



HAL
open science

Une quasi-enquête publique. Les affiches de tarifs de chemin de fer au XIXe siècle

Frédéric Graber

► **To cite this version:**

Frédéric Graber. Une quasi-enquête publique. Les affiches de tarifs de chemin de fer au XIXe siècle. Revue d'histoire des chemins de fer, 2021. halshs-03326582

HAL Id: halshs-03326582

<https://shs.hal.science/halshs-03326582>

Submitted on 26 Aug 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Frédéric GRABER
(CNRS, *Centre Marc Bloch*, Berlin)

Une quasi-enquête publique.

Les affiches de tarifs de chemin de fer au XIX^e siècle

in

Revue d'histoire des chemins de fer, n°55, 2021, pp. 8-21.

(Version postprint)

Résumé

Peu conservées dans les fonds publics et de ce fait peu connues des historiens, les affiches de tarifs de chemin de fer ont pourtant été, au XIX^e siècle, le type d'affiches administratives numériquement le plus important. Cet article s'intéresse à la raison d'être et à la production de ces affiches, qui se présentent sous la forme d'arrêtés préfectoraux. En effet, les tarifs sont l'objet d'un contrôle, qui passe par un appel au public, formellement très proche des enquêtes publiques. Le coût de production de ces affiches, porté par les compagnies, conduit dès les années 1850 à mettre en place un mode de production original pour ces actes administratifs, centralisé à Paris.

Mots-clés : affiches, tarifs, homologation, enquête publique, transport, publication, tirage, centralisation.

« Les tarifs, dûment homologués, deviennent la loi des transports par chemin de fer. (...) Les tarifs sont les types de contrats seuls autorisés. (...) Telle est la définition juridique qu'on peut donner des tarifs de chemin de fer ; elle est moins éloignée qu'il ne semble du sens étymologique du mot "tarif" (...) qui appartient en réalité à la langue arabe, et dont le sens propre est "annonce, publication, action de faire connaître" » (Mittre, 1912, p. 418).

Les affiches de chemin de fer sont un objet familier de l'historiographie et des collectionneurs. Ces affiches publicitaires sont surtout connues et appréciées pour leurs qualités esthétiques : de grandes affiches colorées représentant des destinations variées vers lesquelles les compagnies de chemin de fer proposent d'emmener leurs clients (Belvès, 1980 ; Favre, 2005 ; Pégé-Defendi, 2003). Ces affiches s'inscrivent à plein dans un moment d'expansion de la publicité, à partir des années 1870. Celle-ci profite du perfectionnement de la lithographie polychrome, qui permet désormais de grands tirages sur des papiers grands formats, pour confier à des dessinateurs spécialisés (typiquement Jules Chéret) la réalisation d'affiches illustrées en couleur (Twyman, 2013). Si elles relèvent de la publicité, ces affiches

n'en sont pas moins rapidement reconnues comme objets d'art¹, suscitant la passion de collectionneurs et l'organisation d'expositions dès les années 1880².

Mais les affiches de chemin de fer sont loin de se réduire à la publicité et précèdent de beaucoup les années 1880. Cet article propose de s'intéresser à un genre d'affiches de chemin de fer méconnu et plein de surprises : les affiches de tarifs, principalement pour le transport de marchandises. Ce type de documents, esthétiquement moins séduisants, puisqu'il s'agit généralement d'affiches-textes, sans illustrations, peut sembler marginal au premier abord, parce qu'il n'est pas très présent dans les archives³. Nous montrerons pourtant, en nous intéressant à la matérialité de leur production, que ces affiches ont été tirées à des volumes extraordinaires et apposées dans l'espace public, bien au-delà des seuls contextes ferroviaires (gares et stations). En effet, les affiches de tarifs de chemin de fer ne sont pas, au moins pendant une partie du XIX^e siècle, des documents produits par les compagnies de chemin de fer, mais des affiches administratives, qui visent non pas seulement l'information du public mais aussi, dans une certaine mesure, ses réactions. Ces affiches ont même un statut tout à fait à part dans l'ensemble de l'affichage administratif, puisqu'elles constituent, et de très loin, le type d'affiche administrative qui a été le plus imprimé au XIX^e siècle – plus précisément entre les années 1840 et 1888. Derrière le nombre se cache aussi un mode de production et de circulation des affiches particulièrement original, qui fait que l'on peut retrouver à travers toute la France des affiches identiques, à quelques rares détails près, alors qu'elles publient des arrêtés préfectoraux qui ont été pris localement dans des départements distants.

L'homologation des tarifs de chemin de fer : une quasi-enquête publique

Nous avons croisé les affiches de tarifs de chemin de fer pour la première fois dans le cadre d'un travail sur l'histoire de l'affichage administratif en France (Graber, à paraître). Ce travail s'appuyait sur un dépouillement des archives d'un imprimeur du Mans, Monnoyer. Ce fonds, conservé aux Archives départementales de la Sarthe, contient en effet des registres de commandes des travaux d'imprimerie réalisées pour la préfecture de la Sarthe de 1847 à 1880, période pendant laquelle Monnoyer était l'imprimeur quasi exclusif de la préfecture⁴ (photo 1). Le dépouillement de ces registres nous a permis d'établir une liste des 2 862 affiches commandées par la préfecture à l'imprimeur manceau durant cette période de 34 ans. Or, à la lecture de cette liste, on est frappé par l'apparition dans les commandes de la préfecture de la Sarthe, à partir de 1858, d'un nouveau type d'affiches, qui se multiplient ensuite dans les années 1860 et 1870 : les affiches de tarifs de chemin de fer. Elles représentent un des comptes les plus importants, entre 7 et 20, parfois jusqu'à 38 commandes

¹ Ces affiches illustrées ont été au cœur d'un mouvement de relativisation de l'opposition, traditionnelle en histoire de l'art, entre instrumentalisation commerciale et autonomie esthétique (voir Henatsch, 1994).

² Ernest Maindron (1896, p. 2) est à la fois un analyste et un promoteur de cet engouement pour les nouvelles affiches : « les murailles autrefois laissées à la réclame banale ou purement industrielle, (...) les palissades froides et nues de nos édifices en construction, sont devenues de véritables musées où la masse pensante, amoureuse d'art, trouve à satisfaire quelques-unes de ses aspirations. »

³ Au moins dans les grands fonds d'affiches numérisés. On compte par exemple 10 tarifs de chemins de fer sur 4 158 affiches du XIX^e siècle à la bibliothèque Méjanes d'Aix-en-Provence, 7 sur 13 500 affiches aux Archives municipales de Lyon (toutes périodes), 29 sur 4 910 affiches aux Archives municipales d'Angers (toutes périodes).

⁴ Archives départementales de la Sarthe (désormais AD72), 19J – 231 à 242. Nous avons écarté le Registre 242 (1881-1887), parce que Monnoyer n'est plus alors imprimeur exclusif, même s'il continue à imprimer occasionnellement pour la préfecture.

par an, pour des tirages allant de 125 à 200 exemplaires par commande, selon les lignes de chemin de fer concernées (figure 1).



Photo 1. Préfecture de la Sarthe, *Chemin de fer de d'Orléans et prolongements. Arrêté concernant l'addition des os expédiés du Mans à Nantes au tarif spécial D n° 17*, 4 juin 1861, Le Mans, Monnoyer, 1861, 45 × 55,5 cm (AD72, 25Fi – 363).

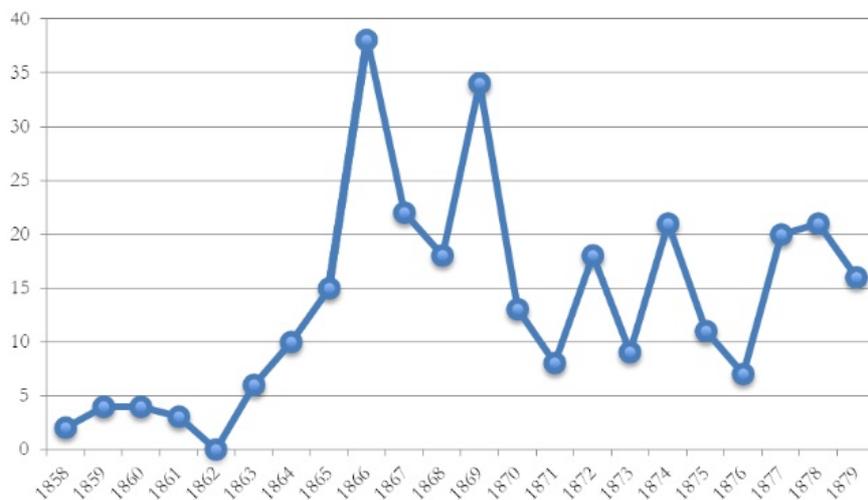


Figure 1. Nombre de commande d'affiches de tarifs de chemins de fer figurant dans les registres de commande de la préfecture de la Sarthe auprès de l'imprimerie Monnoyer (1858-1880) (AD72, 19J – 231 à 241).

Pourquoi la préfecture commande-t-elle des affiches de tarifs de chemin de fer ? La consultation des affiches elles-mêmes permet de constater qu'il s'agit en fait d'arrêtés préfectoraux autorisant la perception d'un tarif, c'est-à-dire un prix fixé pour des opérations de transport d'une nature bien précise, spécifiant entre autres les quantités minimales et les

trajets concernés⁵. Mais pourquoi a-t-on besoin d'un arrêté préfectoral pour autoriser un tarif de chemin de fer ? Pourquoi doit-on afficher ces tarifs et pourquoi sont-ils nombreux ?

Les chemins de fer sont, au XIX^e siècle, à quelques exceptions près, des entreprises privées, sous le régime de la concession. Ces compagnies ne sont pas pour autant libres de fixer leurs tarifs comme elles l'entendent : les compagnies ont obtenu l'exploitation directe des réseaux, mais l'État s'est réservé un droit de contrôle, en particulier sur les tarifs (Caron, 1997). Le cahier des charges de la concession fixe d'abord des tarifs dits « maximum », qui ne sont pas des tarifs directement applicables, mais plutôt des limites tarifaires que la compagnie ne peut en aucun cas dépasser. Chaque compagnie doit ensuite demander à l'administration l'homologation des tarifs dits « d'application » qu'elle souhaite effectivement adopter⁶. Ce dernier tarif, une fois validé par l'administration, devient la norme juridique applicable – les contemporains parlent même de loi⁷ – puisque c'est le seul contrat autorisé pour le transport en chemin de fer, pour un certain type de marchandises et de trajets. La publication de ce tarif est donc impérative, au même titre que celle des règlements administratifs.

La procédure d'homologation des tarifs s'apparente à une sorte d'enquête publique, comme la loi en prescrit depuis l'Empire en préalable à un grand nombre de projets techniques et industriels : l'enquête publique consiste à déposer dans un lieu public, une mairie ou une préfecture, pendant une durée limitée, allant de quelques jours à plusieurs mois selon les procédures, une version plus ou moins simplifiée du projet, et d'appeler par affiches les citoyens à venir déposer les observations qu'ils pourraient avoir à ce sujet (Graber, 2016). Dans le cas des affiches de tarifs de chemin de fer, cependant, ce n'est pas l'administration mais les compagnies elles-mêmes qui doivent dans un premier temps informer le public de leur intention de créer ou de modifier un tarif (photo 2). Ces projets de tarif doivent être affichés non seulement dans toutes les gares et stations susceptibles d'être concernées, mais aussi dans toutes les localités voisines que l'ingénieur du contrôle (l'agent de l'État chargé de surveiller l'exploitation du chemin de fer) juge nécessaires⁸. Ces affiches doivent rester apposées pendant un mois, délai pendant lequel le public – n'importe qui en théorie, mais dans les faits plutôt les industriels et négociants – peut présenter ses observations, et au terme duquel les compagnies pourront percevoir le nouveau tarif, si le ministre l'a entériné.

La publication par les compagnies (et non par l'administration) a d'abord posé problème. Les compagnies n'ont pas pris très au sérieux l'affichage de ces projets de tarifs – elles ont produit et apposé peu d'affiches, des affiches qui disparaissaient trop rapidement, bien avant le terme du délai légal – suscitant les réclamations des chambres de commerce et des particuliers⁹. Elles ont même parfois cherché à raccourcir les délais par l'apposition

⁵ Le fonds d'affiches administratives constitué par l'imprimeur Monnoyer contient 175 affiches de tarifs de chemins de fer, dont une dizaine imprimées par Monnoyer lui-même (Archives départementales de la Sarthe, *Inventaire provisoire du fonds 25Fi*).

⁶ Pour une description détaillée de ces procédures et de leurs évolutions, voir Mitre (1912, p. 265-276). À propos de l'homologation, voir Guillaume-Hofnung (1985, p. 123-138).

⁷ *Arrêt de la Cour de cassation*, 31 décembre 1866, dans *Bulletin des arrêts de la Cour de cassation rendus en matière civile*, n° 10, 1866, p. 308-310 : si les cahiers des charges imposés aux compagnies sont des actes législatifs, « il en est de même des tarifs dressés en exécution de ces dispositions, qui (...) deviennent la loi du public et des compagnies ».

⁸ Voir *Circulaire du ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics*, 31 octobre 1855, dans Lamé-Fleury (1868, p. 286).

⁹ *Ibid.*

d'affiches antidatées, tant elles avaient intérêt à appliquer leur nouveau tarif au plus vite. L'administration a donc renforcé son contrôle sur l'affichage, en faisant constater la date de l'apposition par les commissaires de surveillance administrative, qui seuls peuvent délivrer des certificats, en leur faisant vérifier aussi que l'affichage était maintenu pendant toute la durée de l'instruction. Les compagnies ont protesté qu'il leur était difficilement possible de faire apposer des affiches sur l'ensemble du parcours concerné le jour même de l'impression de l'affiche : l'envoi de l'affiche aux différentes localités et stations prenait nécessairement plusieurs jours et si l'administration faisait courir le délai d'un mois à partir de l'apposition de la dernière affiche, cela revenait à faire perdre plusieurs jours aux compagnies. Pour résoudre cette dernière crispation, l'administration a invité les compagnies, à partir de 1858, à faire postdater les affiches à l'imprimerie, de manière à pouvoir les apposer toutes le même jour, choisi par la compagnie elle-même comme début du délai légal¹⁰. L'affichage n'est d'ailleurs pas seulement un objet de tension avec l'administration, mais aussi de plus en plus avec les particuliers qui s'estiment mal informés : la régularisation de l'affichage devient progressivement un impératif pour les compagnies, confrontées à des procès nombreux dans lesquels les particuliers attaquent (et souvent gagnent) pour défaut d'affichage¹¹.

Parallèlement à l'affichage, les compagnies doivent transmettre leur projet au ministre chargé des Travaux publics, avec des exemplaires des affiches du projet, des certificats d'affichage et un mémoire justificatif du nouveau tarif¹². Elles doivent aussi en informer les préfets et le service du contrôle, qui est chargé de réaliser une étude comparative des tarifs avec ceux en vigueur sur le réseau français. Chaque préfet concerné reçoit deux affiches du projet, afin qu'il puisse en transmettre une à la chambre de commerce (ou chambre consultative des arts et manufactures) qu'il appelle à transmettre ses observations au ministre¹³ : passé le délai d'un mois, son silence est considéré « comme équivalant à une adhésion »¹⁴. La procédure s'appuie donc, tant pour la participation des particuliers appelés par l'affichage que pour les chambres de commerce sollicitées spécialement, sur la logique classique des enquêtes publiques : le silence des administrés vaut consentement¹⁵. Le ministre demande aussi l'avis d'un comité consultatif des chemins de fer, qui semble avoir eu une influence décisive sur ses décisions d'homologuer les tarifs¹⁶. Seules les compagnies peuvent

¹⁰ Voir *Circulaire du ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics aux administrateurs des compagnies de chemins de fer, 17 avril 1858*, dans Lamé-Fleury (1868, p. 287).

¹¹ *Arrêt de la Cour de cassation, 19 juin 1850*, dans *Bulletin des arrêts de la Cour de cassation rendus en matière civile*, n° 6, 1850, p. 156-158 : la cour donne raison aux mariniers de la Seine contre la Compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen qui avait abaissé ses tarifs sans les porter préalablement à la connaissance du public par voie d'affiche.

¹² Les certificats d'affichage sont des affiches portant la mention « des exemplaires de la présente affiche ont été apposés... certifié par... » (Chemin de fer de Paris à Orléans, 1875, p. 44).

¹³ Voir la *Lettre du directeur de la Cie des chemins de fer de l'Ouest au préfet du département de la Sarthe, 22 juin 1877* (AD72, 5S – 30) utilisée ensuite par le préfet comme brouillon de sa lettre au président de la chambre de commerce du Mans.

¹⁴ *Circulaire ministérielle du 23 juillet 1880*, citée par Mittre (1912, p. 268).

¹⁵ La différence majeure, dans la procédure tarifaire, est la question du délai qui court pour tout le monde – le public, les chambres de commerce, le ministre – alors que dans l'enquête publique, le délai ne concerne que le public. Il permet de clore l'espace d'expression des protestations légitimes, pour ensuite confier à l'administration, mais sans limite de temps précise, le soin d'instruire le dossier.

¹⁶ Présidé par le ministre, ce comité a été successivement qualifié de commission générale ou centrale, puis de comité consultatif. Il est d'abord composé de parlementaires, d'ingénieurs et d'académiciens, puis, à partir de 1852, de conseillers d'État et d'ingénieurs d'État et, après 1872, de membres de l'administration du contrôle et de délégués de plusieurs ministères, ainsi que d'un membre de la chambre de commerce de Paris. Ce n'est qu'en 1880 que ce comité s'élargit véritablement en accueillant plusieurs parlementaires et des représentants du commerce et de l'industrie (ministère des Travaux publics, 1881, p. 6-19).

proposer un tarif, le ministre ne pouvant que l'accepter, le refuser ou proposer des modifications, que les compagnies sont libres d'accepter ou de refuser (Aucoc, 1880).



Photo 2. Chemins de fer de Paris à Orléans et de l'Ouest, *Tarifs communs à petite vitesse. Avis au public. 18 juin 1877*, Paris, Chaix, 1877, 31 × 51 cm (AD72, 5S – 30).

L'affiche est imprimée sur papier de couleur et timbrée, comme il se doit pour les affiches des particuliers, seules les affiches administratives pouvant être imprimées en blanc et sans timbre. Les affiches transmises à l'administration ne sont toutefois pas toujours timbrées : pour s'épargner le timbrage des affiches envoyées au ministre, aux préfets et au contrôle, les compagnies envoient souvent des affiches non timbrées mais tamponnées « épreuve ».

Les tarifs de chemin de fer sont classés en « grande vitesse » (ou G.V.) et « petite vitesse » (P.V.), pour lesquels les délais de livraison sont plus longs. On distingue ensuite entre les « tarifs généraux » (qui appliquent les conditions du cahier des charges) et les « tarifs spéciaux » (pour lesquels l'expéditeur accepte des conditions moins favorables qu'au cahier des charges en échange d'une réduction de prix.) Par défaut, c'est le tarif général qui est désigné. On distingue, par ailleurs, des « tarifs intérieurs » (qui ne s'appliquent que sur le réseau de la compagnie) et des « tarifs communs » (à plusieurs réseaux). Pour se retrouver dans le très grand nombre de tarifs, les compagnies ont adopté au cours des années 1860 des systèmes de numérotage – l'administration cherchant à les faire converger – qui associent à chaque numéro un type de transport ou de marchandise. Le P.V. n° 6 correspond ainsi au transport des boissons en « intérieur », le P.V. n° 106 au transport des boissons en « commun ». En 1877, les Compagnies de l'Ouest et de l'Est utilisent déjà ce système, les Compagnies du Nord, d'Orléans et du Midi utilisent encore leur propre classification.

Le délai passé, l'affiche prend son temps

Une fois la décision ministérielle prise, les préfets sont invités à prendre des arrêtés pour rendre ces tarifs exécutoires dans les départements. Chaque arrêté doit être imprimé en placard et apposé aussi largement que l'affiche du projet. La production de cette nouvelle affiche reprend d'ailleurs en partie celle du projet de tarif¹⁷ : le préfet utilise généralement cette dernière comme brouillon pour élaborer son arrêté, surtout si l'affiche doit inclure des tableaux (photo 3).

¹⁷ *Circulaire ministérielle du 15 avril 1854*, citée par Lamé-Fleury (1868, p. 285) : « lorsque les préfets ont sous les yeux les propositions de la compagnie et la décision de l'administration supérieure, ils possèdent tous les éléments nécessaires pour prendre leurs arrêtés ; il suffit d'intercaler, comme dispositif, entre le préambule et la formule finale, le projet de tarif tel qu'il a été homologué ou modifié par l'administration. »

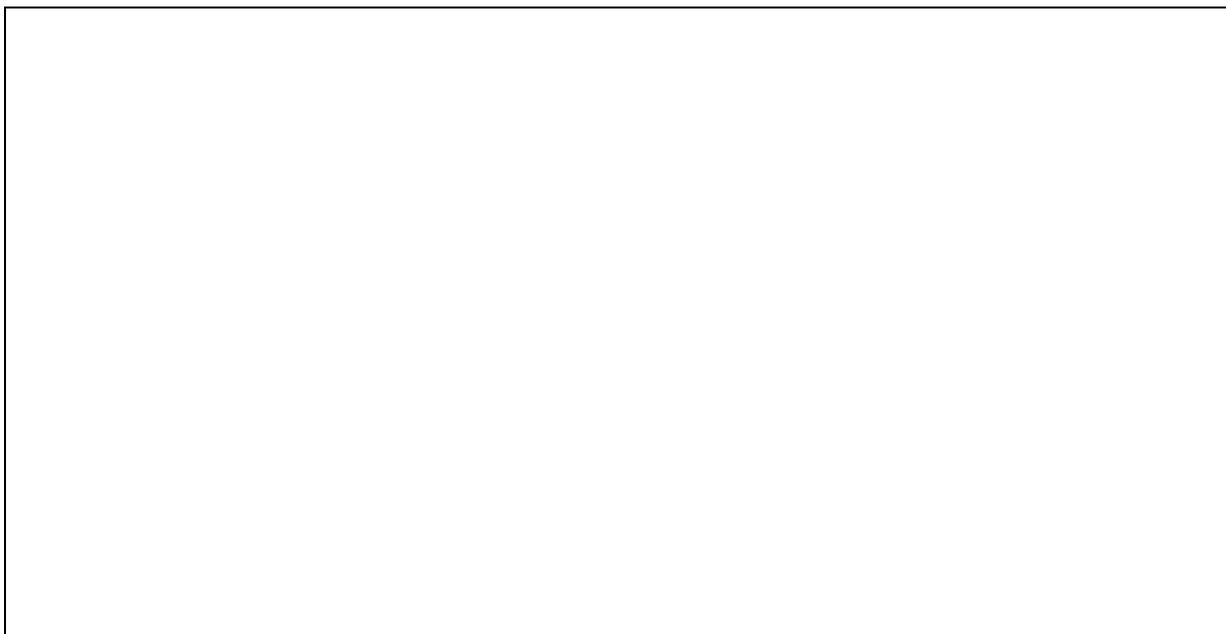


Photo 3. Chemins de fer de Paris à Orléans et de l'Ouest, *Additions et modifications au Tarif spécial P.V. n° 11*, 1^{er} décembre 1877. Paris, Renou, Maulde et Cock, 1877, 45 × 21 cm. Fragment découpé et retravaillé par la préfecture de la Sarthe (AD72, 5S – 31).

Ce sont ces arrêtés, imprimés en placard, que l'on trouve mentionnés dans les registres de commande de l'imprimerie Monnoyer. Le tirage varie de 125 à 200 exemplaires en fonction des trajets et du nombre de compagnies impliquées. Un tarif commun aux compagnies d'Orléans et de l'Ouest est généralement tiré à 200 exemplaires, dont 60 sont envoyés aux inspecteurs du contrôle (25 à celui d'Orléans, 35 à celui de l'Ouest), cinq au ministre pour approuver l'affiche et deux à la chambre de commerce pour l'informer de l'homologation¹⁸. Comme il reste toujours deux ou trois affiches dans le dossier de la préfecture, on peut considérer que 130 affiches sont effectivement apposées dans les gares, stations et villes des localités environnantes, le long des deux réseaux dans le département de la Sarthe¹⁹. L'intégralité des frais d'imprimerie, d'expédition et d'affichage des arrêtés est ensuite reportée sur les compagnies²⁰. Le coût de l'impression est très variable, entre 12 et 48 francs – avec une moyenne autour de 20 francs – et dépend principalement de la complexité de la composition, c'est-à-dire surtout des tableaux qui occupent souvent une place importante dans ce type d'affiches, davantage que du nombre d'exemplaires²¹.

Quand on examine avec attention les dossiers préfectoraux concernant ces affiches, on constate que si l'arrêté est souvent pris dans les deux ou trois semaines suivant la décision ministérielle, la production de l'affiche de l'arrêté peut s'étaler sur plusieurs mois. Pour reprendre l'exemple du tarif pour la liqueur de genièvre en caisse en 1877 (photo 2), on peut reconstituer le déroulement suivant :

¹⁸ Chemin de fer de l'Ouest et d'Orléans, *Tarif commun Ouest P.V. n° 106 Orléans E n° 78* (AD72, 5S – 30).

¹⁹ Les *Listes des affiches apposées à La Rochelle* (1874-1885) mentionnent, souvent plusieurs fois par mois, des affiches de chemins de fer, dont on appose en ville de 5 à 20 exemplaires (Archives municipales de La Rochelle, 2I – 15).

²⁰ *Lettre du directeur de la Cie des chemins de fer de l'Ouest au préfet du département de la Sarthe*, 16 juin 1886, contestant le détail de la facture des frais d'imprimerie (AD72, 5S – 30).

²¹ Pour les valeurs extrêmes, voir les registres Monnoyer (AD72, 19J – 237, commande 277 et 19J – 238, commande 120).

18 juin 1877	Affiche du projet de tarif par les Compagnies de l'Ouest et d'Orléans
9 août 1877	Décision ministérielle homologuant le tarif
30 août 1877	Arrêté du préfet de la Sarthe
14 nov. 1877	Premier envoi de l'arrêté à l'imprimerie Monnoyer
8 déc. 1877	Envoi du « bon à tirer » à Monnoyer
15 déc. 1877	Mention de la commande des affiches dans le registre Monnoyer
20 déc. 1877	Envoi des affiches au ministre, aux inspecteurs et à la Chambre de commerce

Autant l'affiche du projet de tarif était l'objet de grandes attentions pour que le délai d'affichage soit précisément constaté et réduit au plus court, autant l'affichage des arrêtés de tarif est particulièrement décontracté. Cela s'explique parce que les compagnies sont autorisées à percevoir le nouveau tarif dès la décision ministérielle, dont elles sont d'ailleurs informées par courrier dans les 24 heures²². Cette décision intervient généralement après le délai d'affiche d'un mois, sauf pour les tarifs temporaires, par exemple les tarifs touristiques saisonniers pour les destinations estivales, que le ministre homologue très rapidement et qui peuvent être perçus dès l'annonce de la décision²³. Les arrêtés préfectoraux sont donc essentiels pour rendre la décision du ministre exécutoire dans les départements, mais personne ne semble s'être soucié leur publication parfois très tardive, intervenant bien après que les compagnies commencent à percevoir le tarif²⁴.

Une avalanche d'affiches et la centralisation de leur production

Les compagnies de chemin de fer se sont plaintes à plusieurs reprises des complications et des dépenses importantes qu'entraîne pour elles l'obligation d'obtenir puis d'imprimer, dans chaque département traversé par les lignes concernées par le nouveau tarif, un arrêté préfectoral qui seul rend le tarif exécutoire. Pour un tarif commun entre la compagnie du Nord et celle de la Méditerranée, allant, par exemple, de Lille à Lyon, les compagnies doivent non seulement afficher elles-mêmes leur projet de tarif sur l'ensemble du parcours, mais une fois obtenue l'homologation par le ministre, elles doivent encore demander à chacune des onze préfectures concernées de produire un arrêté préfectoral. Ce dernier est généralement imprimé localement, puisque seule la préfecture peut en ordonner l'impression. La procédure est longue, elle est surtout coûteuse pour les compagnies qui doivent *in fine* porter tous les frais d'impression et d'affichage : en effet, dans chaque département, l'affiche donne lieu à une nouvelle composition, qui représente la plus grande partie du coût lorsqu'elle inclut des tableaux compliqués.

²² *Circulaire ministérielle du 15 avril 1850*, citée par Mitre (1912, p. 270).

²³ Voir, par exemple, les billets proposés par la Compagnie de l'Ouest le 15 avril 1877, homologués par le ministre le 4 mai 1877 : les billets sont vendus à partir du 5 mai 1877, alors que l'arrêté préfectoral n'intervient que le 18 mai 1877. Sur ce genre de tarifs, il est fréquent que l'affiche initiale de la Compagnie mentionne la date à partir de laquelle les billets seront vendus à ce tarif (Chemin de fer de l'Ouest, *Bains de mer de Saint-Malo. À partir du 5 mai 1877, Billets d'aller-retour à prix réduits*, Paris, Renou, Maulde et Cock, 1877, 45 × 21 cm, AD72, 5S – 31).

²⁴ Lamé-Fleury (1868, note 2, p. 289) remarque ainsi que « quant au délai dans lequel ces tarifs peuvent ou doivent être mis à exécution à partir de la notification, la jurisprudence est muette. »

Les compagnies ont donc demandé et obtenu en 1847 du ministre des Travaux publics que soit mis en place – au moins dans certains cas – un système centralisé de production des affiches préfectorales pour faire baisser les coûts d'impression²⁵. Lorsque les trajets concernés par un nouveau tarif passent par les départements de la Seine et de la Seine-et-Oise, les compagnies sont priées de se mettre en relation avec le préfet de police de Paris et avec les préfets des départements concernés pour qu'il ne soit fait qu'une seule composition de l'arrêté : les préfets de province doivent désormais commander auprès du préfet de police de Paris le nombre d'exemplaires dont ils ont besoin. Le fonctionnement de ce système, qui est mis en place par tâtonnement dans les années suivantes, est consacré et fixé par une circulaire ministérielle en 1854²⁶. Une fois la décision ministérielle intervenue sur un tarif, le préfet de police de Paris produit une ordonnance de police pour ce tarif. Elle est envoyée chez l'imprimeur de la préfecture de police – Boucquin, pour la plus grande partie de la période – qui compose l'ordonnance et en tire un certain nombre d'épreuves. Celles-ci sont ensuite envoyées dans les départements, où les préfets les corrigent à la main pour les transformer en un arrêté préfectoral local, puis les renvoient avec la commande du nombre d'exemplaires souhaité à la préfecture de police de Paris. L'imprimeur Boucquin procède alors aux différents tirages, reprenant marginalement la composition pour l'adapter à chacune des épreuves corrigées²⁷. Cette procédure se retrouve dans les archives départementales qui conservent aussi bien l'affiche définitive (photo 5) que l'épreuve (photos 4). Cette dernière est, en effet, retournée aux préfets pour prouver que d'éventuelles erreurs seraient de leur fait : l'épreuve fait donc trois voyages Paris-province.

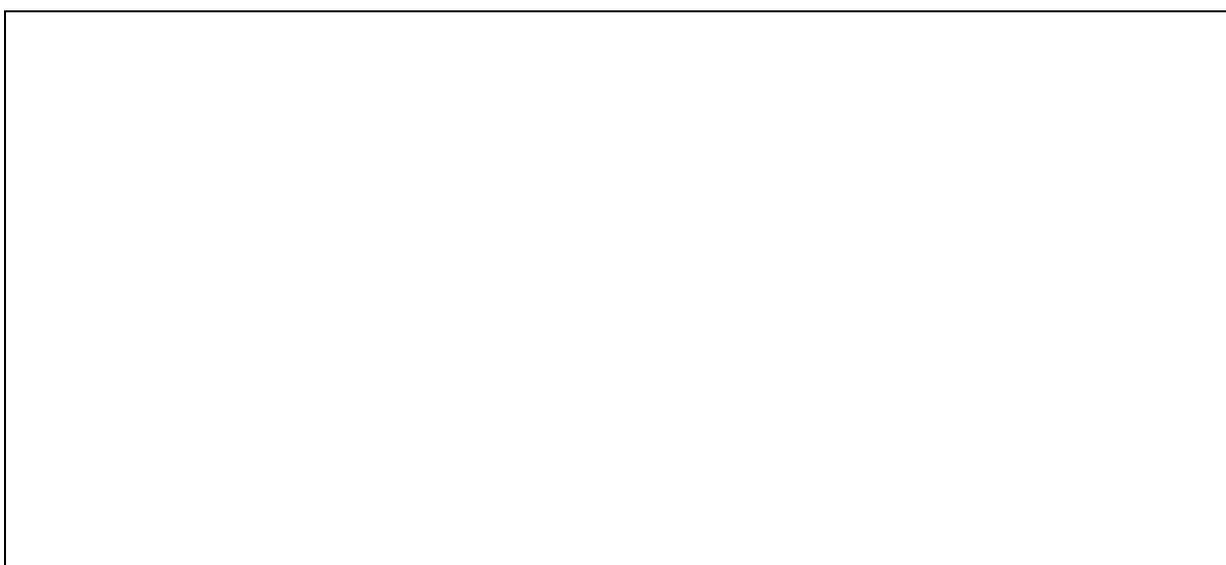


Photo 4. Préfecture de police de Paris, *Chemins de fer d'Orléans et de l'Ouest. Ordonnance concernant une modification au Tarif commun (Orléans E n°128 – Ouest P.V. n°99)*, 16 juillet 1877, Paris, Boucquin, 1877, 45 × 55 cm (AD72, 5S – 30). Le préfet de la Sarthe, de Waru, a corrigé l'épreuve pour transformer l'ordonnance de police parisienne en un arrêté préfectoral. Le préfet conserve systématiquement la date d'origine de l'épreuve parisienne, de sorte que tous les arrêtés du parcours sont non seulement imprimés ensemble à Paris, mais qu'ils portent tous la même date.

²⁵ *Lettre du ministre des Travaux publics au préfet de police de Paris*, 25 octobre 1847, dans Lamé-Fleury (1868, p. 284-285).

²⁶ *Circulaire du ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics*, 14 juin 1854, dans Lamé-Fleury (1868, p. 285).

²⁷ Selon Lamé-Fleury (1868, p. 285), un système de centralisation similaire à celui centré sur la préfecture de police de Paris aurait été mis en place pour les tarifs de chemin de fer du Midi, centré sur la préfecture de Bordeaux.

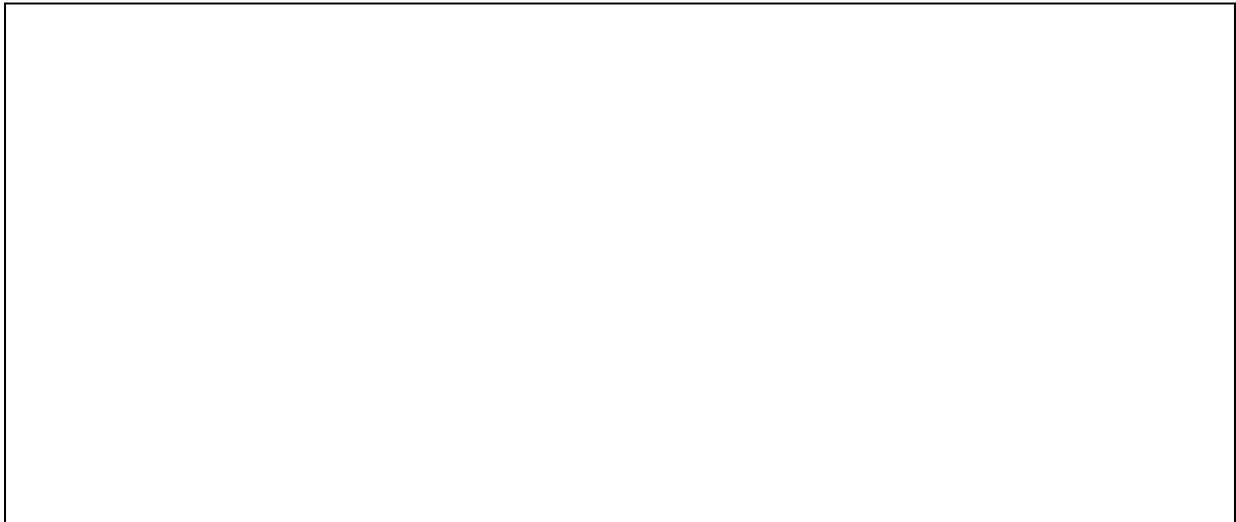


Photo 5. Préfecture de la Sarthe, *Chemins de fer d'Orléans et de l'Ouest. Arrêté concernant une modification au tarif commun (Orléans E n° 128 – Ouest P.V. n° 99)*, 16 juillet 1877, Paris, Boucquin, 1877, 45 × 55 cm (AD72, 5S – 30).

Les affiches mentionnées dans les registres Monnoyer ne constituent donc qu'une partie des affiches de tarifs effectivement imprimées pour le compte de la préfecture de la Sarthe : seuls les tarifs des trajets qui ne traversent pas la région parisienne sont imprimés localement²⁸. Toutes les affiches de tarifs incluant dans leurs trajets le ressort de la préfecture de police de Paris (soit la Seine et la Seine-et-Oise) sont imprimées à Paris. Elles représentent un volume beaucoup plus considérable que les seules affiches Monnoyer, comme on peut s'en rendre compte par la comparaison présentée sur la figure 2.

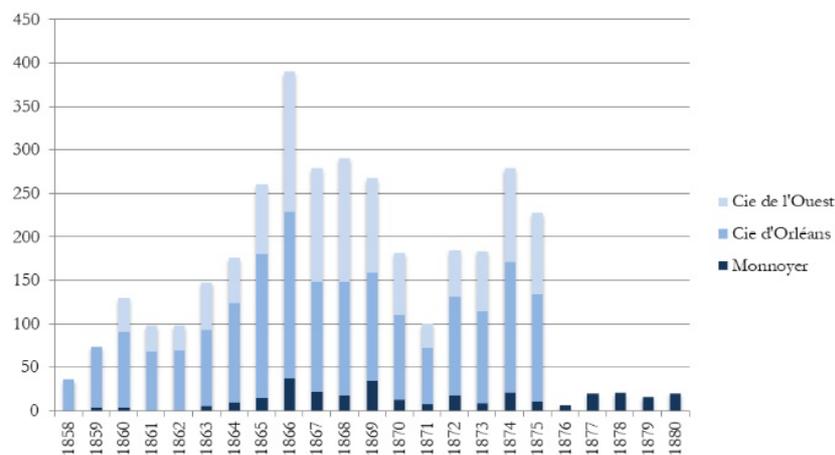


Figure 2. Nombre de commandes d'affiches de tarifs de chemin de fer figurant dans les registres de commandes de la préfecture de la Sarthe auprès de l'imprimerie Monnoyer (1858-1880, AD72, 19J – 231 à 241). Nombre d'arrêtés figurant dans les registres de correspondance entre les décisions ministérielles, les ordonnances du préfet de police de Paris et les arrêtés du préfet de la Sarthe pour l'homologation des tarifs des Cie d'Orléans (1858-1875) ou de l'Ouest (1860-1875) ou de tarifs communs avec l'une ou l'autre de ces compagnies (AD72, 5S – 30) (absence de données après 1876).

²⁸ Cela explique aussi pourquoi les affiches de tarifs de chemins de fer n'apparaissent dans les registres Monnoyer qu'en juillet 1858, avec l'ouverture de la ligne Le Mans-Tours par la C^{ie} d'Orléans : cette ligne est la première qui permet d'envisager des trajets entre la Sarthe et de nombreuses destinations nationales et internationales, sans nécessairement passer par la région parisienne – passage obligé sur le réseau de la C^{ie} de l'Ouest auparavant.

Les tarifs imprimés par Monnoyer ne sont que la pointe émergée d'un volume considérable d'affiches d'arrêtés préfectoraux pour des tarifs de chemin de fer. Sachant que Monnoyer imprime chaque année, en moyenne, une centaine de commandes d'affiches pour la préfecture de la Sarthe, on peut affirmer que les affiches d'arrêtés de tarifs de chemin de fer représentent, à elles seules, au moins autant de commandes que l'ensemble des autres commandes préfectorales, et certaines années jusqu'à trois ou quatre fois ce nombre. Les affiches de tarifs de chemin de fer sont donc sans conteste les affiches les plus imprimées de toutes les affiches administratives préfectorales : c'est l'affiche préfectorale par excellence²⁹. Une affiche de tarif Boucquin peut se retrouver (à quelques très faibles variations près) dans une vingtaine de départements (parfois plus), et elle est couramment tirée à 3 ou 4 000 exemplaires, selon un processus qui se répète plusieurs centaines de fois par an.

Ces volumes d'affiches reflètent directement l'intensité des changements tarifaires : les compagnies de chemin de fer ont passé leur temps à changer leurs tarifs, principalement à les abaisser ponctuellement pour certaines marchandises et certains parcours, d'abord pour concurrencer les autres moyens de transport (roulage et navigation), pour se concurrencer entre elles, mais aussi, indépendamment de la concurrence, pour favoriser l'augmentation en volume de certains types de transport³⁰. Du fait de la différenciation tarifaire, qui permet d'appliquer des tarifs différents à différents types d'expéditeurs et de parcours, le système tarifaire français est devenu extrêmement complexe : le *Recueil général des tarifs de chemins de fer* réunit, au début du XX^e siècle, dans deux in-folio très compacts, pas moins de 676 pages pour la grande vitesse et 1 752 pages pour la petite vitesse³¹ !

Cette multiplication des tarifs, ainsi que leurs changements fréquents, ont donné lieu à des procédures d'homologation et donc à un nombre d'affiches très important. Trop important, en réalité, car l'espace disponible pour l'affichage dans les gares et stations est de plus en plus réduit. En effet, chaque compagnie de chemin de fer est tenue à un affichage permanent en gare des tarifs en vigueur sur son réseau, mais aussi des horaires de train, des horaires de présence des employés, des règlements divers, ainsi qu'à un affichage ponctuel en cas de retard des trains³². La plupart ont par ailleurs conclu, dès les années 1860, des accords avec des compagnies publicitaires pour l'installation dans les gares et stations de cadres et de boîtes réservés à l'affichage de réclames³³. La densité d'affiches est tellement importante que l'affichage intégral des projets de tarifs, puis de leur homologation, devient dans certains cas difficile : l'administration propose, dès la fin des années 1850, lorsque l'affichage intégral d'un tarif paraît déraisonnable pour des raisons de taille, que l'on puisse apposer une affiche

²⁹ L'argument tient aussi du point de vue du volume, puisqu'avec un tirage moyen de 175 exemplaires, les affiches de tarifs sont dans la moyenne des tirages d'affiches par Monnoyer.

³⁰ Caron (1997, p. 344-362 pour la concurrence, p. 378-392 pour les politiques tarifaires. Voir aussi Ribeill (1992).

³¹ *Recueil général des tarifs de chemins de fer*, Paris, Chaix, 1910. Le *Recueil Chaix*, publié à partir de 1858, sans garantie des compagnies, permet seul à un expéditeur d'embrasser l'ensemble des tarifs pour l'expédition sur d'autres réseaux que celui à partir duquel il souhaite expédier sa marchandise.

³² Les horaires ne sont pas soumis, comme les tarifs, à une procédure d'approbation formelle : les horaires affichés sont valides tant que le ministre ne se prononce pas, mais il peut intervenir à tout moment pour demander des modifications (Mittre, 1912, p. 282).

³³ Voir l'accord avec la Compagnie de publicité diurne et nocturne (Chemin de fer de Paris à Orléans, 1875, p. 42-43).

simplifiée renvoyant à un livret déposé dans la gare³⁴. Ce même principe du dépôt s'impose ensuite pour l'affichage permanent.

L'importance de l'activité administrative déployée pour la publicisation des tarifs de chemin de fer motive finalement une simplification radicale : le ministre des Travaux publics décide, en 1888, de ne conserver que l'affichage du projet de tarif par la compagnie ; l'homologation du tarif suit la décision ministérielle et est portée à la connaissance du public par la compagnie elle-même au moyen d'une bande collée sur l'affiche du projet, indiquant la date d'homologation. Plus d'arrêtés préfectoraux : les affiches d'arrêtés de tarifs disparaissent subitement³⁵. Comment, dès lors, rendre la décision ministérielle exécutoire ? La jurisprudence de la Cour de cassation avait, dès les années 1840, clairement posé que si l'insertion au *Journal officiel* constituait une publicité suffisante pour les lois et les décrets, toutes les normes qui ne paraissaient pas au *Journal officiel*, qu'il s'agisse de règlements ou de décrets d'intérêt local, ne pouvaient devenir obligatoires qu'en ayant été publiées au niveau local, par affiche ou proclamation orale³⁶. Certes, en 1888, le ministère confiait aux compagnies ferroviaires le soin d'informer le public au niveau local par l'application d'une bande. Mais cet affichage par une compagnie privée, jugé nécessaire pour l'information effective du public, ne suffisait pas pour conférer à une décision ministérielle le statut d'une norme juridique, s'appliquant à tous et opposable devant les tribunaux. La disparition des arrêtés préfectoraux s'accompagne donc, en 1888, de la création d'un nouveau mode de publication officiel. Le gouvernement crée un supplément au *Journal officiel*, un tiré à part intitulé « Bulletin des propositions de tarifs soumises à l'homologation ministérielle », dans lequel paraissent tant les projets de tarifs que les décisions d'homologation (ministère des Travaux publics, 1880). Le recul de l'affichage coïncide donc avec la création d'un recueil spécialisé : un *Journal officiel* consacré seulement aux chemins de fer.

Si elles n'ont pas toujours été conservées dans les fonds publics et peuvent de ce fait passer pour secondaires, les affiches de tarifs de chemin de fer apparaissent au contraire comme les plus importantes affiches administratives d'un point de vue strictement numérique. Ce nombre est directement lié à l'existence d'un marché du transport ferroviaire, dans lequel les compagnies se livrent une compétition féroce. C'est justement parce qu'elles ajustent continuellement leurs tarifs qu'elles multiplient les procédures d'homologation, par lesquelles l'État entend contrôler les conséquences de ces modifications tarifaires – des procédures très proches des enquêtes publiques, à ce détail près qu'elles sont en partie organisées par les compagnies elles-mêmes. La multiplication des affiches de tarifs de chemin de fer représente, par ailleurs, un coût considérable pour les compagnies, qui a pu être réduit en organisant une centralisation de la production très originale, où les arrêtés préfectoraux, bien qu'émanés de plusieurs départements, sont tous imprimés par la préfecture de police de Paris.

³⁴ *Arrêt de la Cour de cassation*, 31 décembre 1866, dans *Bulletin des arrêts de la Cour de cassation rendus en matière civile*, n° 10, 1866, p. 308-310 : en règle générale, « les affiches doivent contenir les taxes nouvelles dont l'homologation est demandée », mais « cette disposition n'est pas tellement impérative que si, en raison de l'étendue des tarifs, ce mode d'affichage n'est pas praticable ou présente des inconvénients », il suffit alors qu'une affiche signale le dépôt.

³⁵ *Circulaire ministérielle du 28 septembre 1888*, cité par Mittra (1912, p. 270).

³⁶ *Arrêt de la Cour de cassation*, 5 juillet 1845, dans *Bulletin des arrêts de la Cour de cassation rendus en matière criminelle*, 1845, p. 368-369.

Bibliographie

- Aucoc L. (1880). *Les tarifs de chemins de fer et l'autorité de l'État*, Paris, Dunod.
- Belvès P. (1980). *100 ans d'affiches de chemins de fer*, Paris, La Vie du Rail.
- Caron F. (1997). *Histoire des chemins de fer en France, Tome 1^{er}, 1740-1883*, Paris, Fayard.
- Chemin de fer de Paris à Orléans. (1875). *Nouvelle collection des instructions*, Paris, Chaix.
- Favre T. (2005). *Le train s'affiche*, Paris, La Vie du Rail, 2005.
- Graber F. (à paraître). *Administrer le consentement. Une histoire de l'affichage administratif en France*.
- Graber F. (2016). « Enquêtes publiques, 1820-1830. Définir l'utilité pour justifier le sacrifice dans un monde de projets », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, n° 63(3), p. 31-63.
- Guillaume-Hofnung M. (1985). « L'homologation des tarifs de chemin de fer (1840-1914) », dans Bruguière M et al., *Administration et contrôle de l'économie 1800-1914*, Genève, Droz, p. 123-138.
- Henatsch M. (1994). *Die Entstehung des Plakates. Eine Rezeptionsästhetische Untersuchung*. Hildesheim, Georg Olms Verlag.
- Lamé-Fleury E. (1868). *Code annoté des chemins de fer en exploitation*, Paris, Guillaumin et Chaix.
- Maindron E. (1896). *Les affiches illustrées, 1886-1895*, Paris, Boudet.
- Ministère des Travaux publics. (1880). *Bulletin des propositions de tarifs soumises à l'homologation ministérielle*.
- Ministère des Travaux publics. (1881). *Organisation du service du contrôle des chemins de fer. Note sur les origines, les transformations successives et la constitution actuelle de ce service*, Paris, Imprimerie nationale.
- Mittre V. (1912). *Droit commercial des chemins de fer*, Paris, Berger-Levrault.
- Pégé-Defendi N. (2003). « Une invitation au tourisme : l'affiche ferroviaire française (1880-1936) », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 27. [En ligne]. Disponible sur : <http://journals.openedition.org/rhcf/1914>, consulté le 10 novembre 2018.
- Ribeill G. (1992). « La question des tarifs ferroviaires marchandises sous le Second Empire : débat et conflits d'intérêts », *Revue d'histoire des chemins de fer*, hors-série n° 3, p. 40-58.
- Twyman M. (2013). *A history of chromolithography: printed colour for all*, Londres, The British Library.

Archives départementales de la Sarthe (AD72)

25Fi : Fonds d'affiches administratives réunies par l'imprimeur Monnoyer.

5S – 30 et 31 : Tarifs de chemin de fer.

19J : Fonds de l'imprimerie Monnoyer.

Archives municipales de La Rochelle

2I – 15 : Affichage.

Archives municipales de Lyon

Fonds d'affiches numérisées :

<http://www.fondsenligne.archives-lyon.fr/ac69v2/affiche.php>

Archives municipales d'Angers

Fonds d'affiches numérisées :

<http://recherche-archives.angers.fr/search-form.html?name=06Fi>

Bibliothèque Méjanès d'Aix-en-Provence

Fonds d'affiches numérisées :

<https://bibliotheque-numerique.citedulivre-aix.com/affiches-anciennes>