemin de fer." (AD15 5S 10).

- Chemin de fer de Clermont à Montauban. Section d'Aurillac aux rives du Lot, s.d. [vers 1861]. "Pesez dans votre expérience les inconvénients de ces tracés à double but qui périssent tôt ou tard par la force des choses, dépouillés de leur trafic par d'autres voies plus directes et plus utiles [...]." (AD15 5S 10).

Annexe 2

Notes_Ferroviaire et villégiature_2

Etude « Ferroviaire et villégiature en Auvergne »

Eléments émergeant des divers documents consultés.

Autres développements thématiques généraux en lien avec ceux des "Notes_Ferroviaire et villégiature_1" :

- Rôle des conseils régionaux. "Une "révolution" est intervenue, en 2002, avec l'élargissement des compétences des conseils régionaux. Désormais responsables de l'organisation du transport collectif de voyageurs, ils déterminent les horaires, la fréquence, les dessertes des TER. Non seulement ils comblent les déficits d'exploitation des lignes régionales, mais ils sont chargés d'acquérir le matériel roulant qui deviendra ensuite propriété de la SNCF, de financer la rénovation des autorails et des gares. Quant à la SNCF, elle assume la mise en oeuvre du service à travers la gestion de son personnel, du fonctionnement des trains et des gares, l'entretien du matériel. [...] cette politique des transports a permis de sauver des lignes, d'adapter la fréquence et les horaires aux attentes des voyageurs, d'augmenter les rotations lorsque c'est nécessaire, d'associer le chemin de fer à l'autocar sur certaines sections. [...] Les TER du Limousin et de l'Auvergne sont les moins rentables de France, mais assurent leur mission par tous les temps. Les conseils régionaux ont investi dans des autorails rutilants et rapides pour constater bientôt qu'ils doivent circuler au ralenti sur des voies ferrées qui ne sont plus entretenues par la SNCF et par RFF. [...] ils ont entrepris de rénover le réseau régional. Auvergne, Limousin et Midi-Pyrénées financent la rénovation des voies, se [substituant] à la SNCF, à RFF et à l'Etat qui ne peuvent plus ou ne veulent plus assumer leurs charges. Des "plans rail" y ont été adoptés, associant la Région, l'Etat et RFF. En Auvergne, des travaux ont été effectués sur Clermont-Aurillac et Clermont-Le Puy puis entre Langeac et Langogne, sur la ligne des Cévennes. [...] Malgré les efforts financiers des régions, critiqués par la Cour des comptes, parviendra-t-on à préserver les voies ferrées du Massif central qui contribuent au désenclavement des territoires excentrés ? Rien n'est moins sûr." (CROZES, Daniel. "Les bêtes noires. Des chemins de fer dans le Massif central". Editions du Rouergue, 2011, p. 237).

- Question de la fermeture des lignes. "[...] En 1969-1971, de nouvelles fermetures intervinrent dans l'Ardèche [...], le Gard [...] et la Haute-Loire (Arlanc-Darsac (49 km). Vingt ans plus tard, le mouvement se poursuivit dans le Cantal pour Bort-Neussargues (71 km) en 1990 puis Bort-Miécaze (84 km) en 1994. Les mesures les plus récentes ont condamné Lapeyrouse-Volvic (décembre 2007) et Montluçon-Eygurande (mars 2008), en Auvergne. En un demi-siècle, le Massif central a été amputé de plusieurs centaines de kilomètres de voies. Raymonde Caralp-Landon signalait déjà, en 1959, 727 km de lignes fermées totalement ou au service des voyageurs à l'intérieur d'un périmètre délimité par

Limoges, Montluçon, Gannat, Saint-Etienne, Montpellier et Toulouse. Pour le transport des marchandises, le chemin de fer affronta de la même manière la concurrence des camions et l'amélioration des infrastructures routières. [...] Dans les années 1960 et 1970, la situation se détériora avec le transfert sur la route du transport de certains produits comme les matériaux de construction et les engrais, conjugué aux premières fermetures de houillères ainsi qu'à la baisse régulière des volumes de charbon encore extraits. Désormais, la priorité était accordée au pétrole, à l'électricité et au gaz naturel. Le déclin des marchés aux bestiaux traditionnels et le démantèlement des industries lourdes s'y ajoutèrent dans les années 1980." (CROZES, Daniel. *"Les bêtes noires. Des chemins de fer dans le Massif central"*. Editions du Rouergue, 2011, p. 234).

- Question du développement des villes-gares et apparition de nouveaux quartiers.

. **Nouveaux quartiers : Saint-Flour.** "[...] Lorsque des déclivités trop fortes l'imposèrent, la gare s'éloigna du centre-ville et le nouveau quartier éprouva bien des difficultés à se raccorder au centre ancien par une continuité urbaine ou même une "artère" spécifique. On rencontre cette situation à Saint-Flour et à Rodez. Une dénivellation d'une centaine de mètres sépare les ruelles et les places du vieux Saint-Flour (881 m) de la gare établie dans le faubourg de Sainte-Christine (783 m) desservi par la nationale 9, au XIXe siècle. [...] Lorsque la Compagnie du Midi souhaita desservir Saint-Flour, elle chercha à s'implanter dans ce faubourg commerçant et dynamique, d'autant plus que la topographie conseillait le passage de la ligne par la ville basse. Cependant, certains conseillers municipaux insistèrent pour que l'on construisît la gare et ses dépendances dans la ville haute [rancoeurs anciennes entre ville haute et ville basse...]. Pour le choix de la gare, la ville haute s'inclina. Les ingénieurs du Midi édifièrent le bâtiment des voyageurs, la remise des machines, la halle des marchandises sur une partie de l'ancien Pré de Pâques, dans la ville basse. Après l'ouverture de Béziers-Neussargues (1888), l'urbanisation du faubourg se compléta en bordure des avenues de la République et de la Gare. En 1891, la communauté de Saint-Flour comptait 5 000 habitants qui se partageaient entre la ville haute (2 600) et la ville basse (2 400). Commerces, auberges et marchés attendaient beaucoup de la mise en service de Saint-Flour-Brioude. [...] Les activités de cette ligne s'avèrent bien modestes. Mais le contraste persista entre le vieux Saint-Flour et le quartier de la gare [...]. Avec l'avènement de l'A75, Saint-Flour connaît une destinée semblable à Sévérac. Les activités ferroviaires s'y sont assoupies tandis que l'autoroute triomphe." (CROZES, Daniel. *"Les bêtes noires. Des chemins de fer dans le Massif central"*. Editions du Rouergue, 2011, p. 206-207).

. **Nouveaux quartiers : Aurillac.** "Dès le Second Empire, la desserte des préfectures et des sous-préfectures s'accompagna de l'apparition de nouveaux quartiers ou de l'extension de quartiers anciens. [...] A Aurillac, le Paris-Orléans avait besoin d'espace pour recevoir le dépôt de machines, les ateliers d'entretien et les bâtiments d'exploitation. Il acheta des parcelles importantes qui permirent d'effectuer des extensions pour améliorer entre autres l'accueil des voyageurs et les expéditions de marchandises. On adjoignit une deuxième salle à manger au buffet et de nouvelles salles d'attente devant l'afflux de touristes pendant les périodes estivales, un centre de désinfection pour les wagons à bestiaux et un magasin à fromages qui semblaient essentiels dans un département d'élevage. A Aurillac, comme dans la majorité des préfectures, le quartier de la gare abrita des dépôts de matériaux et de produits alimentaires, des cafés et des hôtels [...]." (CROZES, Daniel. *"Les bêtes noires. Des chemins de fer dans le Massif central"*. Editions du Rouergue, 2011, p. 204-206).

. **Carrefour de Neussargues.** "Neussargues, dans le Cantal, bénéficia davantage du chemin de fer [qu'Arvant]. Les premières machines y parvinrent en 1866, depuis Arvant et Murat. [En 1868, avec l'exploitation de la ligne Aurillac-Arvant par le PO, la station n'est plus un terminus]. Toutefois son expansion ne démarra qu'à l'ouverture de la ligne de Béziers par la Compagnie du Midi en 1888 et elle ne se poursuivit qu'en 1910 quand les express circulèrent de Neussargues à Bort-les-Orgues. Neussargues était [...] le carrefour de quatre lignes. On y dénombrait 137 habitants [...] en 1866 ; la localité s'enorgueillissait de posséder une église et des auberges. C'était déjà un croisement routier, ce qui pouvait justifier le choix du Paris-Orléans. Mais les luttes d'influence entre Saint-Flour et Murat jouèrent un rôle essentiel dans la décision de la Compagnie [...]. Les notables de Saint-Flour préféraient qu'on établisse la correspondance routière à Neussargues plutôt qu'à Murat [...]. Autour de la gare, on construisit des remises pour les chevaux et les diligences et des bureaux pour les maîtres de poste. Les voyageurs disposaient d'un buffet à la gare, d'auberges et de salles d'attente. [...] Avant de se transformer en carrefour ferroviaire, le bourg profita pendant une vingtaine d'années des activités de la route et du train qui le séparèrent du vieux centre. En 1872, Neussargues devint un chef-lieu de commune, tandis qu'en 1888 la mairie était transférée dans le quartier de la gare. L'importance de ce point de croisement s'accrut à ce moment-là parce qu'il était le plus septentrional de la Compagnie du Midi pour expédier les primeurs du Roussillon et les vins du Languedoc vers la capitale et le nord de la France. Elle se traduisit par la présence d'une annexe des machines, d'une remise de chasse-neige, et d'une résidence d'agents de train. Le Midi et le Paris-Orléans y employaient une centaine de personnes avant que l'électrification de la ligne Béziers-Neussargues restreigne en 1932 les effectifs du dépôt. [...] en 1952, Neussargues conservait encore 75 cheminots. A l'époque, le bourg et le quartier de la gare regroupaient un millier d'habitants. [...] Les activités ferroviaires s'amenuisèrent dans les années 1950 avec la fermeture d'Eygurande-Bort qui empêchait dorénavant tout débouché sur Montluçon. Aujourd'hui les trains ne circulent plus entre la vallée de l'Alagnon et Bort-les-Orgues mais Neussargues conserve ses fonctions de carrefour comme Arvant et Capdenac, assorties d'un changement de traction obligatoire pour les voyageurs de Béziers-Clermont." (CROZES, Daniel. *"Les bêtes noires. Des chemins de fer dans le Massif central"*. Editions du Rouergue, 2011, p. 201-202).

. **Carrefour d'Arvant.** "La bifurcation d'Arvant, dans la Haute-Loire, remonte au Second Empire [...]. Le train y arriva en 1856 après l'ouverture de la section Brassac-Arvant, avant que le Grand Central de France prolonge la voie jusqu'à Brioude en 1857. Dès le départ, les ingénieurs avaient proposé que la ligne Aurillac puisse y rejoindre Clermont-Brioude. Arvant était déjà desservi par la route nationale 102 et disposait d'un espace suffisant pour accueillir des espaces ferroviaires. Ce n'était pas un hameau, mais un lieu-dit de la commune de Bournoncle, aux frontières des deux communes de Lempdes et de Vergongheon. Sa position explique pourquoi les installations du Grand Central s'étendirent dès l'origine sur les trois communes. [...] Le développement d'Arvant demeura toujours modeste. En 1861, on n'y dénombrait que 48 habitants dont une majorité de cheminots et deux aubergistes. Arvant n'abritait encore qu'une gare du PLM sur la ligne de Clermont à Brioude. Elle attendit l'inauguration d'Aurillac-Clermont en 1868 pour exercer sa fonction tant attendue de croisement. Dès lors les agents du PLM et du Paris-Orléans s'y cotoyèrent puisque les deux réseaux étaient présents dans la gare. La population augmenta lentement : 156 habitants en 1872 et 300 en 1896. Le PLM y avait déjà ouvert une école maternelle fonctionnant sous la direction de religieuses. On y construisit une école primaire communale en 1897. A cette époque, on relevait aussi la présence de 4 hôtels, d'un buraliste, d'un épicier et de 2 boulangers alors que les voyageurs en correspondance pouvaient se restaurer au buffet de la gare. Des artisans y étaient installés pour exploiter les gisements d'argile et fabriquer des tuiles. Quelques mineurs du bassin de Brassac y logeaient.[...] Après l'ouverture de Béziers-Neussargues (1888), prolongée sur Clermont grâce à son passage par Arvant, les cheminots avaient imaginé que le triage, la gare, le dépôt du Paris-Orléans et l'annexe des machines du PLM profiteraient d'un nouveau trafic [...]. Mais ils n'en retirèrent qu'un bénéfice modéré. [...] l'exploitation de la ligne de Saint-Flour à Brioude (1912) provoqua la modification de certains itinéraires qui cherchèrent à raccourcir le kilométrage sur Clermont en bifurquant par Brioude, se dispensant ainsi d'un détour par Neussargues. Les effectifs [du chemin de fer] stagnèrent. [...] Malgré des facilités de transport, aucun industriel ne s'installa à Arvant, qui ne comptait, par ailleurs, aucune activité de négoce. En revanche, la localité accueillit de nombreux cheminots retraités dès les années 1930 grâce à la construction de logements par la caisse des retraites du PLM. Leur présence étoffa la population qui atteignait 600 habitants en 1954." (CROZES, Daniel. *"Les bêtes noires. Des chemins de fer dans le Massif central"*. Editions du Rouergue, 2011, p. 200-201).

. **Villes-gares et quartiers de la gare.** "Dans le Massif central comme ailleurs en France, la construction puis l'exploitation des lignes engendrèrent l'apparition de nouveaux quartiers autour des gares dans le préfectures (Rodez, Mende, Le Puy, Aurillac), les sous-préfectures (Mauriac, Brioude, Millau, Alès, Villefranche-de-Rouergue, Saint-Flour) et les communes possédant des dépôts annexes ou des remises de machines (Langeac, Ussel, Langogne). Des chefs-lieux de canton n'y échappèrent pas lorsque leurs foires étaient actives et la gare éloignée du centre historique. [...] Quant aux carrefours ferroviaires (Neussargues, Capdenac, Arvant, Sévérac), ils concentrèrent toute une population cheminote pour constituer des villes-gares grâce à leurs dépôts de machines et à leurs multiples activités. Souvent des entreprises industrielles et agro-alimentaires s'y installèrent pour bénéficier des meilleures conditions de transport. [Exemple de Capdenac considéré comme "agglomération ferroviaire"] : "les lignes qui pénètrent dans le Massif central et les lignes qui le contournent y convergent, à l'image de Saint-Germain-des-Fossés dans le Puy-de-Dôme. C'est une création urbaine qui doit tout au chemin de fer." (CROZES, Daniel. *"Les bêtes noires. Des chemins de fer dans le Massif central"*. Editions du Rouergue, 2011, p. 196).

- Impact du chemin de fer sur la vie économique.

. **La question des transports par voie d'eau.** [2e moitié du 19e s.]. "[...] la voie ferrée démontra son utilité et transforma l'économie et les habitudes de la population. Tous les échanges commerciaux entre le Midi et l'Auvergne y gagnèrent en rapidité. Les grands convois de muletiers, [...] disparurent entre la Lozère et le Gard au point que les aubergistes, les maréchaux-ferrants, les charrons, les fabricants d'outres à vin s'en plainquirent. Ils n'avaient plus de clientèle. Les employés du PLM les remplacèrent dans les bourgades où s'arrêtaient les express mais rien n'était plus comme avant. [...] Dans la vallée de l'Allier, le même phénomène se produisit dès les années 1850 avec la concurrence entre le rail et la batellerie. Au XIXe siècle, la rivière était flottable à partir de Saint-Arcons (Haute-Loire) et navigable sur une distance de 228 km de Brassaget, port de Brassac-les-Mines dans le Puy-de-Dôme, jusqu'au Bec-d'Allier. A Brassaget, les marinières entassaient sur les bateaux du charbon de Brassac pour les deux tiers du tonnage, du fromage de Cantal, des produits de verrerie de la Margeride. [...] A partir de 1855, dès que le chemin de fer desservit Clermont-Ferrand depuis Nevers puis Brassac-les-Mines, les activités de batellerie diminuèrent [...]. Un rapport de 1865, présenté devant le conseil général de l'Allier, évoque "la concurrence des chemins de fer qui ont pour le commerce l'immense avantage de faire parvenir les marchandises à jour fixe". A cette époque, les denrées coloniales, les vins, les eaux-de-vie ne voyageaient plus par bateau. [...] Entre le Languedoc et l'Auvergne, chacun chercha à sa manière, à profiter du chemin de fer. [...] Ligne du marron et du charbon, la voie ferrée Clermont-Nîmes devint aussi la ligne de la viande et du vin. Son passage à Issoire et Langogne permit de conforter les activités de ces deux localités autour du commerce des bestiaux. [...] Plus étrange, on baptisa Clermont-Nîmes la voie du vin. [...] Depuis des décennies, les vins descendaient l'Allier en bateau pour être consommés à Clermont et même à Paris. Grâce au chemin de fer, les vigneron vendirent mieux leurs produits ! [...] De Brioude à Clermont [après l'arrivée du phylloxera, tardive en Auvergne], les foudres et barriques disparurent dans les gares." (CROZES, Daniel. *"Les bêtes noires. Des chemins de fer dans le Massif central"*. Editions du Rouergue, 2011, p. 52).

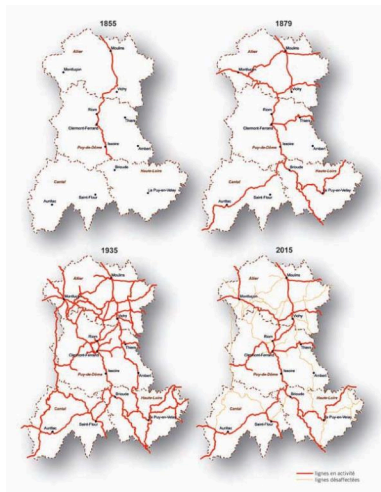
Annexe 3

Train de plaisir. Royat - Clermont - Paris.

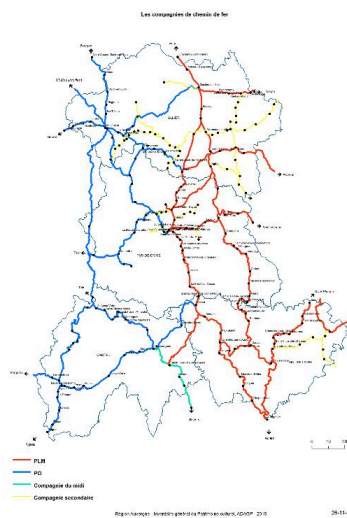
Archives municipales de Royat. 2 O 1. **Voeu [du conseil municipal de Royat] en faveur de la création de trains de plaisir entre Paris et l'Auvergne pendant la durée de l'Exposition [universelle], 4 mars 1900.**

Comme une déclinaison des relations nouées entre ferroviaire et villégiature, le conseil municipal de Royat se joint à la Chambre de commerce de Clermont-Ferrand pour exprimer ce voeu : "considérant l'intérêt puissant qu'il y aurait pour le commerce de notre région et la **prospérité de nos villes d'eaux** à la création de nombreux trains de plaisir, à prix exceptionnellement réduits, se dirigeant fréquemment de Paris sur Clermont et l'Auvergne pendant toute la durée de l'Exposition universelle de 1900, [...], émet le voeu que les pouvoirs publics et les compagnies PLM et PO étudient dès maintenant la question [...]".

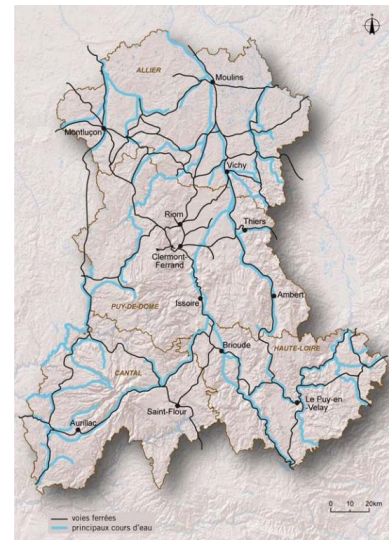
Illustrations



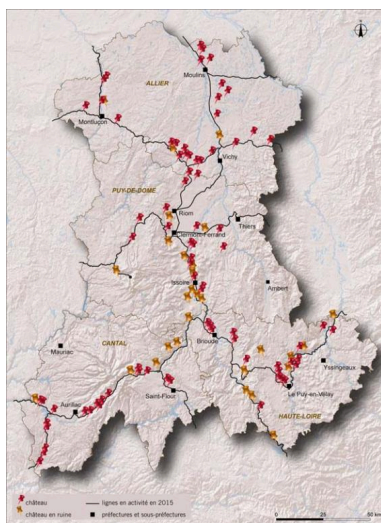
Cartes historiques des lignes.
Dess. Guylaine Beuparland-Dupuy
IVR84_20160000149NUDA



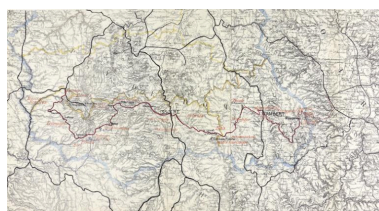
Carte de l'implantation des grandes compagnies de chemin de fer en Auvergne.
Dess. Guylaine Beuparland-Dupuy
IVR83_20150000319NUDA



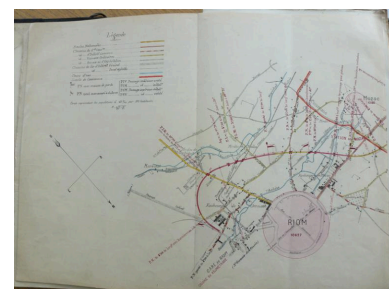
Voies ferrées et réseau hydrographique. Pour les ingénieurs, éviter les reliefs consiste bien souvent à longer les cours d'eau au plus près.
Dess. Guylaine Beuparland-Dupuy
IVR84_20160000150NUDA



Châteaux signalés dans les guides Joanne puis Bleus (1865-1935), sur les lignes du réseau principal en activité en 2015.
Dess. Guylaine Beuparland-Dupuy



Projet d'une ligne ferroviaire Laqueuille - Saint-Anthème, non réalisé. Les caractéristiques territoriales susceptibles d'en justifier la construction sont signalées de part et d'autre du tracé : fromages, boeufs, vers Laqueuille ; bassin houiller au nord-ouest de Tauves ; fromages vers Latour ; bois, boeufs, pêcheries des lacs, vers Picherande ; centre touristique vers Besse et le lac Pavin ; centre touristique vers Murois ; station thermale à St-Nectaire ; prés vergers, passementerie, au sud d'Issoire ; poteries vers Sauxillanges ;



Tracé de contournement de la ville de Riom, en direction de Châtel-Guyon. Où l'on se rend compte, accessoirement, que les plans des ingénieurs ferroviaires, grâce à leur précision, pourraient être mis à profit lors d'études urbaines.
Phot. Céline Robert
IVR83_20126300395NUCA

IVR84_20160000148NUDA

bois vers le Vernet-la-Varenne ;
 passementerie, centre touristique,
 vers St-Germain-l'Herm ; fromages
 vers Fournols ; fécule vers St-
 Amand-Roche-Savine ; objets
 de piété, lacets, vers Ambert ;
 papeterie, tissage de soie, fécule, bois,
 fromage, carderie, vers St-Anthème.

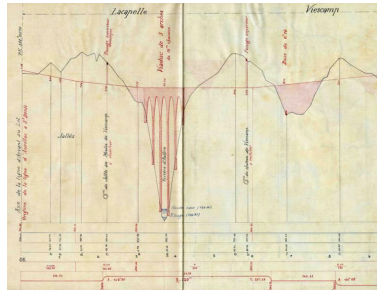
IVR84_20166300306NUCA



Vers 1860, Jules Laurens
 prend une cascade pour sujet
 principal de son tableau. C'est
 aussi l'époque où les guides
 ferroviaires les mentionnent, des plus
 banales aux plus extraordinaires.

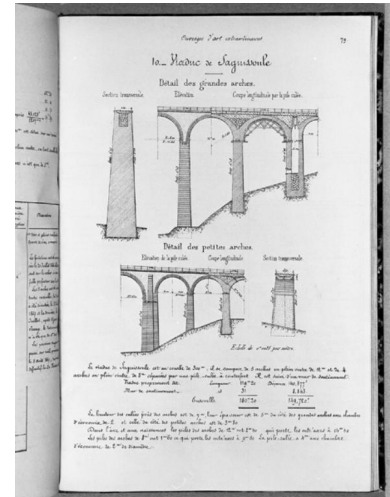
Phot. Florent Giffard

IVR84_20166300315NUC4A



Détail du profil en long de la ligne
 passant à proximité du château de
 Viescamp. La représentation des
 ouvrages d'art, dans ce type de profil
 d'ingénieur, paraît exagérée : cela
 est dû à une différence d'échelle
 entre hauteurs et longueurs.

Phot. Atelier photographique des
 Archives départementales du Cantal
 IVR84_20161500062NUCA

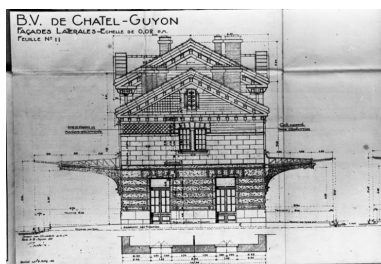


Viaduc de Saguissole. Sur la
 ligne Arvant - le Lot (Figeac).
 Tiré du compte-rendu statistique
 de l'ingénieur Nördling (1869).

Phot. Roger Choplain,

Phot. Roland Maston

IVR83_19821500799X



On voit sur ce projet que l'architecte
 souhaitait faire référence au
 décor mural des églises romanes
 auvergnates en ajoutant aux modillons
 un effet d'appareil (polychrome ?)
 disposé en croisillon. Mais ce
 dernier motif n'a pas été retenu.

Phot. Roger Choplain,

Phot. Roland Maston

IVR83_19946300990X

Dossiers liés

Dossier(s) de synthèse :

Présentation de l'enquête thématique régionale "Ferroviaire et villégiature en Auvergne" (IA00141319)

Oeuvres en rapport :

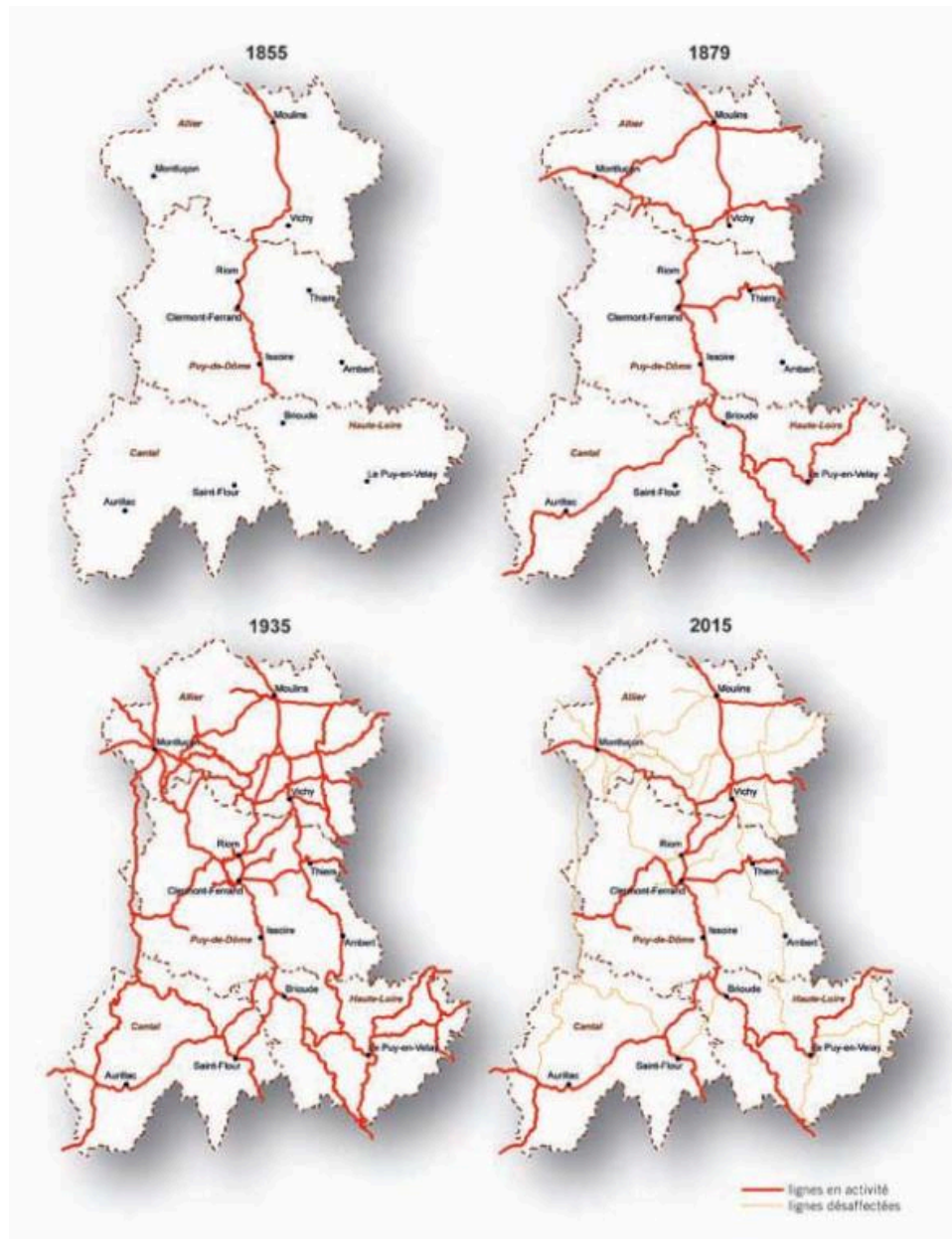
Ligne (Bort-les-Orgues) - Antignac-Vebret - Neussargues (IA00141341)

Ligne (Bort-les-Orgues) - Saignes-Ydes- Miécaze (IA00141340)

Ligne (Paris) - Villeneuve-sur-Allier - Clermont-Ferrand (par Gannat) (IA00141331)

Ligne (Saint-Etienne) - Aurec-sur-Loire - Saint-Georges-d'Aurac (IA00141343)
Ligne Arvant - Maurs - (Figeac) (IA00141338)
Ligne Brioude - Saint-Flour (IA00141398)
Ligne Clermont-Ferrand - Chabreloche - (Saint-Etienne) (IA00141336)
Ligne Clermont-Ferrand - Chapeauroux - (Nîmes) (IA00141337)
Ligne Clermont-Ferrand - la Cellette (gare) - (Tulle) (IA00141332)
Ligne Dunières - Firminy (IA00141400)
Ligne Gannat - Commentry (IA00141324)
Ligne Gannat - la Ferté-Hauterive (IA00141344)
Ligne Lapeyrouse - Volvic (IA00141333)
Ligne Laqueuille - Le Mont-Dore (IA00141335)
Ligne Le Puy - Pradelles - (Langogne) (IA00141399)
Ligne Montluçon - Bort-les-Orgues (IA00141404)
Ligne Montluçon - Gouttières (IA00141326)
Ligne Montluçon - Saint-Désiré - (Châteaumeillant) (IA00141401)
Ligne Montluçon - Treignat - (Guéret) (IA00141327)
Ligne Montluçon - Urçay - (Bourges) (IA00141325)
Ligne Moulins - Diou - (Paray-le-Monial) (IA00141329)
Ligne Moulins - Montluçon (IA00141323)
Ligne Neussargues - Loubaresse - (Béziers) (IA00141342)
Ligne Riom - Châtel-Guyon (IA00141334)
Ligne Saint-Germain-des-Fossés - Saint-Pierre-Laval - (Roanne) (IA00141322)
Ligne Saint-Germain-des-Fossés - Vichy (IA00141402)
Ligne Vichy - Darsac (IA00141330)
Ligne Vichy - Riom (IA00141403)
Ligne Viescamp-sous-Jallès - Laroquebrou - (Bergerac) (IA00141339)

Auteur(s) du dossier : Brigitte Ceroni, Delphine Renault-Jouseau, Maryse Durin-Tercelin, Bénédicte Renaud-Morand
Copyright(s) : © Région Auvergne - Inventaire général du Patrimoine culturel

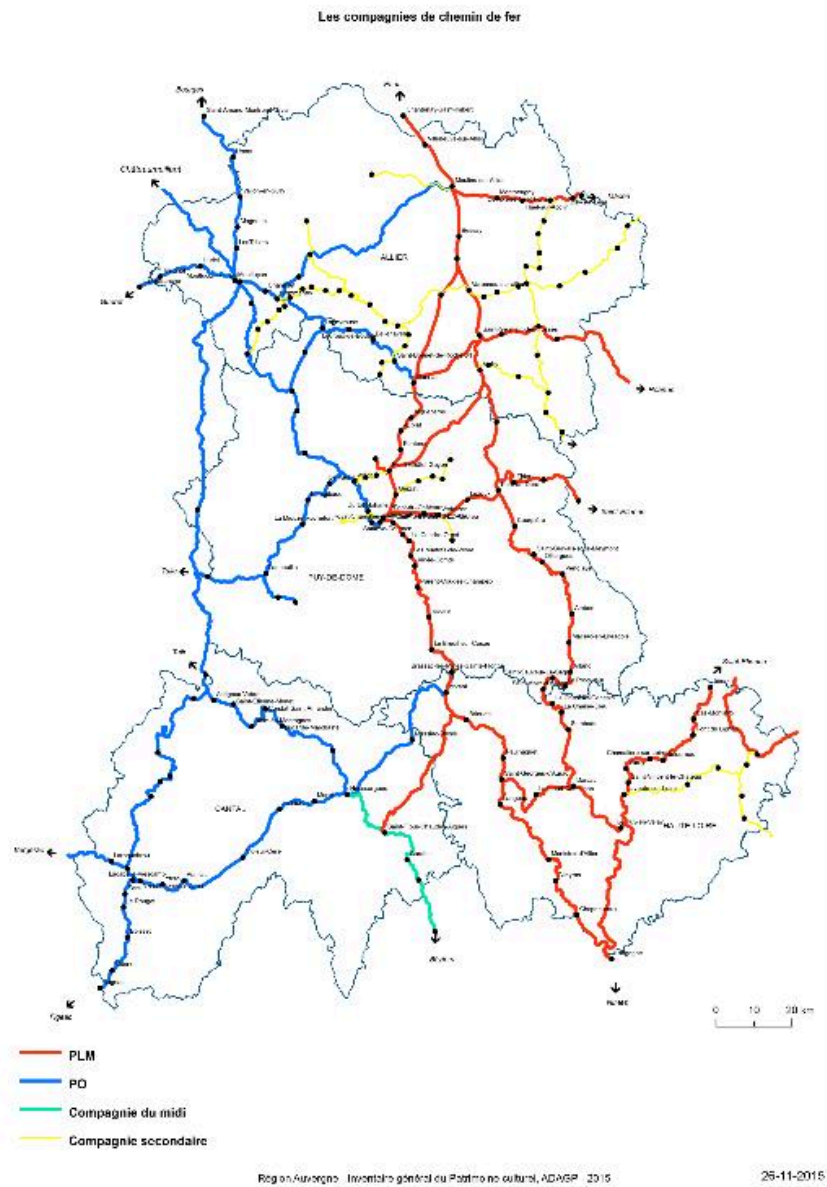


Cartes historiques des lignes.

IVR84_20160000149NUDA

Auteur de l'illustration : Guylaine Beauparland-Dupuy

© Région Auvergne-Rhône-Alpes, Inventaire général du patrimoine culturel, ADAGP
communication libre, reproduction soumise à autorisation



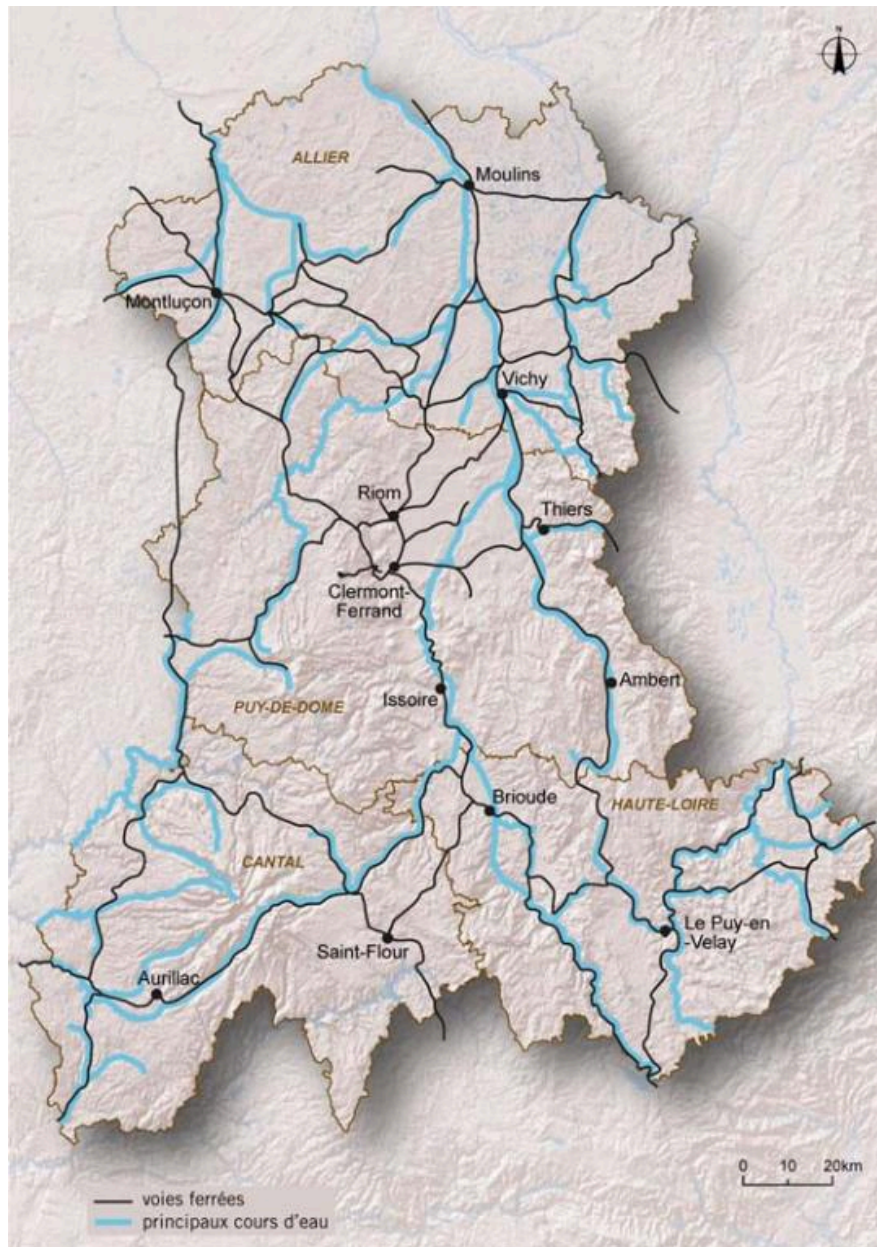
Carte de l'implantation des grandes compagnies de chemin de fer en Auvergne.

IVR83_20150000319NUDA

Auteur de l'illustration : Guylaine Beauparland-Dupuy

© Région Auvergne - Inventaire général du Patrimoine culturel, ADAGP

communication libre, reproduction soumise à autorisation

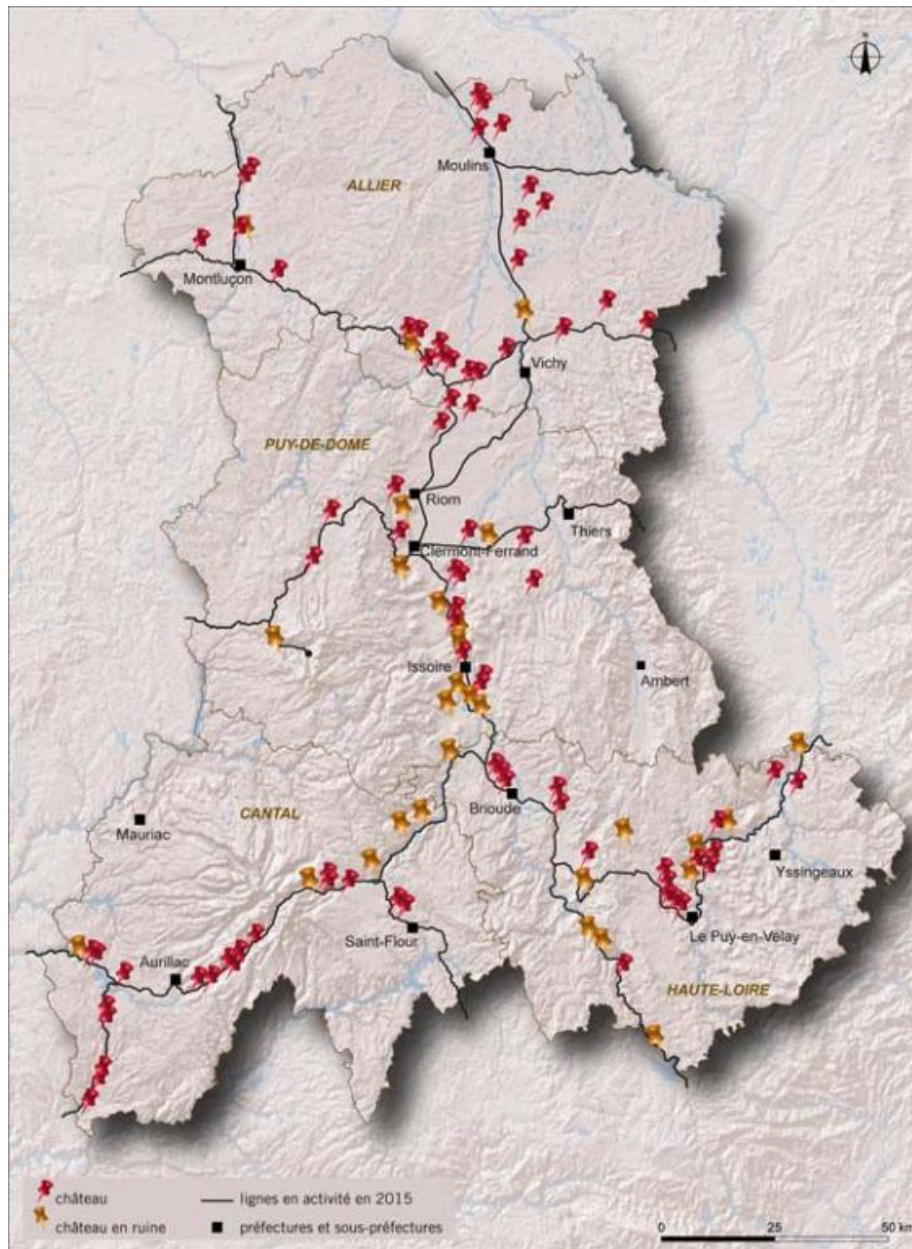


Voies ferrées et réseau hydrographique. Pour les ingénieurs, éviter les reliefs consiste bien souvent à longer les cours d'eau au plus près.

IVR84_20160000150NUDA

Auteur de l'illustration : Guylaine Beauparland-Dupuy

© Région Auvergne-Rhône-Alpes, Inventaire général du patrimoine culturel, ADAGP
communication libre, reproduction soumise à autorisation

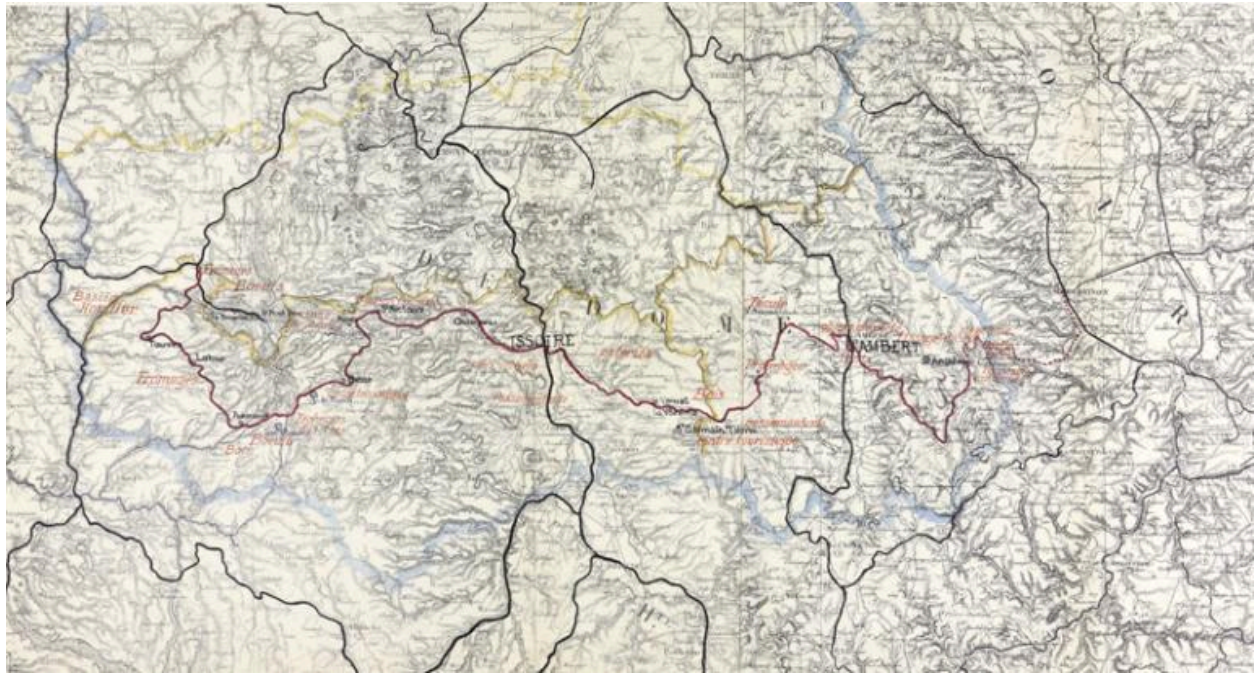


Châteaux signalés dans les guides Joanne puis Bleus (1865-1935), sur les lignes du réseau principal en activité en 2015.

IVR84_20160000148NUDA

Auteur de l'illustration : Guylaine Beauparland-Dupuy

© Région Auvergne-Rhône-Alpes, Inventaire général du patrimoine culturel, ADAGP
communication libre, reproduction soumise à autorisation



Projet d'une ligne ferroviaire Laqueuille - Saint-Anthème, non réalisé. Les caractéristiques territoriales susceptibles d'en justifier la construction sont signalées de part et d'autre du tracé : fromages, boeufs, vers Laqueuille ; bassin houiller au nord-ouest de Tauves ; fromages vers Latour ; bois, boeufs, pêcheries des lacs, vers Picherande ; centre touristique vers Besse et le lac Pavin ; centre touristique vers Murols ; station thermale à St-Nectaire ; prés vergers, passementerie, au sud d'Issoire ; poteries vers Sauxillanges ; bois vers le Vernet-la-Varenne ; passementerie, centre touristique, vers St-Germain-l'Herm ; fromages vers Fournols ; fécule vers St-Amand-Roche-Savine ; objets de piété, lacets, vers Ambert ; papeterie, tissage de soie, fécule, bois, fromage, carderie, vers St-Anthème.

Référence du document reproduit :

- **Projet d'une ligne Laqueuille - Saint-Anthème, 1923.**

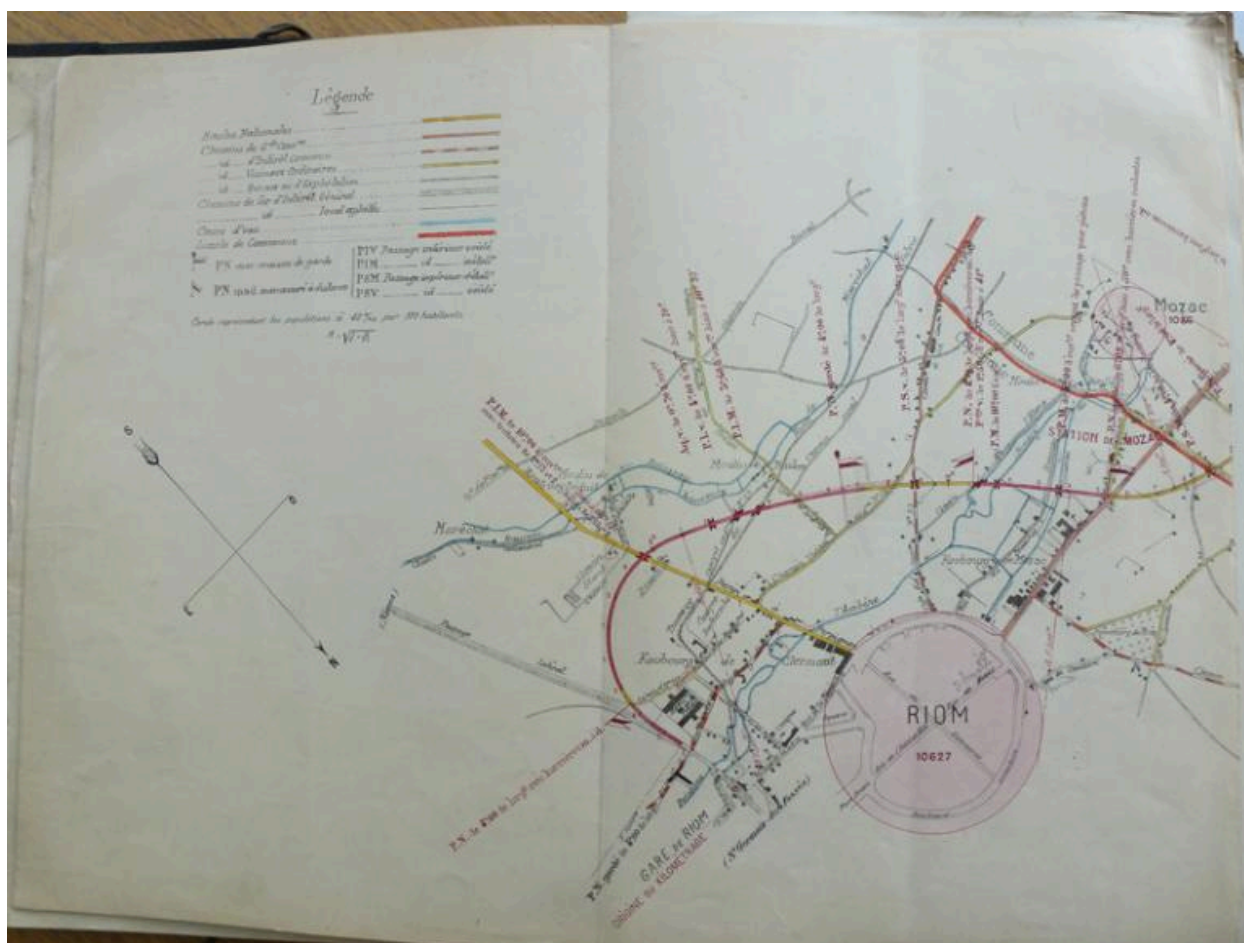
Projet d'une ligne ferroviaire Laqueuille - Saint-Anthème, non réalisé. Tracé et indications à l'encre de couleur sur fond de carte topographique, s.n., 1923.

AD Puy-de-Dôme : S 792

IVR84_20166300306NUCA

© Région Auvergne-Rhône-Alpes, Inventaire général du patrimoine culturel, ADAGP ; © Archives départementales du Puy-de-Dôme

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Tracé de contournement de la ville de Riom, en direction de Châtel-Guyon. Où l'on se rend compte, accessoirement, que les plans des ingénieurs ferroviaires, grâce à leur précision, pourraient être mis à profit lors d'études urbaines.

Référence du document reproduit :

- **Plan de contournement de Riom.**

Archives départementales du Puy-de-Dôme. S 478. **Ligne Riom - Châtel-Guyon**, enquête, plans, 1907 et sans date.

AD Puy-de-Dôme : S 478

IVR83_20126300395NUCA

Auteur de l'illustration : Céline Robert

Date de prise de vue : 2012

© Archives départementales du Puy-de-Dôme ; © Région Auvergne-Rhône-Alpes, Inventaire général du patrimoine culturel, ADAGP

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vers 1860, Jules Laurens prend une cascade pour sujet principal de son tableau. C'est aussi l'époque où les guides ferroviaires les mentionnent, des plus banales aux plus extraordinaires.

Référence du document reproduit :

- **La cascade de la Burande.**
Huile sur papier marouflé sur toile. Vers 1860.
Musée d'art Roger-Quilliot à Clermont-Ferrand : inv.2578

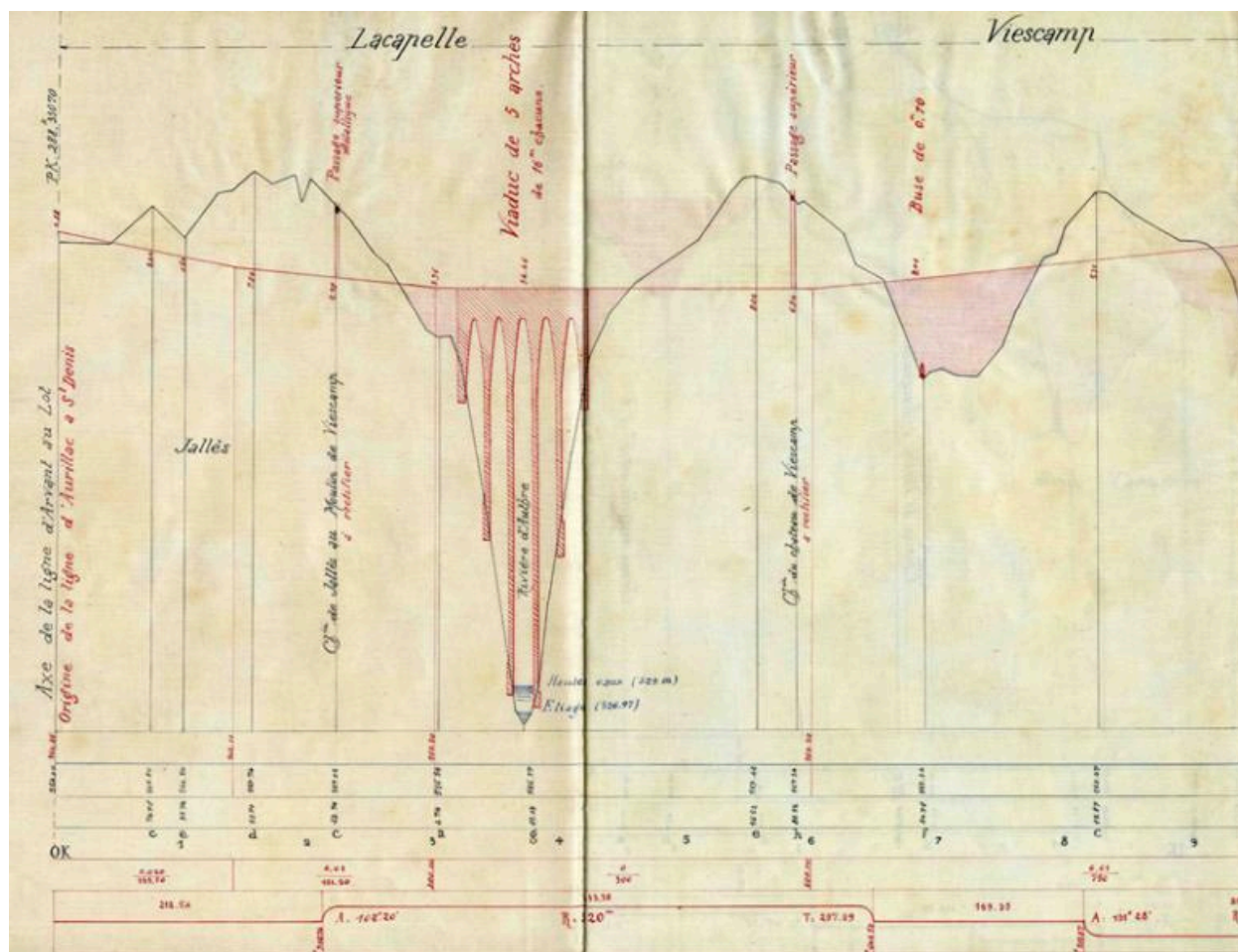
IVR84_20166300315NUC4A

Auteur de l'illustration : Florent Giffard

Date de prise de vue : 2016

© Région Auvergne-Rhône-Alpes, Inventaire général du patrimoine culturel, ADAGP ; © Ville de Clermont-Ferrand, Musée d'Art Roger Quilliot (MARQ)

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Détail du profil en long de la ligne passant à proximité du château de Viescamp. La représentation des ouvrages d'art, dans ce type de profil d'ingénieur, paraît exagérée : cela est dû à une différence d'échelle entre hauteurs et longueurs.

Référence du document reproduit :

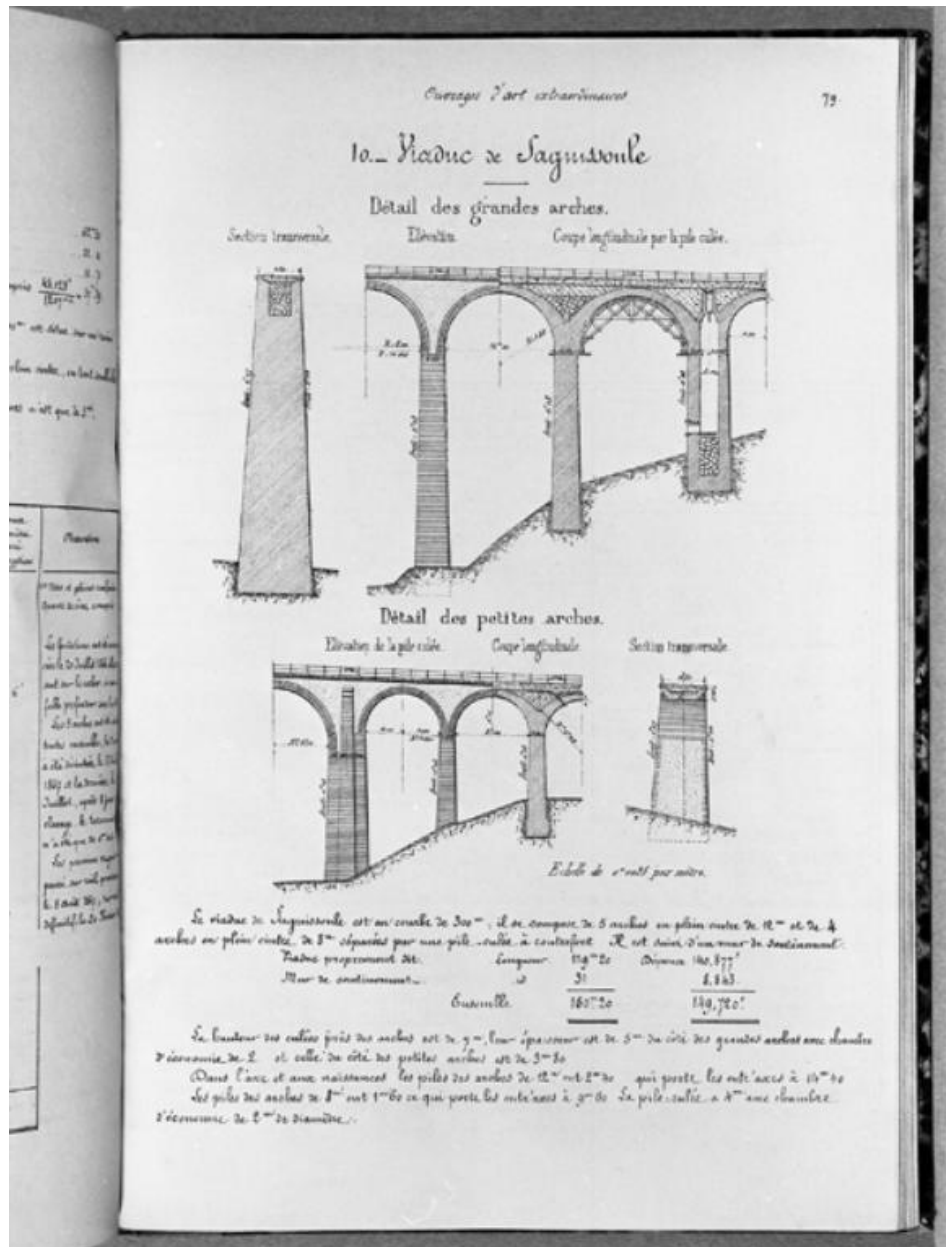
- **Détail du plan de la ligne Viescamp - Laroquebrou (2), 1882.**
Profil en long de la voie ferrée à son passage sur la commune de Lacapelle-Viescamp, sur la ligne Viescamp - Laroquebrou, dessin à l'encre et lavis sur papier toilé (translucide), s.n., s.d. [1882].
AD Cantal : 5 S 49-1

IVR84_20161500062NUCA

Auteur de l'illustration : Atelier photographique des Archives départementales du Cantal

© Archives départementales du Cantal

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Viaduc de Saguissoule. Sur la ligne Arvant - le Lot (Figeac). Tiré du compte-rendu statistique de l'ingénieur Nördling (1869).

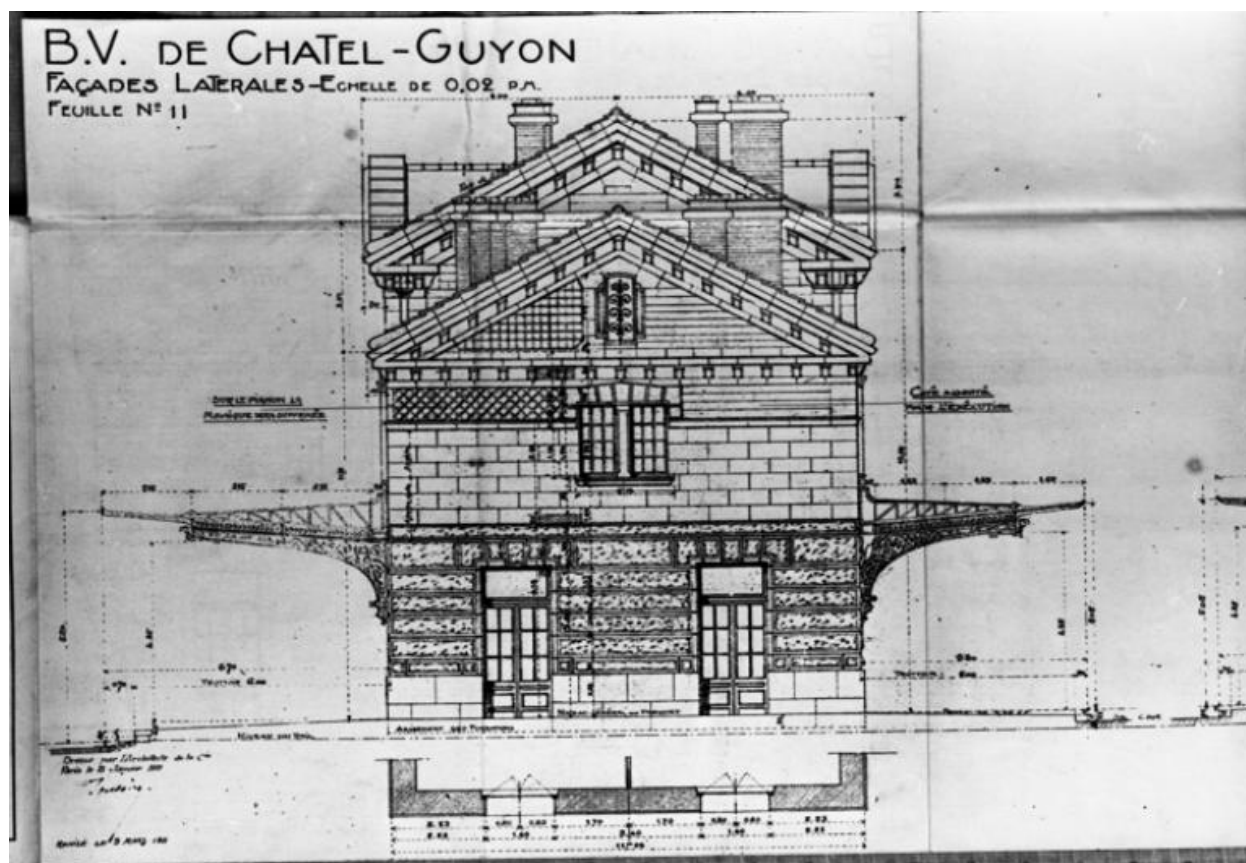
Référence du document reproduit :

- **Compte-rendu statistique de la construction de la section Murat-Vic-sur-Cère de la ligne Arvant au Lot.** Bibliothèque du patrimoine de Clermont-Ferrand. A10045. Compagnie du chemin de fer d'Orléans. Réseau central. Ligne d'Arvant au Lot. **Compte-rendu statistique de la construction de la section de Murat à Vic-sur-Cère**, par Wilhelm Nördling, Paris, 1869. Autographié. B Patrimoine, Clermont-Ferrand : A10045

IVR83_19821500799X

Auteur de l'illustration : Roger Choplain, Auteur de l'illustration : Roland Maston

© Région Auvergne - Inventaire général du Patrimoine culturel, ADAGP communication libre, reproduction soumise à autorisation



On voit sur ce projet que l'architecte souhaitait faire référence au décor mural des églises romanes auvergnates en ajoutant aux modillons un effet d'appareil (polychrome ?) disposé en croisillon. Mais ce dernier motif n'a pas été retenu.

Référence du document reproduit :

- **Gare de Châtel-Guyon. Bâtiment des voyageurs.**
Gare de Châtel-Guyon. Bâtiment des voyageurs. Façades latérales / Marius Toudoire. 15 janvier 1911, révisé 9 mars 1911. Tirage papier ; 40 x 103 cm, éch. 0,02 PM.
 Porte la mention : "Sur le pignon, la mosaïque sera supprimée".
 Archives privées

IVR83_19946300990X

Auteur de l'illustration : Roger Choplain, Auteur de l'illustration : Roland Maston

Date de prise de vue : 1994

© Région Auvergne - Inventaire général du Patrimoine culturel, ADAGP
 communication libre, reproduction soumise à autorisation