
Francia. Forschungen zur westeuropäischen Geschichte
Herausgegeben vom Deutschen Historischen Institut Paris
(Institut historique allemand)
Band 15 (1987)

DOI: 10.11588/fr.1987.0.53017

Rechtshinweis

Bitte beachten Sie, dass das Digitalisat urheberrechtlich geschützt ist. Erlaubt ist aber das Lesen, das Ausdrucken des Textes, das Herunterladen, das Speichern der Daten auf einem eigenen Datenträger soweit die vorgenannten Handlungen ausschließlich zu privaten und nicht-kommerziellen Zwecken erfolgen. Eine darüber hinausgehende unerlaubte Verwendung, Reproduktion oder Weitergabe einzelner Inhalte oder Bilder können sowohl zivil- als auch strafrechtlich verfolgt werden.

ROBERT BECK

LES EFFETS D'UNE LIGNE DU PLAN FREYCINET SUR UNE SOCIÉTÉ RURALE¹

Un aperçu de l'histoire du plan Freycinet

L'histoire des chemins de fer français a souvent été écrite. La plupart des ouvrages la concernant ont expliqué le développement des lignes à partir de 1842, l'évolution des six grandes compagnies ferroviaires à partir des années cinquante et l'emprise du train sur l'industrialisation du pays.

Or il y avait des exclues dans cette historiographie: les populations agricoles et rurales. Cela s'explique par le fait que la construction des lignes du premier ou encore du deuxième réseau, auxquelles les historiens ont accordé leur attention, était marquée par l'idée de rentabilité.

«On ne conçoit pas des lignes destinées à desservir des régions rurales; celles qui sont construites servent accessoirement aux transports du bétail et des grains» (Maurice Wolkowitch)².

La loi de 1865 concernant les lignes d'intérêt local marqua le début d'une demande croissante des populations rurales pour des lignes ferroviaires afin de remédier à la répartition inégale des chemins de fer dans le pays.

Leur désir d'accéder à de nouveaux moyens de communication entraîna la fondation de petites compagnies ferroviaires qui entrèrent en concurrence avec les grandes. François Caron évoque dans ce contexte un «mythe des petites compagnies», comme moyen de lutte contre le monopole des grandes³. Or, leur échec financier apparut dès les années 1870. L'Etat fut dès lors confronté à un certain désordre dans les constructions ferroviaires. Le ministre des Travaux publics, Charles de Freycinet, conçut, avec le concours de la Chambre des députés et du Sénat, dans les années 1878 et 1879, un plan d'équipement promulgué comme loi le 18 juillet 1879 auquel on a donné son nom. Ce plan visait à la structuration des travaux de construction, à stimuler une industrie de pointe, l'acier, et surtout à faire profiter les populations rurales de moyens de communication.

1 Cet article est en grande partie extrait d'une thèse de doctorat de III^e cycle élaborée à la «Freien Universität» de Berlin, sous la direction du professeur Erbe, et qui porte le titre suivant: «Der Plan Freycinet und die Provinzen. Aspekte der infrastrukturellen Entwicklung der französischen Provinzen durch die Dritte Republik». Elle sera publiée fin 1986 par le Peter-Lang-Verlag, Bern/Frankfurt a.M./New York. Cela nous a amené à renoncer dans cet article à indiquer les sources utilisées. Mes remerciements vont à l'Institut Historique Allemand à Paris et à M. Alain Corbin pour leur soutien.

2 Maurice WOLKOWITCH, *L'Economie régionale des transports dans le Centre et le Centre-Ouest de la France*, Paris 1958, p. 44.

3 François CARON, *L'histoire de l'exploitation d'un grand réseau. La compagnie du chemin de fer du Nord*, Paris 1973, p. 197.

Le plan prévoyait, outre l'aménagement et la construction de canaux et de ports, la réalisation de 17 000 kilomètres de nouvelles lignes de chemin de fer d'intérêt général. Le total des frais de cette vaste opération fut évalué à quatre milliards de francs sur dix ans dont le financement devait être assuré par une rente à 3 %.

Face au déficit du budget et au coût croissant du plan (de quatre à huit milliards de francs) le gouvernement fut contraint, en 1883, de chercher le soutien financier de grandes compagnies ferroviaires, afin d'assurer l'achèvement du troisième réseau, dans des conventions qui devaient, à court terme, marquer la victoire des milieux ferroviaires sur une politique d'intervention de l'Etat⁴.

Les nombreuses études portant sur l'histoire ferroviaire et même sur le plan Freycinet lui-même n'ont jamais pris en considération un point essentiel de cette entreprise: une analyse de ce que Robert Specklin a appelé «la pénétration de la France rurale par le rail»⁵. C'est pourquoi une étude purement régionale et locale de la réalisation d'une ligne du plan Freycinet, qui nous amènera à analyser les conséquences politiques, démographiques et économiques de l'arrivée du rail dans une société rurale, s'impose.

Les cantons de Descartes, du Grand Pressigny et de Preuilley, arrosés par la Creuse et par la Claise et situés au sud de l'Indre-et-Loire aux confins du Poitou et du Berry, serviront de cadre géographique à cette étude. C'est là que fut construite la ligne de Port-de-Piles à Tournon-Saint-Martin par Preuilley.

Pour en saisir l'impact sur l'évolution d'une société rurale nous remonterons en milieu de siècle et nous arrêterons en 1914, limite imposée par la Grande Guerre et l'avènement de la voiture et du camion.

L'état des voies de communication avant l'arrivée du rail

Seules deux routes d'assez mauvaise qualité reliaient Preuilley au reste du monde avant l'époque révolutionnaire. Elles formaient des embranchements avec des artères de circulation plus importantes, à savoir la rivière de la Vienne à Châtellerault, et la route du Berry à Loches.

L'état de ces routes s'était sensiblement détérioré pendant l'époque révolutionnaire et l'Empire, et ce n'est que sous la monarchie de Juillet qu'un réseau de routes départementales desservit la contrée. La circulation prédominante avait désormais lieu sur les voies qui se dirigeaient vers la route principale, de Paris à Bordeaux, et la gare de Port-de-Piles, située sur la nouvelle ligne de chemin de fer de Tours à Bordeaux: preuve que le commerce du sud de la Touraine se dirigeait déjà vers le chemin de fer et les grands centres économiques.

Dans une enquête de 1867 on critique encore le mauvais état des chemins vicinaux mais on insiste également sur le fait que tous les marchés de la région étaient accessibles à la population.

La contrée ne faisait donc plus partie de ces «nombreuses collectivités rurales ...

4 Jean-Marie MAYEUR, *Les débuts de la III^e République*, Paris 1973, p. 122.

5 Robert SPECKLIN, *Le progrès technique*, dans: *Histoire de la France rurale*, t. 3, sous la direction de Georges DUBY et Armand WALLON, Paris 1976, p. 190.

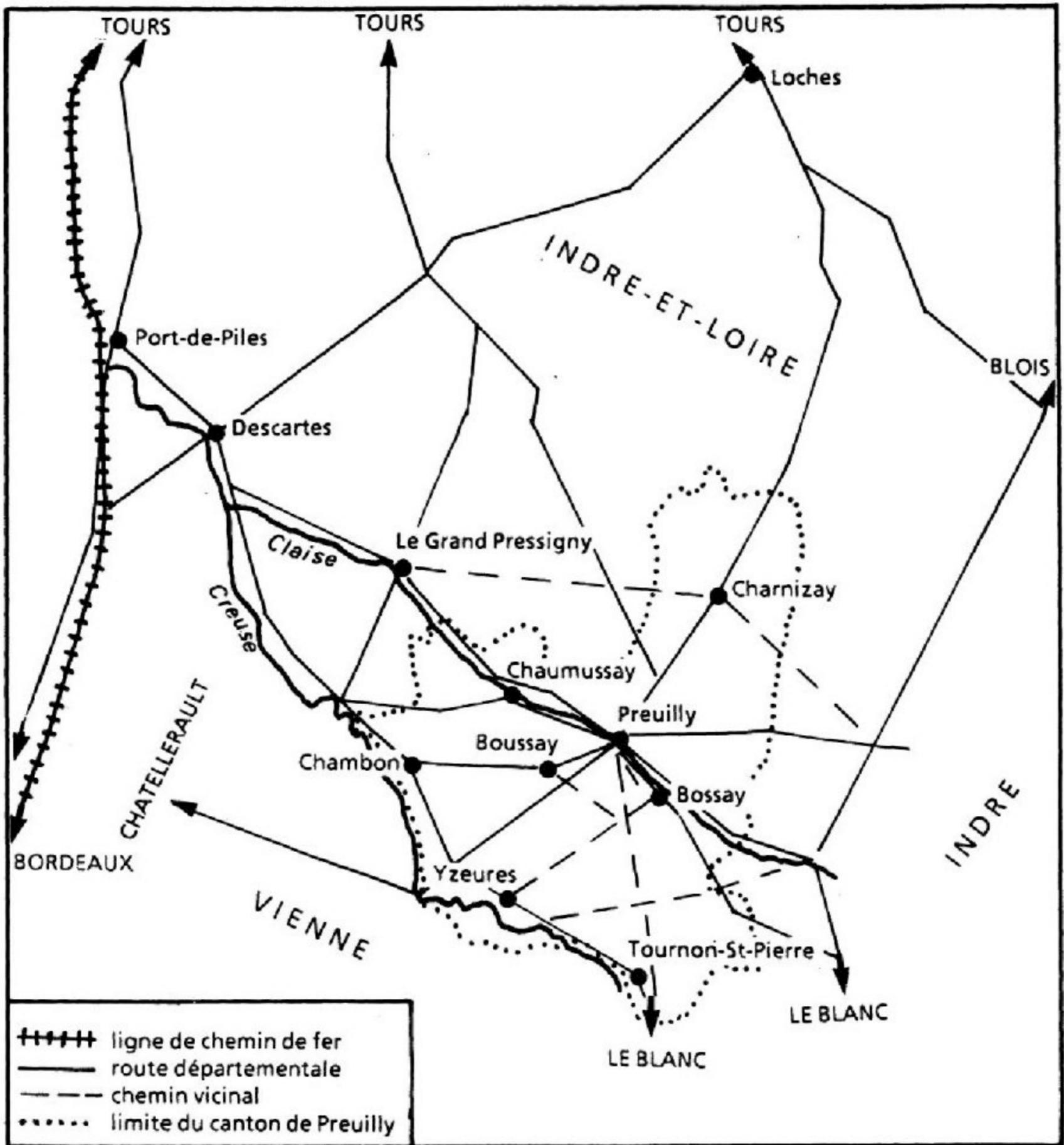


Fig.1 Le réseau routier du canton de Preuilly vers 1870.

emprisonnées dans un semi-isolement⁶. Un réseau routier suffisant et la proximité d'une gare (même si la ville de Preuilley se trouvait à plus de 30 kilomètres de la gare la plus proche) contribuaient au désenclavement de cette région.

Mais, cette nouvelle possibilité, qu'offrait le chemin de fer, allait-elle représenter un réel atout pour ces populations, auxquelles elle était tout spécialement destinée?

Projet et construction de la ligne

Le premier projet de la ligne, antérieur au plan Freycinet et prévoyant de passer par la vallée de la Claise, existait déjà en 1859, mais il avait été abandonné. Ce n'est qu'en 1867 qu'on reparla d'une voie ferrée pour le sud de la Touraine. Une société de propriétaires et de notables de la vallée de la Creuse fut fondée dans le but de créer une ligne de chemin de fer d'intérêt local qui devait partir de la gare de Port-de-Piles, suivre la vallée de la Claise jusqu'à Argenton (Indre) pour y rejoindre la ligne de Paris à Toulouse. Elle devait donc, d'une part, desservir une vaste région encore complètement dépourvue de voies ferrées et, d'autre part, relier deux lignes du premier réseau.

Responsable de cette entreprise était la loi de 1865 qui donnait aux départements le droit de concéder des lignes d'intérêt local. La question posée par la ligne de Port-de-Piles à Tournon (le tronçon situé en Indre-et-Loire) fut donc portée devant le Conseil général du département qui se déclara prêt, en 1869, à la concéder. Le préfet se mit alors en relation avec différentes petites sociétés, mais survinrent les événements de 1870/71.

La guerre finie, la question se reposa aussitôt. Le Conseil général accepta le tracé définitif, qui passait par la vallée de la Claise, et croyait avoir trouvé des concessionnaires en la personne des banquiers parisiens Tenré et Tarault. Il leur accorda une subvention de 20 000 francs au kilomètre, dont 10 000 payés par les communes concernées.

Il ne manquait plus, pour ouvrir les chantiers, que la déclaration d'utilité publique par le Conseil d'État. Mais, entre-temps, Tenré et Tarault s'épuisèrent financièrement et le département fut contraint de chercher un autre concessionnaire. À l'initiative des conseillers généraux républicains ce fut la Compagnie de la Vendée, une des petites compagnies sous le contrôle du spéculateur belge Philippart, qui obtint la concession avec une subvention portée par le Conseil général à 60 000 francs au kilomètre.

Mais le ministre des Travaux publics inséra en 1874 le tronçon de Port-de-Piles à Preuilley dans les lignes d'intérêt général, en levant ainsi au Conseil général le pouvoir de concession: le parlement était désormais responsable de son destin.

On ne parlait plus du tronçon de Preuilley à Tournon dont la prolongation dans l'Indre vers Argenton était également devenue victime d'une des sociétés de Philippart, qui était parvenu en 1872 à obtenir cette concession qu'on devait lui retirer en 1876. La réalisation de la ligne de Preuilley jusqu'à Argenton n'était donc, à ce moment-là, plus du tout assurée.

Or, la loi de classement du 18 juillet 1879 accepta parmi les lignes à classer le

⁶ Eugen WEBER, *La fin des terroirs*, Paris 1983, p. 285.

tronçon de Preuilley à Tournon (n° 91). Celui de Port-de-Piles à Preuilley se trouvait dans la partie de la loi qui prescrivait la réalisation de lignes dont l'étude complète avait été commandée par une loi de 1875.

Le sud de la Touraine obtint encore une liaison ferroviaire avec la ligne de Châtellerault à Tournon (n° 89) et, ce, malgré le désintéret des notables de la région!

Dès le 28 juin 1879 la Chambre des députés déclara l'utilité publique pour toute la ligne de Port-de-Piles par Preuilley, Tournon, Le Blanc et Argenton à la Châtre et fixa les dépenses pour le tronçon de Preuilley à Tournon à 2 millions de francs. Les travaux commencèrent aussitôt mais la crise financière de 1882 imposa un ajournement. Dans les conventions de 1883 qui en résultèrent, l'exploitation de la ligne fut concédée à la Compagnie de Paris à Orléans (PO). D'après elles, l'Etat devait finir les travaux entamés avec le soutien financier de la PO. Le tronçon de Port-de-Piles à Preuilley fut ouvert au mois de juin 1885, celui de Preuilley au Blanc au mois de mai 1886. Le gouvernement avait estimé à deux millions de francs les travaux pour le tronçon entre Preuilley et Tournon. Les travaux d'infrastructure furent distribués d'après le rabais que l'entrepreneur pouvait proposer sur les coûts évalués par les ingénieurs des Ponts-et-Chaussées. Ils furent ainsi estimés à 932 000 francs mais les entrepreneurs choisis proposèrent un rabais d'une moyenne de plus de dix pour cent. A la fin, la somme totale s'élevait à presque 1,05 millions de francs – 25 pour cents de plus.

Lors de l'acquisition des terrains nécessaires, les ingénieurs, face au front uni des propriétaires, furent obligés de payer plus de 4000 francs l'hectare, beaucoup plus que la valeur réelle de la terre. L'Etat essayait bien de faire des économies, mais il n'y parvenait pas.

Dans ce contexte, il faut aussi citer les subventions demandées aux communes. Ainsi, la ville de Preuilley était prête à payer 40 000 francs empruntés au Crédit foncier. Pour l'amortissement de cette somme, le conseil municipal décida 35 centimes supplémentaires, une charge assez lourde que les contribuables semblaient pourtant prêts à porter. Il en fut de même dans les autres communes situées sur la future ligne et même dans d'autres – une preuve du désir des populations de voir la ligne traverser leur pays.

Une ligne du plan Freycinet – électorale?

On a reproché dès son élaboration au plan Freycinet de cacher des buts purement électoraux: le contexte politique dans lequel il fut conçu pourrait aller dans ce sens. La jeune Troisième République qui sortait des luttes électorales acharnées de 1876 et 1877 sous l'Ordre moral, avait besoin de conserver un électorat rural grâce auquel elle avait gagné les législatives. Mais elle sentait également le besoin de conquérir les derniers bastions des forces conservatrices, le Sénat et la chaise du Président dont les échéances s'annonçaient pour 1879 et 1880. L'idée d'un vaste programme de travaux publics dont la plupart des chantiers se trouveraient dans les campagnes françaises semblait alors être un bon moyen de convaincre ces populations de l'efficacité de la nouvelle équipe dirigeante.

Il s'agit donc d'observer si et comment le plan Freycinet a été utilisé dans les

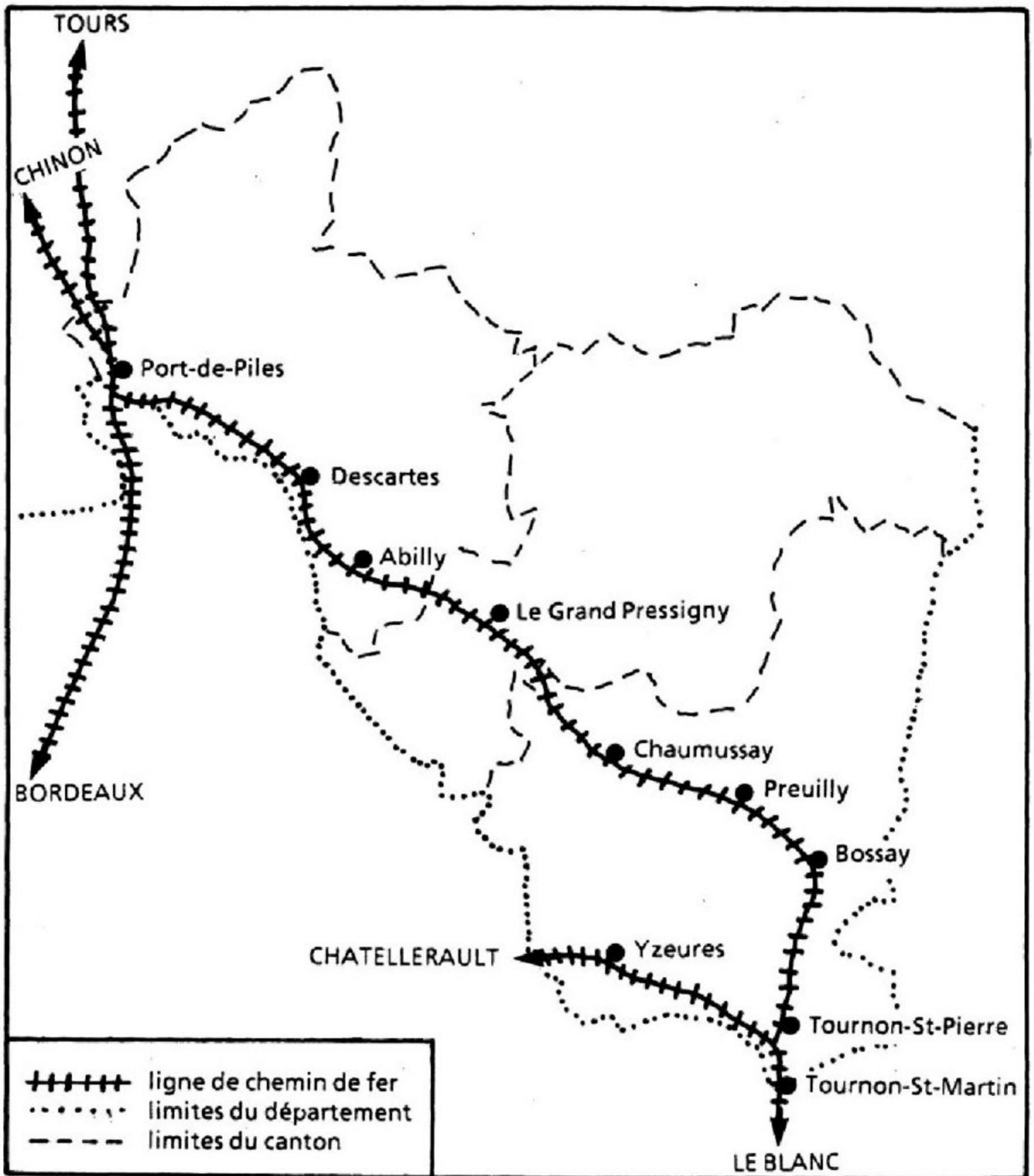


Fig. 2 La ligne de Port-de-Piles à Tournon-Saint-Martin.

campagnes électorales et si les candidats qui ont exploité cet argument ont pu en tirer profit.

La situation politique au sud de la Touraine ne présentait rien d'exceptionnel: après avoir voté pour les candidats officiels pendant le Second Empire, on avait donné en 1869 la confiance à un jeune candidat indépendant, Daniel Wilson. Après la guerre de 1870/71, la contrée avait voté pour la liste conservatrice, pour se prononcer à partir de 1872 de plus en plus pour la République, et ce sous l'influence de Wilson. En 1876 et 1877 les trois cantons votèrent pour lui. Son absence aux élections législatives de 1889 et 1890 (lors d'un scrutin supplémentaire) qui était due à l'affaire des décorations et provoqua la démission de son beau-père, le Président de la République, Jules Grévy, permit aux conservateurs de reconquérir la circonscription. Mais en 1893 elle fit de nouveau triompher Wilson, qui renouvela son succès en 1898 avant de se retirer définitivement de la scène politique.

Le nom de Daniel Wilson a été pendant trente ans étroitement lié à la vie politique de la contrée. Chercher des liens entre la politique et la construction d'une ligne de chemin de fer nous mène forcément à la rencontre de cet homme.

En effet, la ligne de Port-de-Piles à Tournon, dont les tronçons faisaient partie du plan Freycinet, étaient souvent citée dans les discours des campagnes électorales, mais aussi lors des festivités locales, comme au comice agricole de Preuilley en 1872 où le député libéral-conservateur du département, Houssard, haranguait les assistants:

«...Depuis longtemps, Messieurs, j'avais entendu répéter que, dans les cantons riverains de la Claise et de la Creuse, le progrès agricole avait marché d'un pas rapide et sûr ... et que votre pays n'a rien à envier aux autres régions de notre Touraine. Je me trompe, Messieurs; plus heureux que les vôtres, certains cantons possèdent déjà ces voies ferrées qui répandent au milieu d'eux cette prospérité que vous connaîtrez ainsi bientôt je l'espère, lorsque la ligne de la Claise suivra, en la vivifiant, votre riche vallée. Cette utile voie de communication, vous la devrez à vos mandataires, nos collègues, nos amis dont la vaillante insistance a triomphé de toutes les difficultés, de tous les obstacles ...»

Ce n'est pas, à première vue, un discours électoral. Pourtant, à cette époque-là, une lutte d'influence entre le parti libéral-conservateur autour de Houssard et le parti républicain autour de Wilson s'était enflammée. Si Houssard tenait ce discours, c'était donc pour soutenir le conseiller général du canton de Preuilley, le docteur Richard, un républicain modéré et adversaire déclaré de Wilson, dont le rapport pour le Conseil général avait permis en 1871 le vote de subvention départementale de la future ligne et qui depuis jouissait d'une grande popularité dans la population.

Mais revendiquer cette ligne pour son propre compte voulait dire défier Wilson.

Celui qui s'était porté candidat dès 1868 aux élections du Corps législatif de 1869, accompagna l'ingénieur responsable de la société qui voulait construire la ligne de Port-de-Piles à Argenton lors d'une tournée qu'il effectua pour chercher parmi les notables locaux un soutien à son projet. L'intention du jeune Wilson n'était un secret pour personne: entreprendre grâce à la ligne de chemin de fer une campagne personnelle.

Wilson se vit confronté lors des scrutins de 1876 et 1877 aux critiques du conservateur »Journal d'Indre-et-Loire« à cause de la non-construction de la ligne et de son rôle parlementaire jugé néfaste. On lui reprochait surtout l'introduction des

banquiers Tenré et Tarault au Conseil général, et sa position lors du débat à l'Assemblée nationale, quand Houssard et les autres députés du département avaient demandé en 1875 la prompte réalisation de la ligne de Port-de-Piles à Preuilley. Wilson avait combattu cette demande et voté contre.

Il ne reste aucune trace de propos de Wilson concernant cette affaire ou la ligne en général pendant les campagnes des deux scrutins. Or, au cours d'interviews avec des personnes âgées de la contrée, on nous a confirmé que Wilson invitait les électeurs à voter pour lui s'ils voulaient avoir une ligne de chemin de fer. On peut mettre ces propos en relation avec ses affiches du scrutin de 1877 dans lesquelles il insistait sur le rôle qu'il jouait dans la commission des chemins de fer de la Chambre des députés et dont l'agriculture, le commerce et l'industrie de sa circonscription pourraient tirer profit.

Après son absence parlementaire forcée, Wilson se représenta dans la circonscription en 1893, où il se trouvait dans une situation assez inconfortable: combattu par le parti conservateur, il l'était aussi par la gauche républicaine, par le préfet et l'administration. Wilson devait donc user de tous les moyens pour regagner son électorat; aussi, il n'hésita pas à refaire le lien entre son action politique et la construction de la ligne de Port-de-Piles au Blanc comme ce fut le cas à Descartes et au Grand Pressigny, ainsi que le raconte son journal, «L'Union libérale»:

Wilson: »En qualité de rapporteur général de la commission des chemins de fer à la Chambre des députés, j'ai eu la bonne fortune de prendre en mains la défense de nos chemins de fer et en particulier de la ligne de Port-de-Piles au Blanc qui rend à nos populations de si nombreux services.«

Un électeur »C'est à vous surtout que nous la devons!« (Très bien, très bien)

Wilson: »Je vous avais fait cette promesse et j'ai été assez heureux pour la réaliser...«

Il obtint dans les trois cantons une grande majorité en 1893 et 1894⁷. Ensuite il n'utilisa plus la ligne de Port-de-Piles au Blanc comme argument électoral.

Wilson n'avait jusqu'alors pas fait allusion à la République en relation avec cette voie ferrée. Or, l'occasion se présenta lors de l'inauguration du tronçon de Port-de-Piles à Preuilley en 1885, année des élections législatives.

Un train spécial qui comptait parmi les passagers le ministre des Travaux publics, le préfet, les sénateurs et les députés du département, était parti de Tours en direction de Preuilley. A partir de Port-de-Piles il s'arrêtait à toutes les gares décorées de guirlandes et de drapeaux tricolores. Ils étaient accueillis par les populations des communes, la Marseillaise et autres chants patriotiques aux cris de »Vive la République«. Les maires n'oublièrent pas, dans leurs discours, de remercier la République grâce à laquelle ils avaient obtenu cette ligne.

Lors du banquet à Preuilley, un buste de la République trônait au-dessus des têtes des convives, indiquant ainsi la couleur politique de cette fête. Les toasts prononcés allaient tous dans ce sens:

Guinot⁸: »...de la sollicitude constante que le Gouvernement républicain témoigne aux grands intérêts du pays... Nous devons rappeler surtout

⁷ La chambre des députés invalida son élection de 1893, ce qui rendit nécessaire une élection complémentaire dans la circonscription.

⁸ Sénateur républicain d'Indre-et-Loire et maire d'Amboise.

l'initiative prise par tous nos députés, M. Wilson en tête, pour mener cette oeuvre à bonne fin, et obtenir que nos voies ferrées fussent classées dans le vaste programme dont l'éminent et honorable M. de Freycinet est l'auteur...»

et Wilson: »Messieurs, je bois aux bienfaits du Gouvernement républicain, dont nous avons à chaque instant sous les yeux les preuves tangibles. C'est lui qui vous a donné cette ligne.»

Deux exemples parmi de nombreux toasts et discours qui montrent comment on essayait d'associer le nom de la République à une ligne de chemin de fer.

L'année suivante, lors de l'inauguration du deuxième tronçon de Preuilley au Blanc, dans l'Indre, un département conservateur, les festivités gardèrent un caractère neutre. Le contexte politique local, et surtout la proximité des élections, étaient donc importants pour le choix des discours.

Finalement, la promesse et la réalisation de la ligne ont-elles eu des effets sur le comportement électoral?

Tab. I Différences obtenues par Wilson dans les scrutins de 1876 et 1877 dans les communes du canton de Preuilley (en pourcentage)

Communes avec gare		Communes sans gare	
Bossay	+ 7,4	Boussay	- 3,2
Chaumussay	+ 11,0	Chambon	- 13,6
Preuilley	+ 8,8	Charnizay	- 4,3
Tournon - Saint-Pierre	+ 10,9	Yzeures	- 5,7

Après la campagne de 1877 lors de laquelle Wilson avait fait cette promesse, on obtint les résultats suivants dans le canton de Preuilley: les communes, à qui Wilson avait promis une gare, votèrent pour le candidat républicain, toutes les autres pour son adversaire (v. tab. I). La même chose se produisit dans les deux autres cantons.

Mais ce n'est qu'à l'époque de la promesse que le comportement électoral subit une influence. Ensuite, même en 1893 et 1894, nous n'avons plus constaté de différences.

La ligne de Port-de-Piles à Tournon: une ligne électorale? Certes, si l'on prend en considération toute son utilisation dans les campagnes électorales; le plan Freycinet, un moyen de républicanisation du pays? L'inauguration semble le prouver. Or, à partir de 1860, tout projet ferroviaire fournit des arguments électoraux à tous les candidats, et la couleur républicaine de l'inauguration dépendait seulement de la conjoncture électorale et de l'environnement politique. Cette ligne du plan Freycinet n'était pas plus électorale que celles du deuxième réseau ou les lignes d'intérêt local: on les retrouve toutes dans la discussion politique, surtout avant les élections. Et finalement, la question essentielle de l'utilité d'une ligne se trouvait ailleurs, à savoir dans les avantages qu'elle pouvait apporter à une région.

Une ligne du plan Freycinet – facteur d'émigration rurale⁹?

Les structures démographiques du canton de Preuilley se définissaient par une prépondérance de la population éparsée (63 % en 1851) et par une faible densité (40 habitants au km² en 1851, 35 en 1901). Le seul centre de caractère urbain était la petite ville de Preuilley qui comptait environ 2000 habitants. Entre 1851 et 1881 le canton perdit 8 % de sa population, et entre 1881 et 1911 plus de 6 %.

Une analyse plus profonde qui divise le canton en deux catégories, les communes pourvues d'une gare et celles sans gare, dévoile que ce mouvement n'était pas uniforme. Alors que le mouvement déficitaire continua sans interruption dans les communes sans gare, il s'arrêta dans les autres dans la période de 1881 à 1886 – juste à l'époque de la construction de la ligne. Après l'ouverture, par contre, les communes situées sur la ligne perdirent de nouveau des habitants, mais dans une moindre mesure que les autres (v. graphique I).

Une analyse distinguant en plus entre la population agglomérée et la population éparsée montre qu'après 1881 la population des bourgs situés sur la ligne de chemin de fer augmenta, et leur fit gagner en attractivité (v. graphique II), alors que dans tous les autres elle diminua bien que le taux de natalité y soit resté pendant toute l'époque positif: la cause en était donc l'émigration¹⁰.

Depuis 1851, le solde migratoire du canton était sans exception négatif. Mais ici aussi, une étude plus détaillée montre que le solde migratoire de la ville de Preuilley était, la période de 1886/90 exceptée, positif – au contraire des autres communes pourvues ou non d'une gare. La forte émigration qui suivit l'ouverture de la ligne en 1886 s'explique par le départ des gens qui travaillaient directement ou indirectement à la construction de la voie ferrée.

En général, la ligne n'a pas eu d'effet positif sur le solde migratoire des communes rurales, mais il faut mettre cette constatation en relation avec la précédente d'après laquelle le nombre d'habitants des bourgs avec une gare resta stable. C'était donc surtout la population éparsée, c'est-à-dire agricole, qui avait quitté la contrée. La raison du solde migratoire positif de la ville de Preuilley s'expliquait par l'implantation d'une fabrique de meubles qui attirait beaucoup d'ouvriers spécialisés venant surtout des cantons voisins. L'endogamie était de loin plus grande dans les villages sans gare: 70,5 % des jeunes gens qui voulaient s'y marier indiquaient comme lieu de naissance le même village en 1896/1900 – contre 60,9 % dans les communes pourvues d'une gare, et 51,2 % seulement à Preuilley.

Cette image d'endogamie des communes sans gare est en outre confirmée par le développement de la mobilité personnelle mesurée d'après le rayon moyen des mariages extérieurs (v. tab. II). Le relativement bon résultat des communes sans gare s'explique par le résultat de l'une d'elles, Boussay, qui ne se trouvait qu'à quatre kilomètres de la gare de Preuilley.

Le train provoqua donc une ouverture plus grande vers l'extérieur dans les villages situés sur une voie ferrée et arrêta l'émigration, au moins dans les bourgs: de toute

⁹ Le cadre de la recherche se concentre ici sur le seul canton de Preuilley.

¹⁰ Le taux de natalité augmenta considérablement dans 4 des 5 communes avec gare pendant l'époque des travaux tandis qu'il baissa dans les autres – faut-il y voir un effet de la présence d'ouvriers étrangers?

Tab. II Le rayon moyen des mariages extérieurs des habitants du canton de Preuilley (en kilomètres)

	1816/20	1856/60	1896/1900
communes rurales sans gare	6,66	6,98	18,52
communes rurales avec gare	11,55	13,68	26,08
Preuilley	24,77	45,75	62,20

façon il ne l'accéléra pas, contrairement à ce qu'on a également reproché au plan Freycinet à l'époque de son élaboration.

Le train: facteur de changement des structures du marché régional

Déjà avant la Révolution, Descartes était considéré comme le grenier à grains intermédiaire pour le Poitou, le Limousin et le Berry avant de continuer vers Nantes, Bordeaux et l'étranger. Le canton de Preuilley profitait également de ce centre commercial: l'orge de la contrée était transportée à Nantes pour y être expédiée en Angleterre.

La mise en exploitation de la ligne de Tours à Bordeaux offrit de nouveaux débouchés à l'avoine de la région, ce qui montre que cette contrée possédait déjà des liaisons commerciales dépassant le cadre régional avant l'ouverture de la ligne de Port-de-Piles à Tournon.

Le facteur le plus important de la vie commerciale d'une région agricole était la foire; en 1849 le canton en avait 8 par an, dont 3 à Preuilley, 4 à Yzeures et une à Bossay qui jouissaient toutes d'une grande importance.

Or, l'arrivée du rail fut suivie d'une recrudescence des foires. Presque chaque commune demandait sa foire, et celles qui en avaient déjà en sollicitaient d'autres. Leur nombre total passa de 15 en 1886 à 23 en 1902.

Mais la concurrence qu'elles se livrèrent retira beaucoup d'importance à certaines d'entre elles et provoqua surtout une concentration: Yzeures en avait 12, Preuilley 7 qu'on considérait comme étant assez importantes. A titre d'exemple on peut citer la foire de mars à Yzeures en 1911 où l'on vendit 70 wagons de bétail.

Par contre, à côté de ces deux centres, il n'y avait plus à Bossay qu'une seule foire de très vieille tradition et qui jouissait d'une importance certaine.

Cet effet de centralisation des foires n'était pourtant pas généralisé. Dans le canton voisin du Grand Pressigny, le cheflieu avait demandé, en conséquence de l'ouverture de la ligne, six nouvelles foires annuelles. Celles-ci ne se développèrent point et, concurrencées par des foires de tradition dans le même canton, la ville du Grand Pressigny dut en abandonner dix pour n'en garder que deux.

La centralisation des foires observée dans le canton de Preuilley, put donc être entravée par la réstistance des foires de longue tradition. Ce qu'il faut retenir, c'est l'euphorie qui précéda et suivit l'ouverture de la ligne et donna l'espoir d'une promotion du commerce inter- et extrarégional.

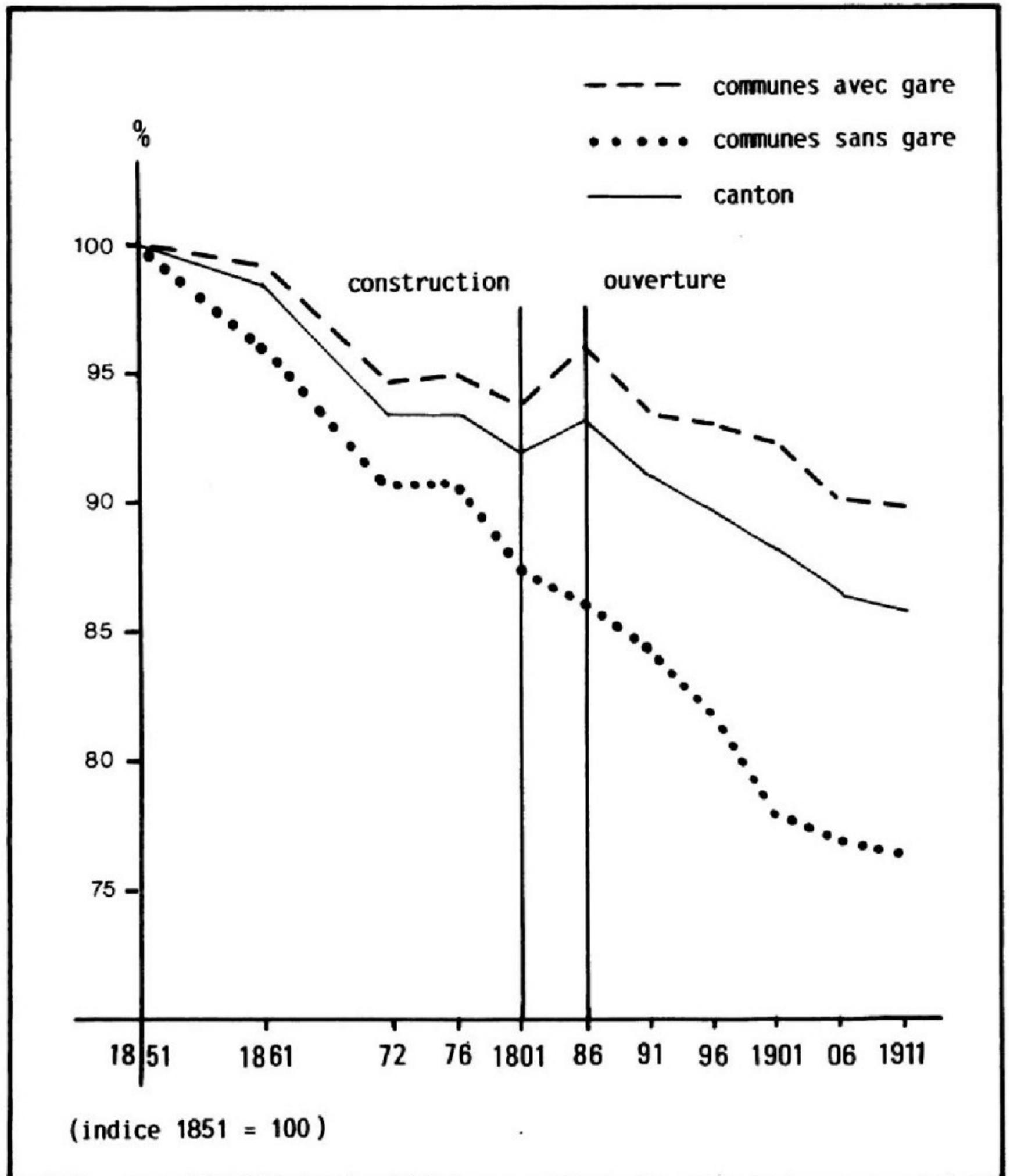


Fig. 3 L'évolution de la population du canton de Preuilley, 1851-1911.

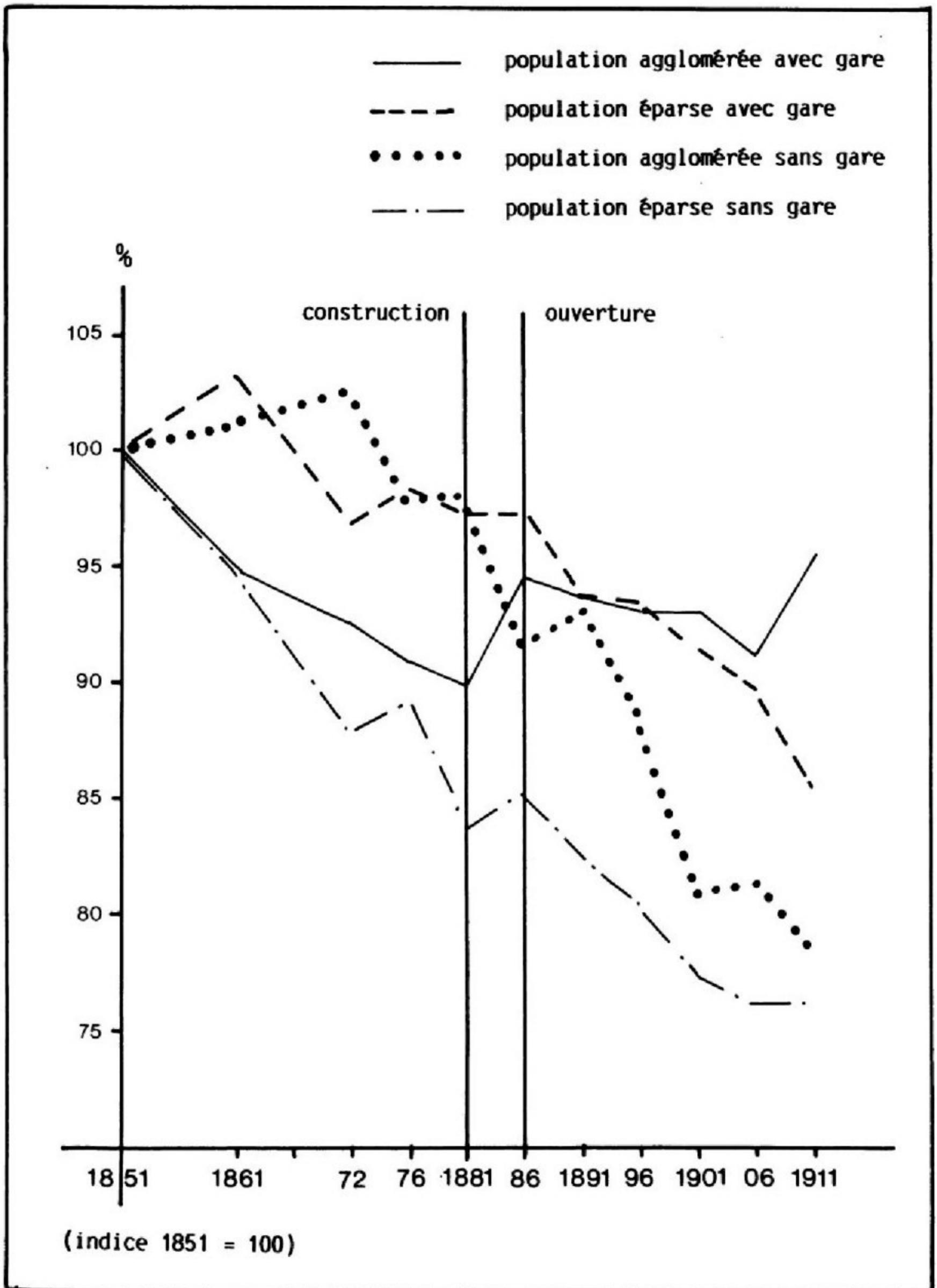


Fig. 4 L'évolution des populations agglomérées et éparses dans les communes avec et sans gare.

Le train – facteur de transformation de l'agriculture

L'exportation des céréales de la contrée vers les centres commerciaux du pays eut des répercussions dans la répartition des cultures: les terres labourables étaient prépondérantes, avant que, en 1882, la chute du prix du blé ne fasse reculer la culture du froment et se développer l'élevage bovin, au point qu'il devint primordial: ceci se traduisit par l'extension des prés, pâturages et des cultures fourragères.

On abattait les bêtes chez les bouchers de la région et expédiait la viande dans des wagons frigorifiques, surtout en direction de Paris, ce qui eut pour conséquence que la gare de Preuilley devint une des plus importantes pour l'expédition des viandes de porc, de veau et de mouton sur le réseau de la PO.

Mais le commerce du bétail vivant représentait également un atout de l'économie régionale comme nous le montre l'exemple de la foire d'Yzeures.

Cette transformation de l'agriculture ayant pour fond la crise agricole, fut entravée dans les communes sans gare comme Charnizay. Nous y avons bien constaté une augmentation de l'élevage, mais en même temps, la culture du blé s'accrut, ce qui traduisait un comportement non conforme aux lois du marché.

Le bois de la forêt de Preuilley, qui s'étend principalement sur la commune de Bossay, était surtout apprécié pour sa qualité de bois de bâtiment. L'arrivée du rail rendit aussi possible l'exploitation de l'écorce qu'on expédiait par le train. L'espace boisé de cette commune s'agrandit encore après 1882.

Un autre rejaillissement de l'ouverture de la ligne pour l'agriculture fut après 1892 une utilisation renforcée des engrais qui conduisit les cultivateurs vers de nouvelles cultures, celles des betteraves et du maïs. Dans la commune de Bossay, on utilisait en 1892 en riches quantités les »superphosphates« et la chaux, inconnus 10 ans auparavant.

Bien que des débouchés pour ses produits aient existé avant, le train eut un effet positif sur l'agriculture de cette région. Il a contribué à sa transformation, devenue nécessaire pour faire face à la crise agricole, à sa modernisation, et à lui ouvrir de nouveaux débouchés.

L'industrie, l'artisanat et le commerce: nouveau dynamisme et nouvelle conscience de consommateur

En 1882 il n'existait dans la région qu'une petite industrie de caractère artisanal: des moulins, des tuileries et une petite fabrique de meubles à Preuilley.

Vers 1885 un fabricant de meubles parisien, amené par Wilson, investit dans cette petite entreprise. En se spécialisant dans la fabrication des meubles d'art, elle s'agrandit au point de compter une centaine d'employés vers 1900. La région tourangelle fournissait une partie de la matière première nécessaire, mais la plupart des autres bois provenaient du Havre et même de l'Autriche.

La date choisie pour l'investissement (elle coïncidait avec la construction du chemin de fer à Preuilley), et la nécessité de bons moyens de communication pour la

matière première nous amènent à conclure que la ligne de Port-de-Piles à Tournon était un des critères de choix de l'emplacement de cette fabrique.

Elle contribua, avec le rôle grandissant d'un centre de foires de la ville après 1900, à donner à cette dernière un nouveau dynamisme. Elle attira de nouveaux métiers: des menuisiers et ébénistes d'abord, mais également des mécaniciens, machinistes, fraiseurs etc. qui dépendaient tous directement de la fabrique. Ainsi s'explique aussi l'augmentation de la population de Preuilly surtout après 1900 et son taux d'immigration très élevé à cette époque¹¹.

Notons cependant que ce fut la seule implantation industrielle due au chemin de fer dans le canton tout comme dans les cantons de Descartes et du Grand Pressigny, où pas une seule ouverture d'atelier industriel ne suivit l'ouverture de la ligne de chemin de fer après 1885/86. L'industrialisation de cette région par la voie ferrée de troisième réseau était donc assez limitée.

Revenons à Preuilly. Ici, l'installation de cette fabrique contribua à donner à la vie artisanale et commerciale de la ville un nouvel élan en attirant de nouveaux métiers: des tailleurs, modistes, horlogers, mais aussi des marchands de cristal et porcelaine (il y en avait six en 1910), de parapluies, de mode, de bicyclettes et même déjà de voitures – traduisant ainsi une nouvelle conscience de consommateur. Des commerçants, pour lesquels le train représentait une «*conditio sine qua non*», étaient les marchands de marée, au nombre de trois, et n'oublions pas non plus le marchand de machines à coudre, tout comme celui de voitures, symbole d'une nouvelle époque. Et au même titre, il faut citer le voyageur – représentant de «*Singer*» pour qui le train représentait sûrement un moyen de locomotion important.

Moins la fabrique que le nouveau poids de ses foires eut une autre conséquence à Preuilly: le nombre d'hôteliers, d'aubergistes, de restaurateurs et de cafetiers s'accrut extraordinairement. En 1880, seules 18 personnes étaient employées dans cette branche; mais en 1910 on dénombrait sept hôtels et 25 auberges à Preuilly!

La fabrique de meubles et le poids de ses nouvelles foires, les deux dus à l'ouverture de la ligne de chemin de fer, contribuèrent donc à faire regagner à la ville un nouveau dynamisme industriel, artisanal et commercial.

Dans les communes rurales l'évolution n'était pas, évidemment, la même. Mais là aussi, nous avons pu constater des différences entre celles pourvues de gare et les autres.

Le nombre d'hôtels et d'auberges-cafés augmenta de manière plus importante dans la première catégorie, de 6 auberges en 1880 à 15 en 1900 et 21 en 1910.

Mais surtout nous trouvons vers 1900, dans les villages, un grand nombre de nouveaux métiers artisanaux qui n'existaient pas, ou dans une moindre mesure, auparavant: boulangers, bouchers, coiffeurs, tailleurs et cordonniers – qu'on ne trouve pas dans les villages sans gare. Ici aussi, la présence d'une gare a contribué au développement d'une nouvelle conscience de consommateur.

¹¹ D'après nos recherches la fabrique a connu une période de stagnation et de régression après 1885, pour retrouver l'expansion seulement après 1900.

Finissons ce point en constatant que principalement dans les communes avec des foires importantes, c'est-à-dire à Yzeures (on y trouve même un marchand de marée) et, dans une moindre mesure, à Bossay, les secteurs secondaire et tertiaire se sont développés sans que ces villages perdent leur caractère agricole.

Le train – nouveau facteur dans la vie quotidienne¹²

Nous avons déjà vu que la mobilité personnelle a augmenté grâce au train, ce qui souligne son importance dans la vie des habitants.

Ils utilisaient le train avant tout pour aller aux foires. Celles-ci, centres commerciaux et sociaux, étaient devenues accessibles dans un rayon plus vaste. Ainsi, on nous a confirmé l'importance grandissante des foires du Blanc pour les habitants du canton de Preuilley à la veille de la Grande Guerre, malgré leur éloignement de 30 kilomètres.

C'est là, aux foires, qu'on se donnait rendez-vous pour se voir, pour faire des courses, pour passer chez le médecin ou le notaire, et finalement, pour conclure des affaires. Des voyages au-delà du rayon fixé par les foires étaient par contre plus rares, bien que certains habitants, «bourgeois», soient même allés jusqu'à Tours pour faire leurs courses, ou à la sous-préfecture de Loches pour des affaires administratives.

L'habitant de Bossay, qui partait pour Tours ou Paris, était bien conscient de l'importance de son voyage: ce n'est pas dans sa commune, mais à Preuilley, qu'il se rendait à pied pour y prendre le train alors qu'il y allait normalement en train!

Notons encore que «partir au régiment» était une des raisons d'entreprendre un voyage plus long et qu'ainsi à partir de 1914 les départs à la gare prirent un aspect plus que sombre.

La marche des trains (il y en avait six par jour, trois dans chaque direction, et deux trains de marchandises) donnait souvent occasion à des plaintes de la population. Le voyageur qui se rendait à Tours devait, à son retour, attendre 11 heures à la gare de Port-de-Piles pour avoir la correspondance en direction de Preuilley. Pour entreprendre un voyage de Chinon au Blanc, c'est-à-dire pour parcourir une distance de 100 kilomètres avec un seul changement de train à Port-de-Piles, on avait besoin de 9 heures. La concurrence entre les chemins de fer d'Etat et la PO empêchait toute coordination des horaires.

Les voyageurs se plaignaient également sur cette ligne du mauvais service: les voitures étaient mal éclairées et mal chauffées en hiver, et, durant des périodes de pluie, l'eau tombait souvent à l'intérieur.

Un tout autre problème préoccupait les habitants et le conseil municipal de Bossay: la PO avait nommé une femme chef de gare de leur village, ce qui déplaisait profondément. En insistant sur les faiblesses physiques du sexe féminin on essaya en vain de se débarrasser d'elle.

Aux habitants qui ne prenaient pas le train, la gare, devenue à Preuilley le but des promenades dominicales, offrait aussi des attractions. C'est pourquoi la municipalité

¹² La plus grande partie de ce point n'est pas contenue dans la thèse. Elle se base surtout sur des interviews, faites en 1984, avec des habitants de la contrée, ainsi que sur les registres de délibérations du conseil municipal de Preuilley et de Bossay.

fit aménager spécialement à leur intention un »boulevard de la gare«, bordé de platanes pour l'ombre, d'un kiosque pour la vente de boissons fraîches et de bancs pour le repos.

Les cafés et buvettes à côté ou en face des gares jouissaient d'une grande popularité. C'est ici qu'on se rencontrait, entre autres, à l'arrivée du train pour voir qui descendait et montait.

La distribution de la presse régionale et nationale dépendait également de la présence d'une gare. Tous les marchands de journaux s'étaient installés à côté d'elles, ce qui facilitait sûrement aussi la vente de littérature aux voyageurs.

La ligne du plan Freycinet – un bilan positif

En résumé, on peut affirmer que la mise en exploitation de la ligne de Port-de-Piles au Blanc a eu plusieurs effets positifs pour le canton de Preuilley :

- elle a arrêté l'émigration dans les bourgs qu'elle traversait;
- elle a changé les structures du marché régional et a ouvert de nouveaux débouchés;
- elle a fait profiter l'agriculture de ces nouveaux débouchés au point que celle-ci a réussi sa transformation, devenue nécessaire face à la crise agricole, et sa modernisation;
- elle a été responsable de l'implantation d'une entreprise industrielle avec des répercussions importantes sur les structures socio-professionnelles du chef-lieu de canton;
- elle a provoqué de nouvelles formes de consommation chez les habitants des bourgs traversés par la voie ferrée.

Cela dit, il ne faut pas oublier les communes dépourvues de gare qui n'ont pas connu le même essor que les villages voisins, plus heureux, et il faut éviter le danger d'une généralisation de ces résultats. Nous avons vu que les exemples de l'industrialisation et de l'évolution des structures de marché ne concernaient pas les deux autres cantons également traversés par la ligne, qu'ils étaient donc, dans le cadre de notre recherche, un fait unique.

Mais tout compte fait, cette ligne a apporté des avantages aux populations de cette contrée. Et n'oublions pas non plus ce que le train représentait dans la vie de ces gens, comment il a probablement influencé les mentalités. Aujourd'hui encore, et malgré l'omniprésence de la voiture, les habitants âgés de Preuilley et de ses environs regrettent de ne plus pouvoir utiliser »leur train«¹³.

13 Le transport des voyageurs fut arrêté en 1975.