

**A L'AUBE DES TRANSPORTS DE MASSE.**  
**L'EXEMPLE DES "TRAINS OUVRIERS" DE LA BANLIEUE DE PARIS**  
**(1883-1914)**

Article paru dans la *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, avril-juin 1993, p. 228-255.

Cet article fut le développement d'une communication faite au séminaire "Espaces populaires urbains" dirigé par Annie Fourcaut au sein du GDR "Travail et travailleurs en France aux 19e et 20e siècles". Il appartenait lui-même au cycle de travaux conduits pendant plusieurs années au Centre d'histoire de la France contemporaine (Université de Paris X-Nanterre) sur l'histoire des banlieues de Paris.

La reproduction de la carte d'abonnement ( p. 10) ne figurait pas dans la version imprimée  
La pagination originale est donnée en italiques entre crochets

**Alain FAURE**  
**Université de Paris X-Nanterre**  
afaure@u-paris10.fr

"Trains ouvriers" ? Cette appellation, jadis d'usage courant, désignait la part du trafic ferroviaire de banlieue représentée par les porteurs de cartes d'abonnement hebdomadaire et autres titres économiques de transport réservés aux travailleurs salariés. Les trains eux-mêmes n'étaient pas des trains spéciaux, mais des trains ordinaires dont les horaires et les parcours correspondaient aux conditions restrictives imposées par la réglementation aux déplacements des ayants droit à ces réductions. Il s'agit donc d'une politique, précautionneuse, de transport à bon marché, politique qui fut imposée par l'État aux grandes compagnies de chemin de fer, nous le verrons, et dont l'intention initiale, au moment de la création officielle de ces trains sur le réseau ferré de la banlieue de Paris, en 1883, avait été d'inciter les ouvriers mal logés de la capitale à aller s'installer dans les communes suburbaines. L'essentiel de la question tient à vrai dire dans la dérive imprimée par les événements à cette politique et à son instrument : le formidable développement démographique et économique de la banlieue parisienne, la naissance d'une *agglomération* véritable, où les intérêts et les relations étaient de plus en plus entrecroisés, provoquèrent une véritable soif de transports ; dès lors, les trains ouvriers devinrent l'objet de pressions incessantes et multiples afin qu'augmente leur nombre et que tombent progressivement toutes les entraves mises à leur fonctionnement. Leur existence permit l'expression des besoins populaires en matière de transport, posant par là même, face à tous les intérêts économiques et politiques en place, la question des transports de masse dans la ville en continuelle expansion.

Ces besoins, quelles en furent la nature et l'expression exactes ? Quels soutiens et quels adversaires ont-ils rencontré ? Cet article, limité donc à la région parisienne et à l'avant-1914, vise à démêler quelque peu la place de chacun dans cette partie qui s'est joué alors entre les hommes politiques, les maîtres des compagnies et les banlieusards. [228]

## *Du bon usage de la banlieue*

Il y eut toujours trains ouvriers et trains ouvriers : les précédents que l'on peut évoquer au système mis en place en 1883 dans la région parisienne ne le sont que d'apparence. Ainsi, en 1864, la Compagnie de l'Est, d'accord avec "les grands industriels de Mulhouse", avait créé sur les lignes de Saint-Louis et d'Altkirch un tarif d'abonnement hebdomadaire à bas prix destiné aux ouvriers obligés de "demeurer dans des villages éloignés de 6, 7 et souvent 10 kilomètres"<sup>1</sup>. Rappelons-nous les pages consacrées à Mulhouse dans le *Tableau* de Villermé, le chemin écrasant parcouru matin et soir par ces bandes nombreuses de femmes "pieds nus au milieu de la boue" et d'enfants aux haillons "tout gras de l'huile des métiers"<sup>2</sup>. Des tarifs semblables furent ensuite consentis par la Compagnie "aux ouvriers domiciliés dans les villages avoisinant les grandes usines" de Longwy, Pont-à-Mousson, Baccarat... : en 1881, aux dires de son directeur, 25 508 "cartes de semaine" avaient été délivrées sur l'ensemble du réseau de l'Est. C'était peu, et essentiellement différent de ce qui allait voir le jour à Paris : en Alsace ou en Lorraine, le but était d'aménager une situation déjà existante, et peut-être surtout d'encourager le recrutement à la fois rural et dispersé d'une partie de la main-d'œuvre usinière, conformément aux souhaits d'un patronat à la recherche d'ouvriers stables et sages. A Paris, une telle impulsion patronale ne s'est jamais manifestée : l'initiative vint directement du pouvoir politique. Qu'on en juge déjà à travers le seul vrai précédent au régime de 1883, celui du chemin de fer de Vincennes, la fameuse "ligne de la Bastille" reliant Paris et la banlieue de la vallée de la Marne. Le décret de concession à la Compagnie de l'Est – août 1853 – portait un article 66 disant qu'"il y aura chaque jour à l'aller et au retour [...] un train de petite vitesse et à prix réduits desservant toutes les stations de la ligne". Même s'il n'était pas encore question d'abonnement, qu'y avait-il donc dans cette "pensée du gouvernement"<sup>3</sup> ?

"On a voulu faciliter aux ouvriers de Paris le moyen d'habiter la banlieue, avec tous les avantages de la vie à meilleur marché dans le bon air et avec de l'espace pour leurs familles, sans contrarier la règle de leurs ateliers et sans leur imposer des dépenses disproportionnées avec le bénéfice certain qu'ils réaliseront sur le logis et la nourriture hors de Paris."

Les polémiques de l'époque sur les cités ouvrières en ville – avec l'anti-modèle représenté par la "caserne" de la cité Rochechouart<sup>4</sup> –, ainsi que l'influence de quelques philanthropes intéressés à la construction de petites maisons ouvrières en proche banlieue, comme un certain Caffin d'Orsigny sur ses terrains de la Varenne-Saint-Maur, justement à proximité de la future ligne<sup>5</sup>, [229] expliquent sans doute

---

<sup>1</sup> Archives nationales (AN), F<sup>14</sup>11267, lettre du directeur Jacqmin au ministre, 1er juin 1882.

<sup>2</sup> R. Villermé, *Tableau de l'état physique et moral des ouvriers employés dans les manufactures de coton, laine et soie*, rééd. EDI, 1989, p. 100-101 (1er éd, 1840).

<sup>3</sup> Archives de la Compagnie de l'Est à la gare de l'Est (Service régional des archives) V.B. 377, rapport de l'ingénieur Bassompierre, 25 octobre 1854 – Que les deux responsables de ce service, Bernard Simonnet et Patrick Cognasson, soient ici remerciés pour leur aide apportée à ce travail.

<sup>4</sup> Sur cette cité, qui cristallisa toutes les craintes ou les réticences portant sur les formes concentrées de logement social, voir, en dernier lieu, Marie-Jeanne Dumont, *Le logement social à Paris (1850-1914)*, Paris, Mardaga, s. d. [1991], p. 9-12.

<sup>5</sup> Caffin d'Orsigny, *Notes et observations sur une pétition touchant... le Chemin de fer de Paris à la Varenne-Saint-Hilaire, par Vincennes et Saint-Maur*, s. d., 8 p. (BNF : Vp. 23385).

cette disposition "bienveillante" : quittez la ville, nous vous roulerons pour presque rien.

En 1883, le législateur n'eut pas d'autres intentions, mais l'état des esprits et les circonstances avaient profondément changé. Et il importe de bien mettre cette conjoncture nouvelle en valeur. A Paris, un cycle d'intense activité du bâtiment, digne des meilleurs années de la période haussmannienne, venait de se terminer ; depuis 1875-1876, beaucoup de maisons populaires avaient été détruites, remplacées par d'innombrables immeubles bourgeois<sup>6</sup>. Il s'en était suivi une tension considérable sur le marché du logement et la hausse des loyers avait été d'autant plus forte que la prospérité de la bâtisse et de l'industrie en général avait attiré dans la capitale des foules de provinciaux et d'étrangers : songeons que c'est entre les années 1876 et 1881 que fut enregistré dans la capitale le solde migratoire le plus important du siècle<sup>7</sup>. Certes, dès 1882, le marasme du bâtiment et les premiers signes de crise industrielle avaient provoqué une forte émigration, mais la hausse des loyers apparaissait bien acquise et presque accompli le rejet, amorcé depuis longtemps, des plus pauvres dans les quartiers périphériques de la ville. D'ailleurs, beaucoup des émigrants, plutôt que de fuir réellement Paris ne cherchaient-ils pas à se fixer en banlieue proche<sup>8</sup>, troquant leur misère contre ce demi-exil ?

Quoi d'étonnant alors à ce que "la question du logement" soit devenue au cours de ces années une question d'actualité, largement débattue, qui à la fois débordait le cercle confiné des spécialistes en la matière – économistes, philanthropes et réformateurs divers – et appelait des "solutions", c'est-à-dire une réflexion et des décisions politiques. La crise des loyers populaires avait déjà été un des thèmes importants des élections municipales de janvier 1881 à Paris<sup>9</sup>, puis s'étaient multipliés articles de presse, pétitions, brochures, réunions... Or une des idées essentielles agitées à l'occasion de ces débats était celle de "l'extension de Paris" : Paris doit s'étendre au-delà de son enceinte, s'étaler à l'aise dans tout l'espace suburbain, pour le plus grand bonheur des plus mal et plus chèrement logés de ses enfants, ouvriers et travailleurs en général : "Nous aimons mieux voir Paris rayonner que de le voir entasser de nouveaux étages les uns sur les autres [...] Il vaut mieux habiter un peu plus loin qu'un peu plus haut", pouvait-on lire dans *La Ville de Paris*, un journal édilitaire très répandu, proche des idées gambettistes<sup>10</sup>. Une telle position n'avait rien en effet pour déplaire aux gouvernements opportunistes de l'époque, toujours inquiets devant cette ville turbulente, irrités par les "prétentions" [230] de son Conseil municipal à jouir de tous les droits et pouvoirs d'une municipalité élue<sup>11</sup> : le bon air

---

<sup>6</sup> Ce boom du bâtiment parisien est bien connu (voir, par exemple, Michel Lescure, *L'immobilier en France. Structures de financement et production du cadre bâti (1820-1940)*, thèse 3e cycle, 1977, p. 233 et suiv.) mais on a insuffisamment souligné le caractère très bourgeois de cette phase de la construction parisienne ainsi que l'importance politique et sociale revêtue par l'épisode.

<sup>7</sup> Soit un solde migratoire égal à 253 300 personnes, solde le plus important en nombres absolus mais non, certes, en valeur relative ; par rapport à la population totale, ce sont les années 1850 qui l'emportent.

<sup>8</sup> Voir A. Faure, "Paris, le peuple, la banlieue", in *Les premiers banlieusards*, Paris, Créaphis, 1991, p. 113.

<sup>9</sup> Voir le dossier de ces élections aux Archives de la préfecture de Police (APo), B<sup>A</sup> 543 à 547.

<sup>10</sup> *La Ville de Paris*, 12 déc. 1881.

<sup>11</sup> Voir Jeanne Gaillard, "Conseil municipal et municipalisme parisien (1871-1890)", in *Bulletin de la Société d'histoire moderne*, supplément à la *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, 1982, n° 1, p. 7-16.

de la campagne calmera les esprits. En revanche, l'assemblée parisienne dans sa majorité repoussait toute idée d'extension, pensant qu'il fallait d'abord "finir" Paris – des dizaines d'hectares restaient à bâtir dans la périphérie – et par-dessus tout conserver à la capitale son caractère de cité à population mélangée, où les ouvriers avaient aussi bien leur place que les bourgeois petits et grands. Paris devait rester à Paris.

A vrai dire, les plus ardents défenseurs du nécessaire essaimage de la population parisienne se recrutaient parmi les membres de l'extrême-gauche républicaine, radicaux et radicaux-socialistes. C'est l'époque où Yves Guyot, alors conseiller municipal dans le 4<sup>e</sup> arrondissement, commence sa campagne pour la destruction des fortifications, en compagnie notamment de Martin Nadaud : en 1882 ils présentent tous deux un projet en ce sens, l'un au Conseil municipal, l'autre à la Chambre des députés<sup>12</sup>. Des hommes proches de l'"Alliance socialiste républicaine", cette plaque tournante du socialisme modéré de l'époque, pensaient de même : parmi eux un élu que nous retrouverons, Tony Révillon, le vainqueur de la fameuse élection partielle de Charonne où, en septembre 1881, Gambetta ne put s'imposer au premier tour<sup>13</sup>. La conviction de ces militants du suburbain était que la solution du logement sain et à bon marché passait non par la taxation des loyers, la municipalisation des sols ou la construction de maisons par la collectivité – toutes solutions prônées par les socialistes et une partie du Conseil municipal –, mais par un accès facile à la banlieue où le terrain était peu cher et la salubrité assurée. Pour cela il était bien évidemment nécessaire, comme le dit Tony Révillon dans une réunion publique, que "l'ouvrier puisse se rendre à son travail, dans les meilleures conditions de bon marché"<sup>14</sup> et que "nos trains, nos tramways", remarquait de son côté Martin Nadaud, circulent de bien plus bonne heure qu'ils ne le font<sup>15</sup>. Le plus étonnant est peut-être que les réformateurs bourgeois du logement ne montraient alors nul enthousiasme envers cette idée de l'extension : à Paris ils avaient alors les yeux tournés vers la Société de Passy-Auteuil, une expérience modèle d'accession populaire à la propriété, mais *intra muros*, dans cette périphérie encore sous-construite<sup>16</sup>. Les radicaux socialisants ne mettaient point du tout en avant cet idéal de la petite maison – sans l'exclure cependant, surtout quelqu'un comme Nadaud –, mais pensaient avant tout que la banlieue et ses espaces représentaient une sorte [231] de nouvelle zone urbaine, une chance à offrir aux citadins pauvres, entassés dans la ville malsaine. C'était aussi à leurs yeux aller dans le sens même du développement urbain, obéir, comme l'écrivait Alexandre Millerand en 1886, au "mouvement naturel qui dans les grandes villes, à Paris comme à Londres, chasse la

---

<sup>12</sup> Voir aux Archives de Paris (APa) dans le fond Yves Guyot, le dossier D71 Z270 consacré aux fortifications.

<sup>13</sup> Conseiller municipal du quartier populaire du Gros-Caillou (7<sup>e</sup> arrondissement), Tony Révillon fut élu dans le 20<sup>e</sup> avec le soutien du Parti ouvrier et de personnalités comme Jules Vallès ou Georges Clemenceau. Il participe alors à divers meetings de l'ASR. Voir APo, dossier Tony Révillon, B<sup>A</sup>1286.

<sup>14</sup> APo, B<sup>A</sup>1286, réunion du 24 oct. 1883 salle Lévis.

<sup>15</sup> Chambre des députés, Session 1883, Proposition de loi Martin Nadaud ayant pour objet la suppression du mur d'enceinte, p. 9.

<sup>16</sup> Cette société marqua l'échec de la tentative d'implantation à Paris même du modèle mulhousien. Ce n'est qu'après, dans les années 1890, que les réformateurs allaient se tourner vers la banlieue pour encourager l'accession à la propriété individuelle chez les ouvriers. Sur Passy-Auteuil, voir R. Quillot et R. H. Guerrand, *Cent ans de logement social*, Paris, A. Michel, 1989, p. 47-49.

population du centre à la périphérie, au grand bénéfice de l'hygiène publique"<sup>17</sup>. L'avenir sera hors-les-murs.

De tout cela, il ne devait sortir qu'une modeste réforme, qui ne bouleversera en rien le *statu quo* politico-administratif, les trains ouvriers. En juillet 1883, le ministre des Travaux publics, Raynal, qui négociait alors les fameuses conventions, conclues cette même année, avec les grandes compagnies de chemin de fer, annonce que la Compagnie de l'Ouest avait accepté de créer sur ses lignes de banlieue des billets de 3<sup>e</sup> classe à 50 % de réduction afin de "faciliter les déplacements des ouvriers"<sup>18</sup>. On ne sait rien des origines immédiates de cette mesure<sup>19</sup>, mais il est évident que le gouvernement avait saisi l'occasion de cette importante négociation pour y glisser une disposition peu coûteuse montrant sa sollicitude envers les ouvriers parisiens et son intérêt pour une "solution" banlieusarde à leurs difficultés de logement. C'était encore peu de chose puisqu'il n'était question que de *billets* journaliers, valables sur les premiers trains du matin à destination de Paris, avec un retour en soirée ; d'autre part la réduction était bien faible au regard de bien des tarifs consentis par les compagnies à leur clientèle bourgeoise<sup>20</sup>. Ce régime de simples billets matinaux à prix réduits et *accessibles à tout le monde* sera celui, remarquons-le, de tous les "tarifs ouvriers" consentis après 1883 sur les autres moyens de transport parisiens, que ce soit le chemin de fer de Ceinture, les tramways<sup>21</sup>, les omnibus ou le métro. Mais ce qui fut finalement décidé en 1883 devait être plus ambitieux et généreux puisqu'un amendement parlementaire, déposé par Tony Révillon et le député radical de la première circonscription de Saint-Denis, Eugène Delattre, réclama la création d'un tarif hebdomadaire compris entre 1F. et 1F. 50 au maximum, destiné au "transport des ouvriers" sur toutes les lignes de banlieue, "à Paris et dans les grands centres", et ce dans un rayon de 20 km<sup>22</sup>. Selon le député de Charonne, en effet, la réduction obtenue par le ministre ne permettait pas du tout "aux habitants de Paris d'aller se fixer dans cette banlieue où leurs familles trouveraient des appartements plus vastes et de meilleures conditions d'hygiène et de moralité". Il fallait des modalités et des prix qui aient pour [232] effet "d'ouvrir la banlieue, d'en permettre le séjour aux familles des employés, des professeurs, des ouvriers que la transformation de Paris a rejetés du centre aux extrémités de la ville et qui souffrent si cruellement de la cherté des loyers".

Le ministre, à qui il était sans doute difficile de s'opposer à cette manifestation d'une opinion si répandue à Paris, vint dire qu'il avait appuyé cette demande auprès des compagnies, que celles-ci avaient consenti à entrer dans cette voie, mais "à la condition d'avoir [...] certaines garanties constatant qu'on a affaire à des ouvriers et

---

<sup>17</sup> *La Justice*, 24 avril 1886.

<sup>18</sup> Cet engagement figurait dans l'article 18 de la convention du 17 juillet 1883 conclue entre l'État et la Compagnie de l'Ouest, et approuvée par la loi du 20 novembre. Voir Ministère des Travaux publics, *Recueil des lois en conventions relatives au chemin de fer de l'Ouest, de la Ceinture de Paris... 1883 à 1908*, 1908.

<sup>19</sup> La réponse serait dans les archives de la Compagnie de l'Ouest, mais celles-ci semblent avoir disparues. L'inventaire de la série 78 AQ aux AN consacré à cette compagnie ne contient que les rapports imprimés aux assemblées générales et parle de "pertes sévères". Néanmoins des documents anciens (archives de l'exploitation et du domaine probablement) subsisteraient aujourd'hui, mais leur accès est encore impossible au chercheur.

<sup>20</sup> Sur ce point, voir *infra*.

<sup>21</sup> Sur les tramways et leurs tarifs, voir Anne Rasmussen, "Un discours à l'épreuve : politique de tramways et population de banlieue (1870-1914)", in *Villes en parallèle* (Université Paris X- Nanterre), n° 15-16, juin 1990, p. 243-263.

<sup>22</sup> *Journal officiel*, Chambre des députés, *Débats*, séance du 27 juillet 1883, p. 1904 et suiv.

non à ceux qui en prendraient simplement le titre". On sent derrière ces paroles les réticences des directeurs de compagnies, et c'est donc à leur demande expresse que le tarif ouvrier fut effectivement réservé... aux seuls ouvriers. D'autre part les détails d'application étaient laissés à la discrétion des compagnies, l'obligation des trains ouvriers ne figurait même pas dans le texte des conventions<sup>23</sup>. A l'évidence, leur engagement en 1883 avait été surtout moral, pris à un moment où les déficits d'exploitation n'étaient pas encore apparus<sup>24</sup> et où nul ne pouvait prévoir le futur emballement du trafic ferroviaire de banlieue. Décidée du bout des lèvres, parfois mal accueillie – sur la ligne de Vincennes, le remplacement du train économique créé en 1853 par un train réservé aux abonnés ouvriers provoqua un beau tollé chez ses habitués, surtout des bourgeois dotés d'une villégiature à Nogent ou Joinville<sup>25</sup> –, cette mesure fut, sans que personne ne l'ait vraiment voulu, un pari sur l'avenir.

Son caractère en tout cas de "mesure sociale", aux yeux de ses promoteurs au moins, ne fait aucun doute. Ne s'était-elle pas accompagnée d'une réforme tarifaire réclamée depuis fort longtemps par les républicains : la suppression de la surtaxation des billets, pratiquée par certaines compagnies – dont l'Ouest –, les dimanches et jours de fête<sup>26</sup> ? Ceux qui ont le plus besoin de s'évader de chez eux quand le travail le leur permet ne doivent pas être ainsi pressurés par les compagnies, avait-il été dit maintes et maintes fois<sup>27</sup>. D'autre part les prix consentis par les compagnies, même s'ils restèrent supérieurs à ceux que Tony Révillon avait réclamés, allaient effectivement faire des trains ouvriers un transport à bon marché : payer simplement 1F. pour d'Asnières, de Clichy ou de Colombes, se rendre sept fois par semaine à Paris et en revenir, était très économique par rapport à ce qu'il fallait déboursier au tarif ordinaire pour sept allers et retours, même en dernière classe : 3 F. 50 à Clichy, 4 F. 20 à Asnières ou 4 F. 55 à Colombes... En gare d'Argenteuil, une [233] carte coûtait 1 F. 30, à Villeneuve-Saint-Georges 1 F. 50, à Massy 1 F. 90<sup>28</sup>... Le salaire horaire masculin oscillant à cette époque à Paris entre 50 c. et 1 F., ces prix mettaient la banlieue à la portée de presque toutes les bourses. Et si l'abonnement ouvrier était hebdomadaire, comme l'était la paye en règle générale, c'était pour en rendre le paiement plus facile, pour banaliser le transport et inciter encore mieux l'ouvrier à se laisser guider par un intérêt personnel bien compris en transportant ses pénates en banlieue.

---

<sup>23</sup> Ce sont les déclarations de Raynal à la chambre, ce 27 juillet 1883, qui serviront de base juridique à l'existence des trains ouvriers.

<sup>24</sup> La garantie d'intérêts instituée par les conventions joua dès 1884, pour la somme de 43 millions de francs, alors qu'au moment de leur conclusion, les pouvoirs publics avaient déclaré impensable tout déficit important dans l'exploitation des chemins de fer. Voir, Chambre des députés, session de 1905, *Rapport Puech sur les annuités et garanties d'intérêts*, p. 12 et suiv. (impression n° 2680).

<sup>25</sup> AN, F<sup>14</sup>11267, dossier de réclamations des maires à la compagnie et au ministre, 1884.

<sup>26</sup> L'article 18 de la convention citée du 17 juillet 1883 portait en effet un premier alinéa où la compagnie s'engageait à "renoncer à la perception des prix spéciaux des dimanches et fêtes sur les lignes de la banlieue de Paris". Instauration des trains ouvriers et suppression de la surtaxe, quand elle existait, furent deux mesures liées.

<sup>27</sup> Le prix des places le dimanche fit l'objet au Conseil général de la Seine, par exemple, d'un rapport de Martin Nadaud et la même année d'un vœu présenté par Eugène Delattre... Conseil général de la Seine, *Mémoires et procès-verbaux*, 1875-1876, p. 134 et suiv.

<sup>28</sup> Sur ces prix, voir les indications contenues dans Charles L'Évesque, *La mobilisation du travail et les transports des ouvriers par chemins de fer*, 1907, p. 79-80, et dans les fascicules publiés par le Conseil général de la Seine et intitulés *État des communes à la fin du XIXe siècle*. On peut aussi se reporter aux documents généraux cités *infra* note 40.

En effet, nul calcul patronal ne se cachait derrière la réforme de 1883 : le but des trains ouvriers n'était pas de permettre l'accès des usines de Paris à une nouvelle main-d'œuvre plus docile, ou d'éviter le déracinement d'ouvriers-paysans<sup>29</sup>, mais de convaincre les ouvriers de Paris à aller se mieux loger en banlieue. Le ministre avait bien pris soin de préciser en 1883 que pour prouver sa qualité d'ouvrier, "il sera exigé un certificat des patrons, ou si les patrons étaient en désaccord avec les ouvriers, un certificat du maire"<sup>30</sup>. Sur l'Est, à Longwy ou ailleurs, c'étaient jusque là les patrons qui souscrivaient les abonnements pour leurs ouvriers : l'entreprise fournissait le transport de la même façon qu'ailleurs elle fournissait le logement. En 1884, le ministère dut insister auprès de la Compagnie du Nord pour que les ouvriers habitant autour de Dunkerque et travaillant aux Acéries de France soient admis dans les trains sur présentation d'un certificat signé par le maire, et non plus obligatoirement par le directeur de l'usine, alors que, "à titre d'expérience", dans le même temps la même Compagnie, à Saint-Denis, avait commencé à délivrer des cartes ouvrières sans exercer aucun contrôle<sup>31</sup> ! En banlieue parisienne, ces trains restaient pour les compagnies une stricte affaire commerciale, de rentabilité plutôt douteuse, en attendant qu'ils se transforment pour elles en véritable plaie...

Cette logique politique à l'origine des trains obéissait donc elle-même à une certaine idée de l'harmonie et du dynamisme nécessaires dans la croissance urbaine. Plus tard, les ministres radicaux des Travaux publics, qui bataillèrent souvent contre les compagnies pour l'amélioration du service des trains ouvriers, allaient rester fidèles à cette idée de l'installation en banlieue, désirable à tous points de vue, des Parisiens pauvres entassés dans la ville mortifère. "Les cités de travail", écrivait par exemple Pierre Baudin, qui fut un important ministre des Travaux publics sous Waldeck-Rousseau entre 1899 et 1902<sup>32</sup>, ont autour d'elles "un large espace pour recevoir la maison saine, ample et lumineuse de l'ouvrier [...] Paris devrait répandre sa population sur un rayon de 60 km au-delà de ses frontières actuelles, sans qu'il en coûtât à ses ouvriers un centime de plus et une minute de plus pour aller du gîte [234] à l'atelier". Pour ces radicaux socialistes, la technique et la vitesse étaient les meilleurs instruments de l'aménagement régional.

Les trains ouvriers sont donc nés à gauche. Bien mieux, l'amélioration de la condition ouvrière qu'on pouvait espérer avec le transport facile et économique dans un milieu résidentiel autrement sain, allait faire de ces trains un thème familier aux socialistes d'avant 1914. En effet, qui voit-on intervenir sur la scène parlementaire pour dénoncer les insuffisances des trains ouvriers ? Principalement les élus socialistes. Les interpellations parlementaires qui en 1895, 1897 et 1900 ont nettement posé la question des trains ouvriers devant l'opinion et par là donné des armes à l'administration pour faire évoluer les compagnies, se sont déroulées à l'initiative de deux députés d'extrême-gauche, l'un élu guesdiste de Saint-Denis, René Chauvin, l'autre élu blanquiste d'Ivry, Jules Coutant<sup>33</sup>. Le 8 juin 1900, la chambre vota un

---

<sup>29</sup> C'est presque toujours l'un ou l'autre de ces points de vue qui prévaut chez les auteurs ayant traité de la question en général, que ce soit Abel Chatelain (*Les migrations temporaires en France de 1800 à 1914*, 1976, p. 934 et suiv.) ou Ernest Mahaim, auteur d'une monumentale étude des trains ouvriers belges (*Les abonnements ouvriers sur les lignes de chemins de fer belges et leurs effets sociaux*, Institut Solvay, 1910, XV-259 p.-cartes).

<sup>30</sup> Séance citée du 27 juillet 1883.

<sup>31</sup> AN, archives de la Compagnie du Nord, 48 AQ 4202, rapports de l'année 1884.

<sup>32</sup> Pierre Baudin, *La vie de la cité*, s. d. [1908], p. 46-48.

<sup>33</sup> Voir *Journal officiel*, Chambre des députés, *Débats*, séances des 11 janvier 1895, 3 avril 1897 et 8 juin 1900. Sur Chauvin et Coutant, voir les notices les concernant dans J. Jolly,

ordre du jour, accepté par le ministre, qui réclamait une réforme importante des trains : 12 de ses 16 signataires étaient des élus socialistes, soit de Paris comme Chauvière, Groussier, Vaillant ou Dejeante, soit de banlieue comme André Walter, le député-maire de Saint-Denis, Victor Renou, élu également de Saint-Denis, ou Coutant lui-même. D'autres orateurs que socialistes prirent la parole en faveur des trains – que ce soit des radicaux comme Maurice Berteaux, l'actif député de Seine-et-Oise, voire des conservateurs comme le baron Brincart, autre élu du même département –, mais le ton général des débats était bien donné par les socialistes, lancés dans un combat pour la défense et le progrès d'une institution pour une fois favorable à la classe ouvrière. L'argumentaire socialiste n'en restait pas moins sur le fond tout à fait semblable à l'argumentaire radical. En 1897, René Chauvin avait été très clair :

"Les ouvriers qui autrefois habitaient dans le centre de Paris ne peuvent donc plus s'y loger aujourd'hui.

Avant le percement de l'avenue de l'Opéra, 70 000 ou 80 000 ouvriers habitaient les rues avoisinant ce qu'on appelait la Butte des Moulins, et, depuis qu'on a récemment encore percé la rue Réaumur et transformé en quelque sorte tous les quartiers où les ouvriers pouvaient se loger à des conditions abordables pour eux, ils sont obligés d'aller chercher des logements dans les environs de Paris. Comme ils n'ont pas de moyens de transports faciles et rapides, qui leur permettent de partir et de rentrer chez eux, suivant l'industrie, le travail qu'ils exercent, ils vont habiter les logements insalubres de la périphérie, où ils sont véritablement entassés les uns sur les autres ; je m'étonne même que les maladies épidémiques ne règnent pas dans certains quartiers.

Il y a dans la périphérie de Paris une grande quantité de maisons telles que le seul moyen de les rendre salubres ce serait d'y mettre le feu. C'est d'ailleurs ce que disait un docteur du 3<sup>e</sup> arrondissement, qui n'est pas socialiste. Dans un rapport adressé au maire de son arrondissement, il écrivait : "J'ai inspecté dans le 3<sup>e</sup> arrondissement plus de 500 maisons : le seul moyen de les rendre salubres serait de les détruire par le feu."

Je vous demande, messieurs, de permettre aux travailleurs, aux pères et aux mères de famille d'habiter les environs de Paris, d'avoir des logements plus spacieux, pour que leurs enfants puissent respirer un air pur au lieu de rester dans Paris à respirer les miasmes et un air empesté. (*Très bien ! très bien ! à l'extrême gauche.*)

Ce discours peut étonner... Comment expliquer qu'un socialiste accepte ainsi le verdict des grands travaux et semble penser qu'il n'y avait rien d'autre [235] à faire pour les ouvriers que d'abandonner Paris et venir en banlieue, promue éden des néo-haussmannisés... ? Que devenait l'idéal de Paris, grande cité démocratique où les ouvriers devaient avoir toute leur place, comme dans l'esprit du Conseil municipal ? Certes il s'agissait d'un élu de banlieue, directement intéressé par une émigration de ce type, mais des élus parisiens, on l'aura remarqué, n'approuvaient-ils pas de telles paroles ? Ne vit-on pas en 1888 l'ancien communal Camélinat, alors député, apporter son soutien à une réunion sur les trains ouvriers tenu à la mairie de Courbevoie<sup>34</sup> ? Il y avait là peut-être un assentiment de pure forme, dicté par un souci de cohésion de groupe ou de parti. Albert Thomas, dans un passage souvent cité, a fait allusion aux "préjugés" ayant cours avant 1914 chez les socialistes de Paris, "le préjugé de Paris qui paie 85 % des finances départementales, le préjugé de Paris

---

*Dictionnaire des parlementaires français [...] et dans Jean Maitron, Dictionnaire du mouvement ouvrier français.*

<sup>34</sup> Archives municipales d' (AM) Argenteuil, 20 O 2, procès-verbal de la réunion du 26 février 1888.

qui [...] doit d'abord subvenir aux besoins de la population ouvrière restée dans ses murs, tout cela obsédait encore l'esprit de nos camarades"<sup>35</sup>. D'autre part il serait caricatural et absurde de présenter les trains ouvriers comme la seule idée du parti d'Henri Sellier ou de Maurice Halbwachs sur les questions urbaines et le logement<sup>36</sup>... De telles paroles prouvent simplement combien la bonne opinion en faveur de la banlieue était répandue à l'époque : loin de toute idée d'exil ou de relégation, son nom évoquait le renouveau de la ville, une ville encore à construire, sans les tares et la saleté inhérentes aux vieux centres.

La banlieue, il est vrai, lorsque les socialistes reprirent à leur compte la revendication des trains ouvriers, avait beaucoup changé depuis le début des années 1880 : ses entreprises, mais plus encore ses promesses de vie plus saine et plus au large, attiraient en son sein un nombre croissant d'ouvriers. Les laissés pour compte de la crise qui s'était abattue sur la ville avaient fait place aux volontaires de la banlieue. Des transports efficaces et commodes devenaient donc un besoin impérieux, réel, ne serait-ce qu'en raison de la primauté gardée par Paris *intra muros* quant au nombre des entreprises et des emplois<sup>37</sup>. Les trains ouvriers n'étaient plus une idée, mais une nécessité.

Avant d'aborder les débats et conflits ayant spécialement trait à ces trains, il convient pour les bien comprendre d'insister sur cette explosion générale des besoins en matière de transport et sur la situation difficile dans laquelle se trouvaient placées les municipalités intéressées et surtout les compagnies ferroviaires. [236]

### *Une révolution ferroviaire*

Les compagnies desservant la banlieue de Paris, et en tout premier lieu celle dont le réseau suburbain fut toujours le plus étendu, la Compagnie de l'Ouest, furent en effet confrontées à une massification et à une densification de leurs clientèles qui bouleversaient leurs habitudes d'exploitation. Car c'est pour la bourgeoisie qu'avaient été inaugurés les premiers chemins de fer suburbains. La ligne de Saint-Germain, les lignes de Versailles, la ligne d'Auteuil qui dès 1854 innervait les futurs 17<sup>e</sup> et 16<sup>e</sup> arrondissements de Paris, avaient eu pour but d'assurer non seulement la desserte mais le *peuplement* de territoires voués à un habitat cossu ou aisé, sous la forme d'abord de la résidence estivale, la villégiature<sup>38</sup>. La stratégie foncière des premières compagnies, et donc leur rôle pionnier, volontairement peuplant, mériterait d'être soigneusement étudié quelque jour. Aucun doute en tout cas sur la qualité de la clientèle primitive des compagnies. Les ingénieurs de l'Est chargés d'étudier le projet de la ligne de Vincennes analysaient ainsi, en 1854, "le caractère des chemins de fer de banlieue"<sup>39</sup> :

<sup>35</sup> Albert Thomas, in préface à Henri Sellier, *Les banlieues urbaines et la réorganisation administrative du département de la Seine*, 1920, p. 8.

<sup>36</sup> Voir notamment, Katherine Burlen dir., *La banlieue oasis. Henri Sellier et les cités-jardins (1900-1940)*, PUV, 1987, 302 p.

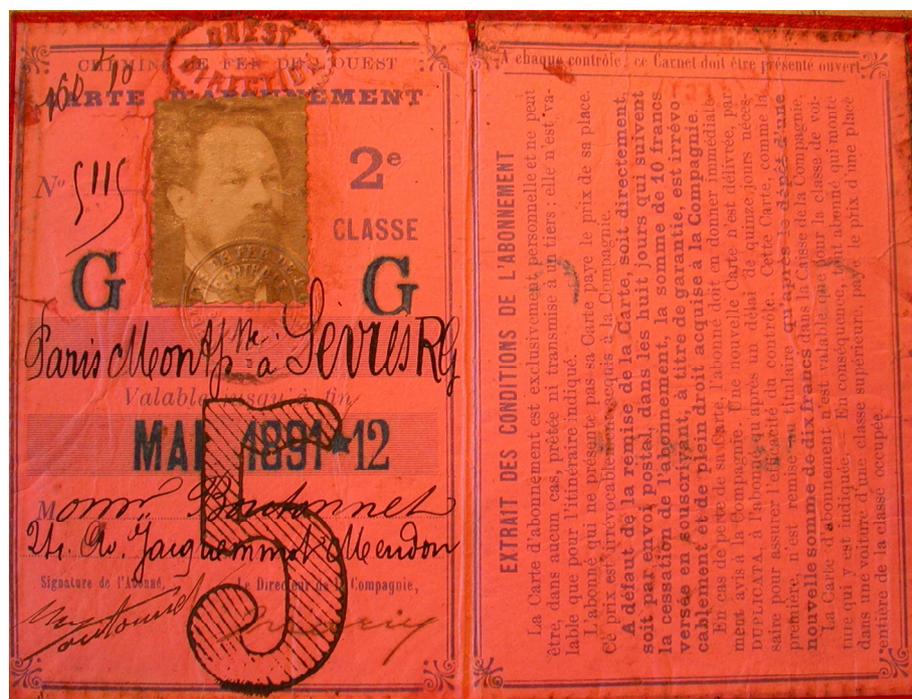
<sup>37</sup> Voir A. Faure, "Paris, le peuple...", *art. cit.*, p. 101 et suiv. ; "Autorités publiques et implantation industrielle en agglomération parisienne (1860-1914)", in Danièle Voldman dir., *Région parisienne. Approches d'une notion*, Cahiers de l'IHTP, n° 12, oct. 1989, p. 94-95.

<sup>38</sup> Voir Centre de documentation d'histoire des techniques (CDHT), *Aperçu historique de l'évolution des transports en commun dans la région parisienne de 1855 à 1939*, CNAM, 1977, p. 253 et suiv. Sur la villégiature, voir A. Faure, "De l'urbain à l'urbain...", in *Villes en parallèle*, n° 15-16, juin 1990, p. 165-168.

<sup>39</sup> Archives de la Compagnie de l'Est, rapport de l'ingénieur Bassompierre cité *supra*.

"La population qui fréquente un chemin de fer de petite banlieue se compose à peu près exclusivement de propriétaires demeurant toute l'année ou une partie de l'année à la campagne ; de fonctionnaires habitant par économie ou pour toute autre cause en dehors de Paris, et de promeneurs dont les goûts varient comme la mode, et que les industries locales s'efforcent d'attirer par l'espérance du plaisir, quand la beauté du site et des promenades ne suffit pas. A ces catégories de voyageurs, on pourrait ajouter celle du visiteur, que la proximité des châteaux, et des maisons de campagne appelle pour quelques heures seulement hors de la ville, ou d'une banlieue à une autre."

Voilà qui est parfaitement clair et explique par exemple la surtaxation des dimanches et fêtes : voyager était un luxe qu'il fallait accepter de payer au prix fort les jours de grande affluence. Les billets étaient n'importe comment chers, surtout sur l'Ouest qui pratiquait des tarifs d'abonnement annuels particulièrement élevés,



**Carte d'abonnement de deuxième classe (Compagnie de l'Ouest)**  
 ayant appartenu à un employé dessinateur habitant Meudon  
 et travaillant à Paris (Comité d'artillerie, place Saint-Thomas d'Aquin)  
 (Source : APa, D2U6 91, affaire Boutonnet)

arguant du fait que la situation centrale de Saint-Lazare permettait aux abonnés de revenir manger chez eux et de faire plus d'un voyage par jour. Cela n'empêchait pas la compagnie d'accorder comme les autres des billets ou des abonnements spéciaux adaptés aux besoins de la clientèle aisée pour ses affaires ou ses loisirs : abonnements d'été, cartes de saison, abonnements d'associés...<sup>40</sup> En 1880, les compagnies avaient créé des abonnements à demi-tarif pour les élèves de l'enseignement secondaire et les étudiants, faveur tout à fait considérable puisque

<sup>40</sup> Sur ces tarifs et leur évolution, on peut se reporter au *Livret Chaix ou Guide officiel des voyageurs sur tous les chemins de fer de l'Europe...* (collection complète depuis 1858 au Centre de documentation de la SNCF, 45 rue de Londres), ou bien à *l'Indicateur des chemins de fer ou Indicateur Chaix* (depuis 1849, parution hebdomadaire– BNF : V 3175). On trouve des renseignements très complets pour la fin du siècle sur les abonnements Ouest et PLM in AN, F<sup>14</sup> 1304 et 12215.

l'usage de ces cartes n'était assorti d'aucune restriction. Autre aspect de cette belle époque [237] du transport bourgeois : le fort contraste entre service d'hiver et service d'été. Quand se rouvraient les maisons de vacances, au Vésinet, à Meudon ou à Nanterre, il fallait plus de trains et à des heures différentes. Les compagnies pour réduire les surcoûts d'exploitation en été avaient d'ailleurs pour habitude de transformer les trains directs et semi-directs en train omnibus, quitte à faire subir un retard à leurs habitués. Ainsi en juin 1881, des employés d'administration habitant Argenteuil et Sannois avaient pétitionné contre cette façon de faire. La Compagnie de l'Ouest répliqua que sur 155 signataires, on ne comptait que 26 vrais employés : "Quant aux autres signataires, ce sont des propriétaires, des rentiers ou des cultivateurs qui n'ont aucun intérêt à arriver à Paris dix minutes plus tôt ou plus tard."<sup>41</sup> Traiter ainsi le voyageur de banlieue en oisif qui s'ignore ne prédisposait guère les compagnies à affronter la nouvelle ère des transports.

Rien ne témoigne mieux de l'explosion des besoins en liaisons rapides et réguliers avec Paris que la place prise par le train dans l'existence des communes de banlieue traversées par les lignes du réseau suburbain. A partir du début des années 1890 le plus souvent, les archives communales deviennent on ne peut plus bavardes sur la question, et il était bien rare qu'un mois ne se passe avant que le conseil municipal ne la porte à son ordre du jour<sup>42</sup>. A en croire la presse suburbaine, tout l'avenir communal se jouait dans des trains plus fréquents ou moins chers, seuls capables d'attirer "le flot des émigrants parisiens"<sup>43</sup> ; ailleurs, à défaut d'une gare, on réclamait une halte comme à Bobigny<sup>44</sup> ou, quant la halte existait, des arrêts plus fréquents, comme au Blanc-Mesnil<sup>45</sup>... Les preuves surabondent d'une boulimie de transports.

On aurait bien tort à ne voir dans tout cela que l'expression d'une demande d'origine exclusivement populaire, les besoins qui se manifestaient étaient en réalité multiformes et extrêmement diversifiés. Si dès la fin 1882, le Conseil municipal de Colombes avait réclamé des abonnements "plus abordables pour les petites bourses", si celui de Malakoff estimait en 1886 qu'il fallait, par des trains aux horaires adéquats, "faciliter aux ouvriers et travailleurs le moyen de se rendre le matin à leur travail"<sup>46</sup>, dans d'autres localités – ou parfois dans les mêmes... – les édiles plaidaient la cause des voyageurs très matinaux comme les maraîchers, les marchands venant s'approvisionner aux Halles centrales ou encore les usagers des express [238] partant le matin des grandes gares parisiennes<sup>47</sup>... En 1908, le Conseil municipal d'Athis-Mons réclama un train arrivant de Paris avant 6 h. du matin au nom de "la rapidité des communications postales"<sup>48</sup>. Dans d'autres cas, seuls les employés étaient mis en

<sup>41</sup> AM Argenteuil, 20 O2, lettre de la Compagnie de l'Ouest au maire, 2 juin 1881

<sup>42</sup> Les archives municipales que nous avons explorées pour ce travail sont celles d'Argenteuil, Asnières, Aubervilliers, Clichy-la-Garenne, Colombes, Nogent-sur-Marne, Pantin, Puteaux, Saint-Denis et Saint-Ouen.

<sup>43</sup> "L'avenir de la banlieue et les voyageurs, par V.T.", in *Ligue des Voyageurs et des Communes de l'Ouest* RG, n° non daté de 1900 (in AN, F<sup>14</sup>11303).

<sup>44</sup> Archives Compagnie de l'Est, gare de l'Est, Cahier de réclamations présentées lors de l'enquête pour le dédoublement des voies de Paris à Nogent-sur-Marne et Gagny (1902), doc. non coté.

<sup>45</sup> Conseil général de la Seine, *Mémoires et procès-verbaux*, 1902-1904, séance 17 déc. 1902.

<sup>46</sup> AM Colombes, Registre des délibérations, délibération n° 1180, déc. 1882 ; APa, D2 S 91, copie d'une délibération du conseil municipal de Malakoff, 7 nov. 1886.

<sup>47</sup> Voir entre autres documents : AM Asnières, N1 dossier 7, délibérations d'Asnières et Nanterre ; AM Colombes, Registre des délibérations, 5 août 1896.

<sup>48</sup> AM, Athis-Mons, Registre des délibérations, n° 352, 28 sept. 1906.

avant, comme à Meudon ou à Chaville dont les municipalités demandèrent en 1901 la création d'un train partant le soir de Paris à 8 h. 30, "car à 8 h., beaucoup d'employés quittent leurs magasins et ne pouvant arriver à temps pour le train de 8 h. 05 sont obligés d'attendre près d'une heure"<sup>49</sup>. C'est encore pour les employés que les conseils municipaux d'Asnières, Colombes et Bois-Colombes votaient régulièrement des vœux pour des horaires et des trains qui, entre midi et 2 h. , leur permettent réellement de revenir manger chez eux<sup>50</sup>. Surtout, une revendication pouvait en cacher une autre : ainsi, l'affaire des trains de nuit. En 1895, une pétition circula parmi les typographes travaillant dans les ateliers où étaient composés les quotidiens du matin : il s'agissait d'obtenir la création d'un train quittant Paris à 3 h. du matin et leur permettant ainsi de rentrer en banlieue sans fatigue ni perte de temps. En voici le passage essentiel<sup>51</sup> :

"Libres au plus tôt à 2 heures du matin – exténués par une tâche des plus pénibles, n'ayant plus aucun moyen de transport – ils sont obligés de regagner à pied leur domicile, que leur modeste état de fortune les force généralement à choisir dans les quartiers les plus éloignés du centre.

Ils auraient donc tout avantage à habiter les banlieues de Paris où, au point de vue hygiénique, ils vivraient dans un milieu beaucoup plus sain que celui que leur offrent les grandes agglomérations des faubourgs."

Cette pétition fut abondamment reprise par la presse et fit même l'objet d'un rapport au Conseil général<sup>52</sup>. Mais, très vite, il ne fut plus du tout question des typographes et de leurs besoins spécifiques, on évoqua les journalistes, les artistes et tous ceux à qui en général ces trains pouvaient enfin permettre de "terminer leurs affaires à Paris, aller au théâtre [...], finir leur soirée au café ou en famille"<sup>53</sup>. Le train des typographes était donc devenu le train des noctambules... Mais qu'importe puisque les besoins convergeaient : cette coexistence des clientèles était peut-être la plus bouleversante des nouveautés auxquelles les compagnies devaient désormais faire place.

Naturellement, dans le même temps, le trafic lui-même augmentait, et très fortement. Le mouvement annuel des voyageurs sur les lignes de banlieue avait été évalué à 48 millions en 1884 – dont 23 pour les deux gares de l'Ouest, Saint-Lazare et Montparnasse<sup>54</sup>. Il est probable qu'en vingt ans, ce trafic tripla<sup>55</sup>. Sur l'Ouest, les lignes de Saint-Germain, Versailles et Argenteuil passèrent entre 1878 et 1913 de 12 millions de voyageurs annuels [239] à près de 47<sup>56</sup>. Les comptages faits régulièrement par les compagnies étaient démonstratifs : un jour ordinaire de février 1909, le nombre de voyageurs – banlieue et grandes lignes – descendus ou montés gare du Nord, avait été de 84 413 ; un comptage semblable fait en 1902 avait donné

<sup>49</sup> AN, F<sup>14</sup>11303, vœu du Conseil municipal de Chaville, 15 janv. 1901.

<sup>50</sup> AM Asnières, O I doss. 2, lettre de la Compagnie de l'Ouest du 25 janv. 1899 ; AM Colombes, dossier chemins de fer, lettre du préfet de Police du 13 sept 1902.

<sup>51</sup> Texte cité dans Charles L'Évesque, *La mobilisation du travail...*, op. cit., 1907, p. 112 et suiv.

<sup>52</sup> Rapport Carmignac (1896), cité par L'Évesque, *ibidem*.

<sup>53</sup> Article du *Rappel*, cité par L'Évesque, *ibidem*.

<sup>54</sup> Archives Compagnie de l'Est, carton métropolitain 2, dossier du projet.

<sup>55</sup> Voir L'Évesque, *La mobilisation...*, op. cit., p. 87.

<sup>56</sup> Legoux, "Cent ans de banlieue : la banlieue Ouest", in *Revue générale des chemins de fer*, mai 1939, p. 339. Une analyse détaillée du trafic, ligne à ligne, est possible pour certaines périodes grâce à la publication du ministère des Travaux publics intitulée *Statistique des chemins de fer français. Intérêt général* (depuis 1863).

le chiffre de 65 117. Cette différence, commenta un ingénieur, "doit être attribuée au mouvement de banlieue qui, depuis 5 ans a presque doublé"<sup>57</sup>. En 1897 la Compagnie de l'Est estimait de son côté que "le mouvement de voyageurs devrait doubler en dix ans à la gare de Paris-Est et augmenter de près de 50 % à la gare de la Bastille"<sup>58</sup>. Sur le Paris-Orléans, le trafic de la ligne de Juvisy, qui augmentait régulièrement de 7 à 8 % par an, fit un bond de plus de 60 % en quatre ans, à la suite de l'électrification réalisée en 1904<sup>59</sup>... Laissons là les chiffres : il est bien clair que cette période, encore il est vrai sans commune mesure avec l'énormité du trafic actuel, fut celle d'un incontestable franchissement de seuil, d'un décollage des échanges entre Paris et la banlieue ferrée. Le moyen de transport de la bourgeoisie lancée à l'assaut d'une certaine banlieue était déjà devenu l'ordinaire d'innombrables banlieusards.

Cette accélération du trafic n'était possible qu'au prix d'importants travaux d'infrastructure de la part des compagnies. Il ne s'agit point tant ici des gares de prestige qu'elles réussissent à implanter dans le Paris central comme Orsay ou les Invalides, mais de coûteux travaux dans les gares existantes pour augmenter le nombre des quais de banlieue comme gare de l'Est en 1889 puis en 1900, ou gare du Nord en 1892-1894<sup>60</sup>, ou bien encore la construction de nouvelles voies sur les lignes existantes, comme entre Austerlitz et Brétigny : le passage à 4 voies – et l'électrification de la ligne jusqu'à Juvisy – coûta plus de 30 millions de francs au PO<sup>61</sup>. Sur le réseau de l'Ouest, de nombreux raccordements de lignes furent réalisés, une gare tête de ligne établie à La Garenne-Bezons pour une meilleure desserte de "la petite banlieue desservant Asnières"<sup>62</sup>, et amorcés, enfin, les travaux de grand ampleur pour la suppression du tunnel des Batignolles, responsable du fameux "goulot de la gare Saint-Lazare", dont l'accès trop étroit menaçait en effet de thrombose tout le trafic venant s'y jeter<sup>63</sup>. Partout, on creusait, on raccordait, on dédoublait, pour faire passer et arriver toujours plus de trains.

Toutes ces dépenses d'infrastructure, et les dépenses subséquentes d'exploitation étaient-elles rentables ? les recettes remboursaient-elles les compagnies de leurs investissements ? C'est plus que douteux. François Caron [240] n'a-t-il par remarqué que les administrateurs de la Compagnie du Nord, vers 1890-1895, étaient devenus extrêmement dubitatifs sur la valeur commerciale réelle du trafic de banlieue<sup>64</sup> ? Quant aux trains ouvriers eux-mêmes, quels bénéfices les compagnies pouvaient-elles en espérer ? Les seuls éléments précis dont on dispose sur ce point intéressent la ligne de la Bastille pour les années 1895 et 1896 : les abonnés ouvriers avaient représenté, respectivement, 11,4 et 11,6 % des voyageurs,

---

<sup>57</sup> AN, archives de la Compagnie du Nord, service exploitation, carton "statistique industrielle", dossier n° 7 bis (documents non cotés, consultés en avril 1987).

<sup>58</sup> Archives Compagnie de l'Est, carton métropolitain 17, note sur la ligne D (1897).

<sup>59</sup> Henry Hugué, *L'Orléans à toute vapeur. Le réseau de chemin de fer de Paris à Orléans de 1838 à 1908*, 1901, p. 80-81 (Centre de documentation SNCF)

<sup>60</sup> Compagnie des chemins de fer de l'Est, *La gare de l'Est* 1931, *passim* ; René Clozier, *La gare du Nord* 1940, p. 69-70.

<sup>61</sup> H. Hugué, *Le réseau...*, *op. cit.*, *ibidem*.

<sup>62</sup> Voir AM Asnières O2 2, lettre Compagnie de l'Ouest du 8 juin 1898.

<sup>63</sup> Voir les nombreuses coupures de presse sur cette question, in Bibliothèque historique de la ville de Paris, Actualités 125, Compagnie de l'Ouest.

<sup>64</sup> F. Caron, *Histoire de l'exploitation d'un grand réseau. La Compagnie des chemins de fer du Nord (1846-1937)*, 1973, p. 393, 420.

pour une part dans les recettes égale à seulement 3,8 et 4 %<sup>65</sup>. Les abonnés ordinaires, dix fois moins nombreux, avaient rapporté cette année-là une recette près de quatre fois supérieure ! Et songeons aussi qu'entre 1897 et 1913 le nombre de cartes hebdomadaires sur cette même ligne allait être multiplié par un peu plus de trois. Il conviendrait aussi d'évoquer la concurrence sur bien des lignes des autres moyens de transports, comme, après 1900, les tramways électriques de pénétration<sup>66</sup>. Ainsi la ligne des Moulineaux, entre Puteaux et la gare des Invalides, avait pour concurrents, au départ de Paris, une ligne de bateaux-omnibus, le chemin de fer du Bois-de-Boulogne établi porte Maillot, et pas moins de quatre lignes de tramways<sup>67</sup>. Est-ce donc un hasard si la compagnie dont les difficultés entraînèrent le rachat par l'État en 1909 fut précisément la Compagnie de l'Ouest, au réseau banlieue si développé... Certes les autres compagnies n'en étaient pas là, et la garantie d'intérêts leur permettait de faire face aux déficits, mais quel responsable sérieux pourrait envisager de creuser encore la dette de sa société envers l'État en l'engageant résolument dans le gouffre financier d'un service socialement utile, mais économiquement nul ?

Toute la question était là, et le plus bel exemple que l'on puisse rencontrer du choc entre la logique des compagnies et la cascade des besoins est celui, précisément, des trains ouvriers.

### *Des compagnies à contre-courant*

Les restrictions multiples qui entourèrent la mise en place du service des trains ouvriers par les compagnies, en 1884, allaient entraîner, aussitôt ou à terme, un cortège de réclamations, portant à peu près toutes sur trois points essentiels : la question des trains accessibles et des horaires, celle du périmètre d'utilisation des cartes et enfin celle de la définition des bénéficiaires. Voyons la première de ces pierres d'achoppement : l'heure et le nombre des trains.

#### **L'envahissement**

Les premiers horaires étaient des moins généreux ; les cartes donnaient seulement droit au premier train du matin à destination de Paris avec un train en soirée pour le retour. Et ce premier train était très mal commode puisque [241] sur les onze lignes principales de banlieue alors existantes, l'heure d'arrivée en gare à Paris la moins tardive était 6 h. 25, sur la ligne de Vincennes : partout ailleurs, l'arrivée du premier train s'échelonnait de 7 h. à 7 h. 35 du matin<sup>68</sup>. Or, dans la plupart des ateliers d'hommes et des usines, la journée de travail débutait alors à 7 h. du matin, voire, notamment dans le bâtiment, à 6 h. pendant les mois d'été, et encore fallait-il que les éventuels utilisateurs de ce premier train fassent le chemin entre la gare et leur entreprise. La solution était dans la création de trains bien plus matinaux et on vit effectivement fleurir les demandes en ce sens, largement relayées par les élus locaux : pétition à Colombes et Bois-Colombes en 1886 en vue d'une arrivée en gare Saint-Lazare à 6 h. du matin au plus tard<sup>69</sup> ; réunion – nous y avons

<sup>65</sup> Archives de la compagnie de l'Est, carton métropolitain 1, relevé statistique du trafic en 1895 et 1896. A croiser avec AN, 13 AQ 2640 à 1643, rapports imprimés du conseil d'administration, évolution statistique de la ligne de Vincennes.

<sup>66</sup> Voir A. Rasmussen, *art. cit.* ; CDHT, *Aperçu historique... , op. cit.*, p. 282 et suiv.

<sup>67</sup> AN, F<sup>14</sup>11303, rapport Contrôle du 12 août 1901.

<sup>68</sup> Voir *L'Indicateur Chaix*, et AM Colombes, DA 5, affiche bleue du 12 août 1884.

<sup>69</sup> AM Colombes, dossier chemins de fer (courrier et affaires diverses), lettre au maire du 5 juin 1886

déjà fait allusion – à la mairie de Courbevoie en février 1888, où le maire en compagnie de ses deux collègues d'Asnières et de Nanterre, ainsi que de plusieurs "conseillers municipaux des communes du réseau", s'engage à obtenir de la Compagnie de l'Ouest des trains matinaux "à Paris de 6 h. à 6 h. 30"<sup>70</sup> : création en 1890 à Colombes d'un "Comité des revendications ouvrières" qui transmet à la municipalité le souhait de beaucoup d'abonnés de pouvoir arriver dès 5 h. 30 à Paris<sup>71</sup>... Cette même année, on voit apparaître dans huit autres communes de l'ouest parisien des "Comités d'initiative" visant à inviter les élus à négocier avec la compagnie la création des trains "permettant aux ouvriers d'être rendus à Paris dès 5 h. 30 du matin"<sup>72</sup>, et le Conseil général de la Seine adopta un vœu en ce sens présenté par un conseiller de Paris, Bompard : on ne saurait obliger, disait-il, les ouvriers commençant leur travail à 6 h. du matin "d'aller à Paris à pied"<sup>73</sup>. La question devait naturellement être reprise lors des interpellations parlementaires, en 1895 ou 1897 ; Jules Coutant notamment<sup>74</sup> se fit l'écho d'une délibération du Conseil municipal de Vitry appelant toutes les communes du réseau, d'Ivry à Juvisy, à s'unir dans un "syndicat" qui puisse négocier avec le PO des trains ouvriers vraiment utiles aux ouvriers.

A travers cet exemple des trains matinaux, on voit bien la multiplicité des pressions exercées sur les compagnies, et surtout les relais empruntés. La municipalité recueillait l'expression du mécontentement local et comprenant que, seule, elle ne pouvait rien contre une puissante compagnie<sup>75</sup>, se tournait vers ses voisines logées à la même enseigne ; d'où la formation à l'époque d'éphémères regroupements de communes, véritables syndicats intercommunaux de fait, parfois qualifiés de Ligues, et qui trouvaient dans la presse nationale et locale ainsi que dans les assemblées délibérantes des appuis [242] en liaison avec leur composition politique dominante. Cette situation – qui demanderait à être plus complètement analysée – rendait à la longue intenable pour les compagnies toute attitude trop intransigeante. L'Ouest avait répondu à la pétition de 1886 que les ouvriers étaient "en trop petit nombre dans les localités desservies par la ligne d'Argenteuil [...] pour justifier l'organisation du train demandé", mais en 1890 la Compagnie créait sur chacune de ses lignes un train ouvrier supplémentaire arrivant aux alentours de 6 h. 30. En 1893, pour refuser un horaire plus matinal sur cette même ligne d'Argenteuil, elle arguait cette fois que ce serait là un précédent "qui ne manquerait pas d'être immédiatement évoqué par d'autres centres de population *ouvrière*"<sup>76</sup> : on n'osait donc plus sous-entendre qu'Argenteuil ou Colombes étaient d'heureuses communes bourgeoises dont la population n'avait que faire d'être à Paris au petit matin. Pourtant, quelques années plus tard, elle dut s'exécuter comme les autres compagnies et créer le service matinal souhaité, les interpellations parlementaires et les interventions appuyées des ministres Louis Barthou et surtout du très radical

<sup>70</sup> AM Argenteuil, 20 O2, doc. cité.

<sup>71</sup> AM Colombes, Registre des délibérations, 7 sept. 1890.

<sup>72</sup> AM Asnières, O 1 dossier 7, pétition n° 7 du 7 juillet 1890.

<sup>73</sup> Conseil général de la Seine, *Mémoires et procès-verbaux*, 1890, séance du 31 mars 1890.

<sup>74</sup> *Journal officiel*, Chambre des députés, *Débats*, séance du 3 avril 1897.

<sup>75</sup> Les "désiderata présentés par le Conseil municipal d'Asnières à la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest" en 1900 puis 1901, par exemple, le furent sans aucun résultat : "Il n'y a pas lieu de continuer soit une correspondance soit des démarches inutiles", conclut le maire. AM Asnières, Rapports des commissions, commission des transports, 1902, et Registre des délibérations, 12 mars 1902, n° 351.

<sup>76</sup> C'est nous qui soulignons. AM Colombes, dossier chemins de fer, lettre de la Compagnie de l'Ouest du 13 sept. 1893.

Eugène Turrel<sup>77</sup>, étant passées par là... En 1901, d'après l'*Indicateur*, la situation ligne par ligne était la suivante :

	Heures extrêmes d'arrivée en gare à Paris des trains ouvriers du matin	Nombre de trains correspondants
<b>• Compagnie de l'Ouest :</b>		
. ligne d'Argenteuil	5 h. 25 → 8 h. 40	8
. ligne de Saint-Germain	5 h. 10 → 8 h. 24	6
. ligne de Versailles RD	5 h. 25 → 9 h.	8
. ligne de Versailles RG	5 h. 40 → 8 h. 38	6
. ligne de Mantes	5 h. 15 → 8 h. 10	5
. ligne de Pontoise	Pas de trains ouvriers	
<b>• Compagnie du Paris-Orléans :</b>		
. ligne de Brétigny	5 h. 57 → 8 h. 04	5
. ligne de Sceaux	5 h. 37 → 7 h. 47	5
<b>• Compagnie de l'Est :</b>		
. ligne de Meaux	6 h. 06 → 8 h. 22	6
. ligne de Gretz	5 h. 42 → 8 h. 01	7
. ligne de Vincennes	5 h. 37 → 8 h. 07	13
<b>• PLM :</b>		
lignes de Corbeil et Melun	5 h. 30 → 8 h. 23	7
<b>• Compagnie du Nord :</b>		
Trains-tramways de Saint-Denis et Saint-Ouen <sup>78</sup>	5 h. 40 → 8 h. 40	4

[243]

Soit donc 81 trains du matin au lieu de 11 en 1884. Cette augmentation s'explique en partie d'elle-même : les compagnies contraintes à créer des trains de plus en plus matinaux n'en supprimaient pas pour autant les trains existants... on imagine les protestations ! Il faut y voir aussi une autre cause : les pressions, moins fortes mais très réelles, en faveur cette fois de trains ouvriers moins matinaux, à l'usage du personnel des entreprises commençant plus tard. Sur l'Ouest, c'étaient les ouvrières travaillant dans les grands ateliers de couture et de modes du quartier de l'Opéra et de la place Vendôme qui étaient concernées, les derniers trains ouvriers du matin étant d'ailleurs sur ce réseau des trains *réservés* aux ouvrières. Mais qui parla pour ces ouvrières, car les documents consultés n'évoquent que très rarement leurs besoins spécifiques sur ce point précis ? Le grand patronat de ce secteur était très

<sup>77</sup> Ministre des Travaux publics du gouvernement Méline, Turrel adressa notamment aux compagnies, en décembre 1896, une circulaire les invitant à réformer les horaires des trains ouvriers. Il en exposa les résultats à la tribune de la Chambre le 3 avril 1897 – *Dans une lettre qu'il a eu la courtoisie de m'envoyer en juin 1993 à propos de cet article, Jean El Gammal me dit que je trompai en qualifiant Turrel de radical à l'époque du ministère Méline.*

<sup>78</sup> Ces trains légers, à un seul conducteur, institués par la Compagnie du Nord en 1888 représentaient le cas très rare en banlieue d'une liaison transversale (voir, entre autres, CDHT, *Analyse historique...*, op. cit., p. 270). L'*Indicateur* ne signale pas en 1901 de trains ouvriers sur les autres lignes du Nord en banlieue (Creil et Aulnay). Furent-ils un moment supprimés après l'essai tenté à Saint-Denis ?

attaché aux horaires tardifs de ses ouvrières, qui rendaient très difficile le contrôle légal de la journée de travail... Y aurait-il cette fois une pression patronale<sup>79</sup> ?

Quoiqu'il en soit, un horaire de plus en plus tardif des trains du matin allait s'imposer après 1899 lorsque les compagnies durent admettre les petits employés dans les trains ouvriers, comme nous le verrons bientôt : l'heure d'arrivée du dernier train ouvrier fut reportée de 8 h. 30 ou 9 h. selon les compagnies, et même à 10 h. sur l'Ouest à partir de 1911<sup>80</sup>. Les choses en étaient là en 1914, c'est-à-dire que les compagnies refusaient encore de se rendre à l'argument que les ministres, les élus et les usagers ne cessaient de leur développer : pourquoi ne pas aller jusqu'au bout et déclarer tous les trains du matin accessibles aux porteurs de cartes ? Il était en tout cas désormais possible d'habiter en banlieue et de travailler à Paris "de grand matin si cela était nécessaire", comme l'écrit en 1902 un chômeur habitant Colombes<sup>81</sup>

"car nous avons des trains à 5 h. du matin, de sorte que quoiqu'étant à Colombes, cela ne dérangerait pas pour se rendre au travail ayant la facilité d'une carte d'employé à raison d'un franc par semaine aller et retour."

Mais, au fait, pourquoi cette restriction ? Par souci de distinction des clientèles, une véritable obsession pour les compagnies, à l'œuvre d'ailleurs dans bien d'autres questions que celle qui nous occupe ici. En effet "les heures de déplacement des abonnés ordinaires et des voyageurs à plein tarif" doivent être respectées, et leur transport ne saurait être "assuré convenablement [si] les ouvriers et les employés pouvaient se porter inopinément" sur n'importe quel train<sup>82</sup>. Aux heures calmes où les hommes d'affaires rejoignent leur bureau et où leurs épouses vont en visite, l'abonné à bas prix [244] était un intrus<sup>83</sup>. En ménageant ainsi la meilleure clientèle, les compagnies étaient bien filles de leur époque – et de leur propre histoire. Sans doute aussi étaient-elles mues par une certaine hantise, la fuite de cette clientèle régulière et payant bien si le coudoisement forcé avec les gens du peuple devenait pour elle trop fréquent et pénible... Sur l'Ouest-Etat, le report de 9 h. à 10 h. du dernier train ouvrier du matin avait été décidé après beaucoup d'hésitation, car on craignait que cette mesure puisse "nuire à l'utilisation des cartes d'abonnement ordinaires"<sup>84</sup>. Le ton de certains articles de presse, où s'exprimaient les

<sup>79</sup> Voir sur cette question la série officielle imprimée intitulée *Rapport sur l'application des lois réglementant le travail*.

<sup>80</sup> Voir la collection de *L'Indicateur Chaix* et celle des rapports imprimés du Conseil d'administration de la Compagnie de l'Ouest (AN, 78 AQ).

<sup>81</sup> AN, 6 AS 41 (1), lettre de Mme Marre, 4 mai 1902.

<sup>82</sup> AM Colombes, dossier chemins de fer, lettre de la Compagnie de l'Ouest du 23 février 1902.

<sup>83</sup> Gare de l'Est, en 1898, l'heure d'arrivée des voyageurs de banlieue se répartissait ainsi selon la classe utilisée :

	1ere classe %	2e classe %	3e classe %
De 5 h. à 8 h.	9,9	13,9	34,3
De 8 h. à 10 h.	31,2	38,2	25,8
Reste de la journée	58,9	47,9	39,9
Total	100	100	100

D'après Archives de la Compagnie de l'Est, carton Métropolitain 1.

<sup>84</sup> AN, 78 AQ, Chemins de fer de l'État, *Comptes d'exploitation. Exercice 1911*, p. 66.

récriminations des billets jaunes<sup>85</sup>, ne trompe pas : c'était la guerre entre voyageurs. Que les contrôleurs fassent défaut et aussitôt les premières sont envahies, à en croire du moins cette chronique de 1911<sup>86</sup> :

"Or, voici ce qui se passe chaque soir à la gare Saint-Lazare : tel train qui comporte les trois classes reste à moitié vide jusqu'à la dernière minute. Alors, la colonne des chercheurs de belles places à bon marché, qui guettait l'instant, se rue à l'assaut, ouvre brutalement les portières, s'installe sans émotion sur les banquettes, malgré les cris effarés des dames.

De temps en temps, on fait le coup de poing entre hommes, et l'on s'injurie. Mais le train file ; la première station se présente. Certains voyageurs descendent. N'allez pas croire au moins que ce soient les intrus qui cherchent à esquiver une contravention ! De qui donc leur viendrait-elle ?

Ce sont bel et bien les voyageurs de première classe qui se retirent avec leurs paquets et cherchant ailleurs des places tranquilles, s'il s'en est fait quelques-unes. Quant aux usurpateurs, ils se carrent dans les coins bien capitonnés."

Fort probablement, de tels épisodes restaient exceptionnels. Les trains admettant les porteurs de cartes hebdomadaires étaient en fait très surveillés : pas question que ces derniers ne montent dans d'autres voitures que celles de 3e classe, quelle que soit l'affluence et quel que soit le matériel mis à leur disposition. Il faut savoir que sur l'Ouest circulaient en dernière classe un modèle de voitures particulièrement archaïque, la voiture "à impériale ouverte", qui consistait au niveau supérieur en quatre banquettes de bois sans aucune protection latérale. Trente-deux personnes pouvaient tenir dans cette sorte de caisse haute de 1,35 m. et seulement accessible par un étroit escalier extérieur<sup>87</sup>. On imagine combien en hiver il devait être pénible de s'entasser [245] dans ces apparences de voiture quand toutes les places d'intérieur étaient prises et alors qu'en deuxième classe, bien des compartiments restaient vides. En témoigne cette pétition rédigée en 1901 par des abonnés habitant Colombes, "ouvriers et petits employés ayant leur occupation quotidienne à Paris"<sup>88</sup>:

"Le train ouvrier partant de Colombes à 6h9 minutes (matin) et arrivant à Paris à 6h25 comprend 5 voitures comportant entre elles 250 places de 3° classe, alors que nous sommes actuellement 450 voyageurs, et que ce chiffre tend à augmenter chaque jour davantage. De plus nous voyons venir, non sans terreur, la mauvaise saison qui nous mettra dans l'impossibilité d'occuper les impériales des voitures à cette heure matinale de l'hiver [...]. Pourquoi la Compagnie connaissant cet état de choses n'a-t-elle pas pris les mesures nécessaires pour parer à cette éventualité ? Pourquoi la plupart d'entre nous, ne pouvant de par leur nombre occuper des places de 3° classe, n'ont-ils pas le droit de monter dans les secondes sans se voir obligés de payer un supplément qui leur enlève le bénéfice de l'abonnement ouvrier ?"

---

<sup>85</sup> C'est-à-dire les voyageurs de 1er classe.

<sup>86</sup> *L'Éclair*, 13 février 1911.

<sup>87</sup> La fabrication de ce modèle de voiture, en usage depuis 1855 au moins sur le réseau de l'Ouest, ne cessa qu'en 1894. On en signalait des exemplaires encore en circulation au début des années 1930. Sur l'Est, les voitures à impériale – impériale fermée cette fois – étaient surnommés les "Bidel", en raison de leur ressemblance avec les voitures d'une célèbre ménagerie portant ce nom. Voir Lefevre et Cerbelaud, *Les chemins de fer*, Quentin, 1888, p. 152-153 ; A. Jacquot, *130 ans de trains sur la ligne d'Auteuil*, éd. de L'Ormet, 1987, p. 88 et suiv.

<sup>88</sup> AM Colombes, Dossier chemins de fer, courrier et pièces diverses.

Il fut répondu aux pétitionnaires qu'un train ouvrier supplémentaire serait mis à leur disposition, mais passant vingt minutes plus tard... Certes des voitures à impériale fermée allaient peu à peu remplacer l'ancien matériel et surtout, à partir de 1905 sur l'Ouest, les abonnés hebdomadaires n'ayant pu trouver place en 3e classe furent enfin autorisés à monter en 2e<sup>89</sup>, mais on mesure bien ici les difficultés et la dureté de cet âge de transition dans l'histoire des transports de banlieue.

La question des trains du retour nous retiendra moins, car la marche des choses fut exactement la même. Un seul train pour le retour en banlieue, le soir, voilà qui était bien éloigné aussi des réalités du travail : "Soit à cause du chômage, soit à cause des heures supplémentaires, soit à cause des heures de sortie des fabriques, ateliers ou magasins"<sup>90</sup>, l'ouvrier ne pouvait pas toujours utiliser sa carte et il devait alors payer place entière. A moins de se résigner à prendre son temps : "les salle chef de gare", écrivait en 1891 un scieur de long habitant Ivry, nous font "poiroté jusqu'à l'heure des trains ouvriers qui s'appelle le train des bestiaux. La semaine dernière, comme j'étais malade à 2 h. de l'après-midi il a fallu que j'attende à 7 heures du soir pour m'en allez chez moi"<sup>91</sup>. En 1889, on aurait ramassé dans les gares parisiennes près de 50 000 tickets non utilisés provenant de cartes hebdomadaires<sup>92</sup>. Les compagnies, là encore, mirent une quinzaine d'années pour admettre les porteurs de cartes dans cette fois à peu près tous les trains de retour [246] à partir de 11 h. ou midi, jusqu'à la fin du service – cas de l'Ouest – ou au moins jusqu'à 8 h. 30 ou 9 h. du soir<sup>93</sup>. Ce progrès était considérable puisqu'en 1913, entre seulement 5 h. et 9 h. du soir, le retour en banlieue des abonnés hebdomadaires était assuré par 172 trains<sup>94</sup>...

A ce moment de l'évolution de la question des trains, on n'en était plus au stade de la simple satisfaction de besoins injustement méconnus, mais à celui d'une croissance basée sur ces besoins mêmes, d'un tarif destiné à répondre de plus en plus à l'infinie variété des demandes en matière de déplacements de travail. Mais il subsistait encore de très nombreux verrous mis par les compagnies pour contrarier cette évolution, cette "dérive" de trafic. L'arrivée en gare à Paris à la fin de matinée était toujours interdite aux porteurs de cartes, sur certains réseaux il en allait de même pour un retour très tardif<sup>95</sup>. Mais l'obstacle principal à l'utilisation des cartes restait la portée et le sens des déplacements autorisés.

### **Des trains qui dépassent les bornes**

<sup>89</sup> Il était dit jusque-là dans les formulaires d'abonnement : "Dans le cas où les ouvriers et ouvrières abonnés ne pourraient trouver place dans les trains désignés, ils seront admis dans le train suivant, sans qu'ils puissent réclamer de ce fait aucune indemnité à la compagnie. L'ouvrier ou l'ouvrière abonné qui prend place dans un train non désigné ou dans une voiture autre que de troisième classe, paiera le prix plein d'un billet simple sans aucune déduction." A partir de 1906, le formulaire dit : "Les abonnés à la semaine prennent place dans les compartiments de 3e classe ou dans les impériales fermées, si le train en comporte, et, à défaut, dans des compartiments de 2e classe spécialement réservés aux trains désignés." (AN, F<sup>14</sup> 11304 et 12215).

<sup>90</sup> AM Asnières, O1 doss. 7, vœu du Conseil municipal de Nanterre, 10 mars 1887.

<sup>91</sup> AN, C 5524<sup>B</sup>, réponse de Derre, scieur de bois.

<sup>92</sup> Déclaration de R. Chauvin, in *Journal officiel*, Chambre des députés, *Débats*, séance du janv. 1895

<sup>93</sup> L'Évesque, *La mobilisation ...*, op. cit., p. 89 et suiv.

<sup>94</sup> Sans compter les trains du réseaux PLM non signalés par l'*Indicateur Chaix* utilisé pour cette statistique.

<sup>95</sup> En 1911, les employés d'un bazar de la rue Laffitte se plaignaient du travail qui leur était souvent imposé après 8 h. du soir : "Presque tous habitant la banlieue possèdent une carte d'abonnement qui n'est plus valable après 9 heures." AN, F<sup>22</sup> 439, pétition du 23 déc. 1911.

En 1884, ce sont les compagnies qui avaient elles-mêmes décidé du rayon de validité des cartes, et il s'en fallait de beaucoup pour que toutes les gares des localités situées à 20 km. de Paris, comme l'avait réclamé Tony Révillon, aient été habilitées à délivrer des cartes. Sur l'Ouest, la limite avait été fixée à la ligne du chemin de fer de Grande Ceinture, soit 15 km en moyenne : en deçà, il fallait payer plein tarif ou souscrire un abonnement ordinaire. Il arrivait que de deux gares du même réseau, situées à égale distance de Paris, l'une délivre des billets et l'autre non. Ainsi, s'indignait-on en 1902, "un grand nombre d'ouvriers travaillant à Paris habitant Gagny sont obligés de faire 3 km, matin et soir, pour prendre les trains ouvriers de la ligne de Gargan, alors qu'ils auraient seulement quelques centaines de mètres à parcourir pour se rendre à Gagny" ; pour la Compagnie de l'Est, "il n'existe pas et il ne peut se créer d'agglomération ouvrière dans la région desservie par les gares de Gagny et du Raincy"<sup>96</sup>. Une habitude très symptomatique des compagnies, dénoncée par Maurice Berteaux en 1896, consistait en ce cas à retirer leurs cartes aux ouvriers : pour acheter une carte, il fallait impérativement habiter la commune desservie et non une quelconque localité voisine.<sup>97</sup> Ce formalisme excessif des compagnies était des plus logiques : tout faire pour éviter l'extension géographique et quantitative des cartes qui les contraignent ensuite à augmenter le nombre de trains, nombre qui avait toutes chances de rapidement apparaître insuffisant... La réponse du syndicat de Ceinture à un projet ministériel très étudié visant à mettre en correspondance les trains de Grande Ceinture [247] et les trains ouvriers<sup>98</sup>, reflète bien cette volonté des compagnies à ne pas se laisser entraîner dans une spirale de la consommation ferroviaire :

"Les compagnies n'ont jamais hésité jusqu'ici, malgré les importantes dépenses qui en résultaient pour elles, à s'associer aux vues du Gouvernement, pour faciliter dans des conditions absolument exceptionnelles, l'accès aux ouvriers parisiens d'habitations au grand air et à bon marché ; mais elles ne pensent pas moins répondre à vos intentions, au point de vue de la sauvegarde de leurs recettes auxquelles l'État est intéressé, en limitant ces sacrifices aux cas où un intérêt sérieux de la population ouvrière est en jeu. Or, de l'examen auquel nous avons procédé avec le plus grand soin, il résulte que cet intérêt n'apparaît pas, car dans les localités exclusivement desservies par la ligne de Grande Ceinture, il n'y a pas aujourd'hui d'ouvriers appelés à Paris par leur travail et nous ne voyons même pas que dans l'avenir il puisse en surgir en dehors de quelques individualités [...]"

"D'autre part on ne tarderait pas à s'appuyer sur le nouveau régime pour nous réclamer sur la Grande Ceinture déjà si onéreuse à exploiter, de nouveaux trains assurant de nouvelles correspondances plus matinales avec les lignes de rayon aboutissant à Paris. Il en résulterait donc pour nous, et à un double titre des charges que nous pouvons d'autant moins envisager qu'aucun intérêt sérieux ne paraît le commander."

Cette attitude "réactionnaire" des compagnies, qui contraste si fort avec leur rôle pionnier antérieur, n'est pas une affaire d'époque ou d'esprit d'entreprise sur le déclin, mais de clientèle. A l'Ouest, jusqu'au rachat tout au moins, on estimait que les 15 km. constituaient "une limite suffisante pour permettre aux ouvriers de trouver des logements à bon marché" : donc, au-delà, commençait un autre monde, le monde de la "bonne" clientèle des abonnements de 1er et 2e classes et des communes

<sup>96</sup> APa, D5 S 91, lettre du ministre à propos de vœux adressés à la Compagnie de l'Est, 8 janv. 1902.

<sup>97</sup> *Journal officiel*, Chambre des députés, *Débats*, séance du 4 déc. 1896.

<sup>98</sup> AN, archives Compagnie du Nord, non classées, carton tarif 23 A, dossier sur la Grande Ceinture, lettre au ministre, 28 février 1899.

aux lotissements chics où les trains ouvriers n'avaient pas à pénétrer. On le vit bien en 1905-1906 lorsque la compagnie, en dépit de demandes réitérées, refusa catégoriquement d'étendre les abonnements ouvriers au-delà de Corneilles sur la ligne de Conflans et d'Achères, un secteur de banlieue bourgeoise alors en plein démarrage<sup>99</sup>. Elle se contenta de baisser le prix des abonnements ordinaires de 3e, 2e et 1er classes... Il y avait la clientèle subie et il y avait la clientèle choisie.

Il est vrai que la demande portait en elle de tels développements que ces entreprises aux charges déjà si lourdes ne pouvaient pas ne pas être effrayées. Des communes de plus en plus éloignées de Paris réclamaient à présent le tarif ouvrier, Andrésy, Saint-Cyr-l'Ecole, Triel-sur-Seine... : c'était pour elle un moyen d'attirer sur leur territoire une population nouvelle, de préférence des employés – "petits employés, ouvriers d'art et autres ouvriers", précisait le Conseil municipal d'Andrésy en 1906<sup>100</sup> –, qui redonne vie à la commune après la disparition de la vigne et le déclin de la villégiature<sup>101</sup>. Dans certaines prises de position, d'autre part, percevait l'idée de transformer les abonnements ouvriers en instrument de planification régionale des rapports domicile-travail : en 1896, le baron Brincard à la Chambre parla d'étendre le tarif "loin [248] en banlieue de façon à ce que les chantiers de l'Exposition universelle puissent recruter là leur main-d'œuvre plutôt que d'avoir recours à l'émigration étrangère"<sup>102</sup>. Que les ouvriers aient la facilité de travailler dans un rayon de 40 km. au moins sans "être obligés de déplacer pour cela leur foyer", tel était le vœu exprimé par la Chambre de commerce de Versailles en janvier 1914<sup>103</sup>. Charles L'Evesque – l'auteur de la seule étude menée à l'époque sur la question, une thèse soutenue en 1907 – voyait dans le chemin de fer à bas prix la façon idéale de "mobiliser le travail", c'est-à-dire d'amener l'ouvrier à pied d'œuvre, là et au moment où sa présence était nécessaire ; on épargnerait ainsi aux entreprises le souci du "recrutement du travail" et les ouvriers eux-mêmes trouveraient dans cette "organisation du marché du travail", basée sur la mobilité, un salaire égal et régulier<sup>104</sup>. Les trains ouvriers, ou les taxis de la Marne de la production !

Était remis en cause également le sens même des déplacements. La carte ouvrière avait été conçue pour les relations de banlieue à Paris et son usage restait strictement limité à ce type de parcours. C'était immanquablement donner à d'autres besoins l'occasion de se manifester, et en tout premier lieu les liaisons locales, hors Paris. La municipalité de Nanterre demande en 1885 que le tarif soit étendu à tous les ouvriers quittant la commune chaque matin, "que leurs travaux [les] appellent à Asnières aussi bien qu'à Paris"<sup>105</sup>. N'était-il pas en effet de toute justice, comme le dit un vœu adopté en 1902 par les communes de la ligne d'Argenteuil "que l'ouvrier habitant la banlieue puisse bénéficier [...] du tarif réduit sur les lignes de chemins de fer lorsqu'il se rend dans une commune voisine pour son travail, aussi bien que

---

<sup>99</sup> Voir le dossier de cette épisode in AN, F<sup>14</sup>11303 : vœux des conseils de Montigny et d'Herblay, étude du Contrôle – Sur cette banlieue, voir notamment aux archives départementales des Yvelines, à Versailles, les monographies de communes rédigées par les instituteurs en 1899-1900.

<sup>100</sup> AN, F<sup>14</sup>11303, vœu du Conseil municipal d'Andrésy du 16 mars 1906.

<sup>101</sup> C'est le cas de Triel, très bien analysé par Jean Perego, *De Triel à Triel-sur-Seine*, mémoire de maîtrise, Université Paris 1, 1977, p. 152 et suiv.

<sup>102</sup> *Journal officiel*, Chambre des députés, *Débats*, séance du 4 déc. 1896.

<sup>103</sup> AN, F<sup>14</sup>11324, lettre de la Chambre de commerce au ministre du 20 janvier 1914.

<sup>104</sup> L'Evesque, *La mobilisation...*, *op. cit.*, p. 2, 14-16, 21-24.

<sup>105</sup> APa, D2 S 91, vœu du Conseil municipal de Nanterre du 10 mars 1886.

quand son travail l'appelle à Paris"<sup>106</sup>. Car on aboutissait à cette situation, soulignait le Conseil municipal de Draveil, que "seuls les ouvriers travaillant à Paris sont avantagés, tandis que ceux qui se rendent à leur travail à des stations intermédiaires doivent payer des frais de transport plus élevés, quoique voyageant moins loin"<sup>107</sup>. La réponse des compagnies était toute trouvée : "généraliser les cartes à la semaine", c'était "dénaturer le but des tarifs qui était simplement de "faciliter aux ouvriers de Paris le moyen de se loger et de vivre à bon marché, eux et leur famille, dans la Banlieue"<sup>108</sup>. Que dire alors des autres demandes allant plus loin encore dans la souplesse à donner à la carte ouvrière ? Faculté d'arrêt aux gares intermédiaires, fractionnement de l'abonnement en tickets journaliers, valables trois mois en faveur des chômeurs et des ouvriers travaillant à domicile pour des maisons de Paris<sup>109</sup>, ou encore, naturellement, possibilité d'utiliser la carte dans le sens Paris-banlieue : pourquoi en effet distinguer entre "travailleurs de Paris et ceux de la banlieue", [249] les facilités accordées aux uns doivent être consenties aux autres, estime le Conseil général en 1906<sup>110</sup>. Bref, à chaque besoin son tarif.

En 1914, les compagnies n'avaient rien cédé sur tous ces points, à l'exception, sur l'Ouest, de quelques parcours déterminés où la carte hebdomadaire avait été instituée, mais c'était encore peu de chose<sup>111</sup>. On sent d'ailleurs sur cet aspect précis de la question des trains un bien moindre enthousiasme de l'administration à épouser les revendications locales, comme si elle se refusait à encourager la constitution d'un véritable marché régional de travail, très exigeant en matière de facilités de transport. Elle répondit par exemple à la municipalité d'Argenteuil qui, soucieuse de garder ses ouvriers, réclamait des "trains supplémentaires à prix réduits" à la suite du transfert d'une entreprise à Stains, que "les ouvriers ont tout intérêt au point de vue de l'économie de temps et d'argent à venir se fixer à proximité de la nouvelle usine"<sup>112</sup>. Cet épisode date il est vrai de 1888, mais le rachat de l'Ouest par l'État n'a pas été le signal d'un bouleversement dans l'usage des cartes. Il en était de même sur les autres réseaux où la garantie d'intérêts appliquée au tarif banlieue n'était plus autre chose qu'une subvention versée pour le fonctionnement vaille que vaille d'un service d'intérêt général non rentable. L'hésitation devant le parti financier à prendre bloquait alors la question du transport de masse.

### **Les nouveaux intrus**

Il est un point essentiel, intéressant cette fois la clientèle des trains, sur lequel les compagnies avaient dû s'incliner : l'admission des employés. Ils avaient été écartés du nouveau tarif en raison même de leur importance dans le trafic ferroviaire de l'époque : c'étaient eux, petits fonctionnaires, employés de magasin ou de bureau jouissant d'une place stable, qui dans les années 1880 quittaient le plus volontiers

---

<sup>106</sup> AM Colombes, dossier pétitions et réclamations, délibération du 16 fév. 1902 (même texte in APa, D2 S 91, délibération de la municipalité d'Asnières du 31 janv. 1902).

<sup>107</sup> APa, D1 S9 1, vœu du Conseil municipal de Draveil du 17 mai 1906.

<sup>108</sup> AM Colombes, dossier pétitions et réclamations, lettre de la Compagnie de l'Ouest, 2 avril 1902.

<sup>109</sup> Voir APa, D3 S9 1, vœu de Vitry-sur-Seine (4 juin 1887) et vœu de Villemomble (8 oct. 1904).

<sup>110</sup> Conseil général de la Seine, *Mémoires et procès-verbaux*, 1905-1907, proposition Grébauval du 5 déc. 1906.

<sup>111</sup> Notamment sur le parcours Clichy-Puteaux, voir AN, F<sup>14</sup>11324, vœu du Conseil d'arrondissement de Saint-Denis.

<sup>112</sup> AM Argenteuil, 2 O 2, réponse du préfet de Seine-et-Oise, 8 juin 1888.

Paris pour une commune de banlieue bien desservie<sup>113</sup>. Il y avait là pour les compagnies une clientèle potentielle considérable, qu'elles entendaient bien ne pas voir assimilée à celle des trains ouvriers. Là encore, municipalités et groupes de pression divers allaient s'insurger contre cette "distinction fâcheuse et injuste" dont les employés étaient les "victimes"<sup>114</sup>. On assista à la formation d'un discours stéréotypé, entonné par des élus de divers bords, et qui mettait au même rang social ouvriers et employés, ou bien, plus prudemment, "petits" employés. Pour les uns "l'ouvrier et l'employé sont des prolétaires dont l'outil seul diffère"<sup>115</sup>, des membres à part entière de "la grande famille des travailleurs"<sup>116</sup>, pour d'autres [250] les employés formaient simplement une "catégorie intéressante et nombreuse"<sup>117</sup>, aux "appointements moindres que les travailleurs manuels" et qu'il fallait pour cette raison ménager pour éviter qu'il ne leur vienne des idées de révolte. Cet intérêt pour les employés, sincère ou calculé, n'était d'ailleurs pas nouveau, et bien des réformes sociales en débat étaient l'occasion de s'interroger sur la pertinence ou la nécessité de l'admission des employés parmi les bénéficiaires<sup>118</sup>. Ici, tous les élus avaient intérêt à une telle assimilation, intérêt électoral en plein accord avec une certaine vision de la société chez les radicaux et les socialistes<sup>119</sup>, souci plus caché des édiles de droite voyant là un moyen parmi d'autres d'éviter la prolétarisation de leur commune.

Les intéressés eux-mêmes cherchaient à se faire entendre. Les organisations d'employés de commerce dont une des revendications était précisément l'extension des lois sociales à tous les salariés, étaient tout acquises à cette idée de rendre accessibles aux "employés de toutes catégories [...] les trains à prix réduits, dits 'trains ouvriers' " : une requête en ce sens avait été adressée au ministre en 1899<sup>120</sup>. En juin 1900, des "meetings de protestation" furent organisés à Vanves et Malakoff par une Ligue plutôt bourgeoise, rassemblant de nombreux élus et notables, la "Ligue des Voyageurs et des Communes de l'Ouest RG" : il y fut question de "l'ouvrier en paletot et de l'ouvrier en blouse", et de l'inique "différence de classe" entretenue par les compagnies<sup>121</sup>. La Ligue y gagna un poids qui lui servit pour présenter la défense

---

113 Voir notamment sur ce point Jean-Claude Farcy, "Banlieues 1891 : les enseignements d'un recensement exemplaire", in *Les premiers banlieusards*, op. cit., p. 46-50.

114 AM Nogent-sur-Marne, 6 O1, délibération du Conseil municipal de Saint-Maur-des-Fossés, 21 mai 1902.

115 Conseil général de la Seine, *Mémoires et procès-verbaux*, 1887, procès-verbal de la séance du 9 nov. 1887, proposition Levêque.

116 AM Colombes, réunion de Courbevoie du 26 fév. 1888, doc. cité.

117 AM Nogent, délibération citée de 1902 in note 111. Ce thème de la "misère en redingote" était depuis longtemps banal.

118 Sur ces débats, que ce soit dans le domaine du travail ou du logement, voir H.-G. Haupt, "Les employés lyonnais devant le Conseil de prud'hommes du commerce de Lyon (1910-1904)", in *Le Mouvement social*, oct.-déc. 1987, p. 81-99 ; Susanna Magri, "Des 'ouvriers' aux 'citadins modestes', naissance d'une catégorie", in *Genèses*, sept. 1991, p. 35-53.

119 A cette époque, chez les radicaux et la plupart des socialistes, l'assimilation des employés au prolétariat et au peuple semble aller de soi, et on pourrait multiplier les citations sur ce point. L'histoire de cette représentation politique serait importante à écrire.

120 Déclaration de Berroux, délégué de l'Union des comptables, in *Comptes rendus des séances de la Commission départementale du travail, Procès-verbal de la séance du 25 janvier 1901*, p. 10.

121 Déclaration de Falguière, délégué des employés du Bon-Marché, reproduit dans le document manuscrit : "Exposé des faits présentés à M. le ministre des Travaux publics par la délégation des communes et des voyageurs journaliers [...] contre la Compagnie des

d'intérêts moins prosaïques<sup>122</sup>... Même si dans la vie sociale, politique et syndicale de l'époque, les relations entre le monde ouvrier et le monde employé étaient loin d'être aussi simples, les trains ouvriers pour tous étaient un objectif fédérateur où les intérêts particuliers pouvaient facilement prendre le masque de l'intérêt collectif.

Les compagnies avaient répliqué par des arguments techniques : comment reconnaître le "petit" employé ? n'était-ce pas en réalité ouvrir progressivement les trains ouvriers à tout le monde, c'est-à-dire provoquer à terme "un abaissement général des tarifs des voyageurs de banlieue"<sup>123</sup>. Il était de notoriété publique que les cartes ouvrières donnaient lieu [251] à des fraudes<sup>124</sup>, et les compagnies faisaient périodiquement la chasse aux certificats de complaisance qui transformaient le commis ou le garçon de bureau en journalier ou en manutentionnaire. "Quand l'extension à la commune de Houilles du bénéfice des cartes hebdomadaires" fut imposée à la Compagnie de l'Ouest, expliqua encore Maurice Berteaux, elle "s'empressa de donner des instructions pour faire opérer une révision très sévère des cartes d'abonnement jusqu'ici délivrées"<sup>125</sup>. Que ne verrait-on pas si les employés étaient admis, semblaient dire les compagnies... Celles-ci avaient malgré tout consenti d'importants efforts en direction de cette clientèle qu'elles entendaient ainsi nettement distinguer de la clientèle bourgeoise traditionnelle et de la clientèle ouvrière des trains économiques : possibilité de payer les abonnements annuels par fraction, puis par mois, création d'abonnements d'un mois sans majoration de prix ni cautionnement. Sur certains réseaux, on en était arrivé au point où la carte mensuelle en 3e classe revenait à peu près au même prix, pour chaque voyage, que la carte hebdomadaire ouvrière, et bien sûr sans les restrictions d'horaire, de distance et de parcours attachées à cette dernière<sup>126</sup>. Sérier les clientèles, éviter à la fois les contagions de tarif et le mélange des voyageurs : ce souci constant des compagnies est encore ici manifeste. Sur la ligne d'Argenteuil, en 1905, l'Ouest n'avait-elle pas tenté de réserver dans les voitures de 3e classe certains compartiments aux abonnés à plein tarif<sup>127</sup> ? Les protestations des abonnés à la semaine, déjà très irrités par le manque de place dans ces trains bondés, avaient fait reculer la compagnie, mais c'était bien toujours la même volonté de distinguer des voyageurs de plein droit et des voyageurs sans qualité.

Encore une fois, ce sont les politiques qui tranchèrent : Pierre Baudin, plus ferme sur ce point que ses prédécesseurs, fort des protestations convergentes qu'on a vues, imposa dès son arrivée au ministère l'extension des cartes ouvrières aux employés dont le revenu annuel n'excédait pas 2 000 F. et qui ne payaient pas plus de 10 F. d'impôt mobilier par an. L'obstacle technique avait donc été aisément franchi...

---

chemins de fer de l'Ouest en audience du 20 février 1900" (in AN. F<sup>14</sup>11303, dossier Ligue des voyageurs).

<sup>122</sup> Dans les textes de la Ligue, en effet, les trains ouvriers passaient loin derrière la demande de révision des tarifs d'abonnements à l'année et d'augmentation du nombre de voitures de 2e classe (voir le document, dossier cité).

<sup>123</sup> AM Asnières, O1 dossier 7, lettre du ministre, 16 sept. 1890.

<sup>124</sup> Voir Henry Leyret, *En plein faubourg*, 1895, p. 141.

<sup>125</sup> *Journal officiel*, Chambre des députés, *Débats*, séance du 3 avril 1897.

<sup>126</sup> Voir les chiffres cités par L'Évesque, *op. cit.*, p. 119-120. Il arrivait même que la carte annuelle en 3e classe – payable en douze fractions – soit moins chère que la carte hebdomadaire prise toute l'année : à Charenton, par exemple, la carte annuelle coûtait 43 F. alors que le coupon hebdomadaire était de 1 F. (Conseil général de la Seine, *État des communes, Charenton*, chap. tarifs).

<sup>127</sup> AM Colombes, Dossier chemins de fer, lettre au maire de Colombes dénonçant cet acte "arbitraire et illégal", 4 août 1905.

Baudin s'était en l'occurrence appuyé sur la loi du 12 janvier 1895 concernant la saisie-arrêt des salaires, loi qui avait fixé à 2 000 F. le plafond du traitement des "employés ou commis, et des fonctionnaires" protégés par elle au même titre que les ouvriers. L'ajout d'une contribution mobilière de 10 F., censée correspondre à un loyer en rapport avec ce niveau de revenu, avait pour but de s'assurer que l'employé n'avait pas d'autres ressources, patrimoniales ou autres, qui lui autorisent un train de vie supérieur. Par ces critères, celui du revenu surtout, on n'intéressait encore que la frange la plus modeste des employés<sup>128</sup>, mais il s'agit [252] probablement là d'une tactique du ministre : poser le principe, modestement, puis s'appuyer sur les inévitables déceptions pour obtenir plus des compagnies. Dès 1900, des protestations s'élèvent contre la fixation à 10 F. de la contribution mobilière<sup>129</sup> ; à la tribune de la Chambre, Coutant parle de la nécessité d'élever à 3 ou 4 000 F. le revenu donnant droit au tarif ouvrier : "le prolétariat intellectuel s'est augmenté", dit-il, et l'employé a des charges que son frère ouvrier n'a pas<sup>130</sup>. Et, en octobre, Baudin de demander cette fois aux compagnies de porter le maximum de revenu à 2 400 F., avec une cote mobilière pouvant aller jusqu'à 20 F. ... Net refus des intéressés sur le premier point, acquiescement maussade sur le second. Voici le ton de la Compagnie du Nord<sup>131</sup> :

"Toutefois, pour témoigner une fois de plus de notre désir tout désintéressé de faciliter dans la plus large mesure possible aux petits Employés de Paris l'installation de leur famille dans les conditions hygiéniques et économiques que leur offre la Banlieue, nous serions disposés à porter à 20 francs au lieu de 10 francs, le montant maximum de la cote personnelle-mobilière."

Ce détail technique n'était pas sans portée : 20 F. de contribution mobilière correspondait selon les communes à un loyer de 300 à 400 F. ; or, dans la Seine-banlieue en 1911, deux logements sur trois étaient loués 300 F. et moins<sup>132</sup>. Être relativement bien logé n'était plus un obstacle à l'obtention d'une carte ouvrière...

Il est vrai que la force des courants démographiques poussait naturellement les compagnies dans la direction souhaitée par l'administration. L'attraction de la banlieue sur les couches employées ne faiblissait pas, bien au contraire... : aller respirer un "air plus sain"<sup>133</sup>, mieux se loger soi-même et sa famille, ces aspirations étaient plus que jamais opérantes. Les trains ouvriers n'avaient-ils pas été conçus pour cela ? Certes, des syndicalistes pouvaient analyser comme une contrainte, une soumission au jeu des loyers parisiens, ce fait de plus en plus banal pour l'employé d'habiter la banlieue, et surtout dénoncer sa fatigue et le peu de temps qu'il passait en réalité avec les siens, mais n'était-ce pas d'abord la faute aux horaires excessifs et aux conditions de travail abrutissantes<sup>134</sup> ? La banlieue n'était pas une chaîne de plus. Pourquoi dès lors ne pas exiger d'en rendre l'accès le moins cher possible ? Les

<sup>128</sup> Cela ressort clairement des quelques statistiques dont on dispose sur le traitement des petits fonctionnaires (voir *Bulletin du Conseil supérieur de statistique*, n° 10, 1908, p. 49 et suiv.) Voir aussi G. Thuillier, *La vie quotidienne dans les ministères au XIXe siècle*, Hachette, 1976, p. 49 et suiv. Pour les employés de commerce, il est difficile de se prononcer aussi nettement.

<sup>129</sup> AN, F<sup>14</sup>11303, Rapport fait au Conseil municipal de Meudon, le 10 juin 1906 sur la question des trains.

<sup>130</sup> *Journal officiel*, Chambre des députés, *Débats*, séance du 8 juin 1900.

<sup>131</sup> AN, 48 AQ 4729, lettre de la compagnie au ministre du 23 janv. 1901.

<sup>132</sup> A. Faure, *Paris, le peuple...*, art. cit., p. 115.

<sup>133</sup> AM Nogent-sur-Marne, 6 G O1, lettre du maire de Joinville du 12 déc. 1904.

<sup>134</sup> *La Bataille syndicaliste*, 23 nov. 1911.

idées "repopulationnistes" de l'époque jouaient aussi contre les compagnies : les familles à nombreux enfants quittaient Paris pour être logées plus à leur aise, et le loyer était précisément un des critères dont les compagnies se servaient pour décider qui pouvait monter dans les trains ouvriers et qui ne le pouvait pas<sup>135</sup> ! C'est pourquoi probablement elles cédèrent encore sur cette question de l'impôt mobilier : en 1914, chaque compagnie avait son barème, [253] mais il était partout tenu compte du nombre d'enfants à charge dans le calcul du maximum autorisé. Sur l'essentiel – le revenu lui-même –, rien ne bougea, à l'exception de l'Ouest-Etat où il fut décidé à la veille de la guerre de passer aux 2 400 F. autrefois réclamés par Pierre Baudin<sup>136</sup>. On possède quelques chiffres sur la proportion des employés dans l'ensemble des abonnements hebdomadaires ; sur l'Est, où ils sont seuls complets<sup>137</sup>, ils témoignent de curieuses fluctuations qui font plutôt penser de la part des compagnies à une application draconienne des textes et au contrôle systématique des ayants droit :

	<b>Lignes de la gare de l'Est</b> %	<b>Ligne de Vincennes</b> %
<b>1900</b>	3,7	1,1
<b>1901</b>	8,1	2,3
<b>1902</b>	8,1	3,2
<b>1903</b>	7	3,6
<b>1904</b>	8,3	4
<b>1905</b>	12,8	3,7
<b>1906</b>	8,8	4
<b>1907</b>	8,9	5,1
<b>1908</b>	8,2	5,3
<b>1909</b>	6,4	5,6
<b>1910</b>	8	5,3
<b>1911</b>	8,6	3,3
<b>1912</b>	9,1	3,7
<b>1913</b>	11,2	3,9

Combien, malgré tout, les compagnies vendaient-elles de cartes, et à combien de personnes ? Les seules données d'ensemble que nous ayons se trouvent dans la thèse de L'Évesque, qui disposa d'informations chiffrées fournies par les compagnies<sup>138</sup>. Elles n'intéressent malheureusement que la seule année 1905 :

<sup>135</sup> La circulaire ministérielle du 31 mars 1902, dans laquelle Baudin demandait cette fois aux compagnies de porter le maximum à 2 400 F. pour les employés chargés de famille, fut publiée en bonne place dans le *Bulletin de l'Alliance nationale pour l'accroissement de la population française*, n° du 15 juillet 1902. Sur cette conjoncture, voir Francis Ronsin, *La grève des ventres*, Paris, 1980.

<sup>136</sup> AN, F<sup>14</sup>12215, Compagnie de l'Ouest, tarifs d'abonnements en 1913.

<sup>137</sup> Voir la collection des rapports imprimés au Conseil d'administration in AN, 13 AQ 2640 à 2643. Pour les autres compagnies, soit ces rapports n'ont pu être retrouvés soit ils ne contiennent pas de chiffres utilisables sur les cartes ouvrières.

<sup>138</sup> Voir la thèse de L'Évesque, *La mobilisation...*, op. cit., passim.

Compagnie de l'Ouest	737 054
Compagnie de l'Est :	
Lignes de la gare de l'Est	324 454
Ligne de Vincennes	308 030
Compagnie du PLM	113 194
Compagnie du Nord	156 514
Compagnie du PO	172 916
Total	1 812 162

Voilà pour les abonnements, mais quant aux abonnés ? Diviser le nombre de cartes hebdomadaires par 52 serait une erreur, car cela suppose une régularité du travail et une sédentarité des abonnés tout à fait improbables. A peu près au même moment, l'auteur d'une vaste étude sur les trains ouvriers [254] belges avait constaté avec étonnement en dépouillant les registres tenus dans les gares qu'un abonné achetait en moyenne dans l'année à peine une *vingtaine* de coupons<sup>139</sup>. Il est impossible d'apprécier si en banlieue parisienne une moyenne aussi basse, due aux chômages et à la fréquence des déménagements et des changements d'emplois, pouvait exister, mais c'est peu crédible : le système belge, plus ancien, plus souple, sans les entraves du système français, favorisait hautement la prise occasionnelle de cartes. Le nombre d'abonnés parisiens en 1905 devait donc se situer entre 90 600 personnes, selon l'hypothèse basse de 20 semaines, et 34 850 si on se borne à raisonner en année pleine : 50 000 personnes pourrait être une bonne évaluation, puisque d'une part correspondant à un travail régulier de 36 semaines, soit 9 mois de plein emploi au même endroit, et d'autre part compatible avec l'estimation officielle des actifs résidant en banlieue et travaillant à Paris, soit, au minimum, 90 000 personnes en 1901 puis 100 000 en 1906<sup>140</sup>. Il se peut donc que les trains ouvriers convoyaient à cette époque la moitié des banlieusards venant gagner leur vie à Paris tous les jours.

Le plus important n'est point dans cette proportion, mais dans le chiffre absolu sur lequel elle repose : 100 000 – voire 150 000 – personnes de banlieue venant œuvrer à Paris, quel que soit le moyen de transport, c'était beaucoup pour la banlieue en termes démographiques, mais peu pour Paris en termes d'actifs : la capitale, pour la seule industrie, renfermait encore près de 790 000 emplois en 1906... Le personnel des entreprises parisiennes, pour sa grande majorité continuait à résider dans l'espace parisien. Les transports en général et les trains ouvriers en particulier permettaient des migrations quotidiennes déjà fort nombreuses – suffisamment nombreuses pour avoir bouleversé l'allure du trafic ferroviaire –, mais en réalité relativement modestes, sous-développées au regard de leur formidable potentialité. Il existe bien des raisons à cette situation : les freins mis au plein usage des trains ouvriers en constitue une. La demande en transports économiques, permettant de rejoindre commodément un espace aux multiples attraits, était en effet une demande "authentique", expression concrète d'une aspiration à un mieux-vivre en dehors du travail, et loin de lui. Il y eut simplement rencontre, coïncidence entre des besoins populaires et une idée d'origine politique. Cette conjonction s'opéra au détriment des compagnies des chemins de fer qui, loin de chercher à créer ou à stimuler le trafic, se contentaient désormais de le subir. Leur situation

<sup>139</sup> E. Mahaim, *Les abonnements...*, op. cit., p. 38 et suiv.

<sup>140</sup> *Résultats statistiques...* des recensements de 1901 et 1906.

démontrait que le vrai débat pour l'avenir n'était pas de savoir quand l'égoïsme des sociétés privées laisserait enfin la place à la bienveillance innée de l'État, mais si la collectivité allait décider ou non de consacrer aux transports en commun les énormes sommes nécessaires à leur mise en place et à leur fonctionnement correct, et cela sans nul espoir de rentabilité financière. Ce débat court toujours. [255]