



HAL
open science

F1885 France, chemins de fer, 1885-1951, 1:800 000

Jean-Luc Arnaud

► **To cite this version:**

Jean-Luc Arnaud. F1885 France, chemins de fer, 1885-1951, 1:800 000. Jean-Luc Arnaud. La carte de France – Histoire et techniques, Parenthèses, pp.260-261, 2022, 978-2-86364-330-3. halshs-03688145

HAL Id: halshs-03688145

<https://shs.hal.science/halshs-03688145>

Submitted on 24 Oct 2022

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.



Distributed under a Creative Commons Attribution - ShareAlike 4.0 International License



CARTE
DES
HEMINS DE FER FRANÇAIS

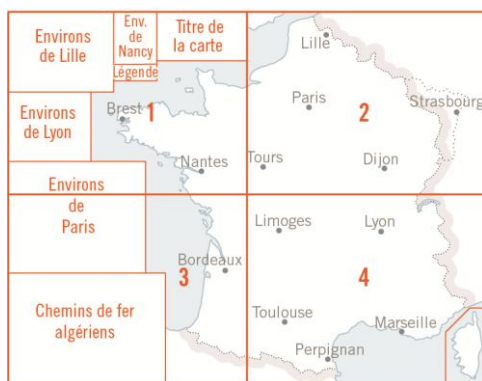
**F1885. France, chemins de fer, 1885-1951,
1:800 000, 4 feuilles**

Jean-Luc Arnaud, « France, chemins de fer, 1885-1951,
1:800 000, 4 feuilles », chapitre F1885 de *La carte de France,
histoire et techniques*, Marseille, Parenthèses, 2022, p. 260-261.

A partir du milieu des années 1820, le territoire français est sillonné par un réseau de voies ferrées qui se densifie au cours des décennies suivantes. En 1879, plus de 22 000 kilomètres de voies sont en exploitation, 8000 sont en construction et autant en préparation. A ce moment-là, le ministre des Travaux publics, Charles de Freycinet prépare un plan d'équipement qui doit permettre de desservir l'ensemble des préfectures et sous-préfectures du territoire métropolitain en portant le réseau à 38 000 kilomètres. Les pays voisins s'équipent suivant des rythmes comparables. A partir des années 1850, les cartes des lignes de chemin de fer deviennent de plus en plus nombreuses mais il s'agit le plus souvent de monographies en une seule feuille ou bien de cartes partielles. Au début des années 1880, le réseau a atteint une telle densité qu'il n'est plus envisageable d'en indiquer tous les détails sur une seule feuille. C'est dans ce contexte que le Service géographique de l'armée publie au mois de juin 1885 une nouvelle carte des chemins de fer en quatre feuilles à l'échelle 1:800 000.

Cette carte est imprimée en zincographie en trois couleurs. Le choix de ce procédé, alors récent, est bien adapté à la publication d'une carte dont les données sont soumises à de fréquentes transformations. La séparation des couleurs en facilite la tenue à jour. La planimétrie de base, constituée par le réseau hydrographique et les lignes de côte, est en bleu, les limites administratives, les points qui figurent les villes, les chemins de fer des pays étrangers et les écritures sont en noir, enfin, les voies ferrées françaises sont en rouge. Ce partage des données, entre celles qui sont les plus durables – en bleu – et celles qui doivent être souvent mises à jour – en rouge – permet de produire de nouvelles éditions en modifiant seulement la planche de rouge.

L'échelle retenue – un centimètre sur la carte correspond à 80 kilomètres sur le terrain – est assez détaillée pour figurer la plus grande part des lignes sans ambiguïté et pour distinguer les voies simples des voies doubles par la largeur du tracé. Au contraire, dans les environs des grandes agglomérations, ou bien dans les nœuds ferroviaires, l'échelle de la carte est trop petite. Pour représenter ces régions, elle est complétée par des cartons



F1885/a. Chemins de fer,
1:800 000, 1885-1951

marginiaux qui figurent à des échelles plus détaillées les zones les plus denses : environs de Paris et de Lyon au 1:160 000, environs de Nancy au 1:200 000 et environs de Lille au 1:400 000. Un dernier carton figure les chemins de fer algériens, au contraire des précédents, son échelle est plus petite que celle de la carte générale ; la côte algérienne est réduite au quatre millionième.

Cette carte est imprimée en quatre feuilles de 62 par 80 centimètres utiles, chaque feuille porte le titre générique *Carte des chemins de fer au 800.000^e* et un numéro d'ordre (de 1 à 4). Il ne s'agit cependant pas d'une série mais d'une monographie partagée en quatre feuilles pour les besoins de l'impression. La composition du carton des environs de Paris – à cheval sur les feuilles 1 et 3, et le titre général – *Carte des chemins de fer français dressée au dépôt de la guerre* – porté sur la feuille 1, indiquent sans ambiguïté que ces quatre feuilles constituent un ensemble difficilement dissociable.

Après sa publication initiale, cette carte est tenue à jour de manière assez irrégulière¹. La liste de ses éditions successives reste à dresser, on en a cependant repéré pour les années 1906, 1913, 1920, 1921, 1922, 1923, 1924, 1926, 1937, 1939, 1942, 1943, 1944 et 1951. A la faveur des nouvelles éditions, l'économie générale et l'échelle de la carte ne sont pas modifiées mais on note des transformations de la facture et de la composition des cartons. Ainsi, à partir de 1906, on ajoute une quatrième planche d'impression, en gris, pour les voies ferrées françaises. Pour leur part, celles de l'étranger sont figurées en rouge. Cette nouvelle répartition des couleurs nuit fortement à la lisibilité de la carte, elle est cependant maintenue jusqu'à la fin des années trente.

Les modifications s'accroissent à la suite de la création de la SNCF au début de l'année 1938. Tout d'abord, le découpage et le format des feuilles sont modifiés pour étendre le périmètre de la carte vers l'est jusqu'à Munich, elles mesurent pratiquement un mètre de largeur par 67 centimètres de hauteur. On abandonne la numérotation des feuilles au profit d'une désignation basée sur les points cardinaux. Ensuite, la liste des cartons est complétée par ceux des environs de Rouen, de Tours, d'Orléans, de Nantes, de Bordeaux, de Dijon, d'Avignon, de Marseille et de Metz tandis que celui consacré à l'Afrique du nord disparaît. Enfin, les voies françaises repassent en rouge tandis que celles des pays étrangers sont figurées en vert. C'est aussi à partir de ce moment-là, qu'on multiplie les versions de cette carte. Une édition organisée par régions ferroviaires est mentionnée en 1939 mais sa publication est abandonnée quelques années plus tard². Par ailleurs, en 1940, l'IGN publie

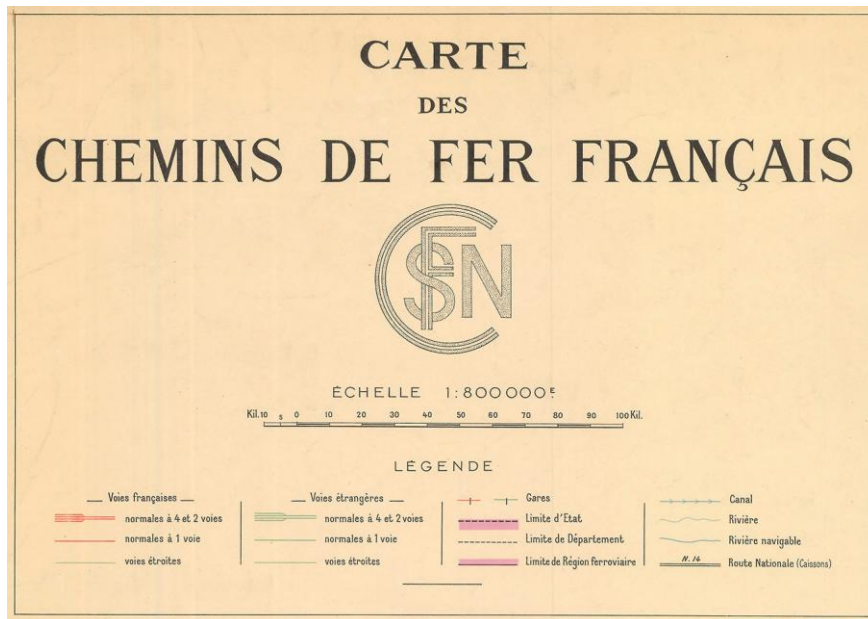
¹. *Rapport pour 1911*, p. 49 ; *Rapport pour 1912*, p. 72 ; *Rapport pour 1913*, p. 72 ; *Rapport pour 1914*, p. 47 ; *Rapport pour 1920-1921*, p. 108.

². Cette édition compte aussi quatre feuilles, les régions Nord et Est sont composées sur la même planche. *Rapport pour 1938-1939*, p. 51 ; *Rapport pour 1940-1942*, p. 61.



F1885/b. Carte des chemins de fer au 1:800 000, extrait exemplaire de la première édition

Extrait de la feuille n° 1, Paris, Service géographique de l'armée, 1885.



F1885/c. Carte des chemins de fer au 1:800 000, titre de l'édition de 1942

A partir de 1938 les nouvelles éditions portent le logo de la SNCF. – Extrait de la feuille *Quart Nord-Ouest*, Paris, IGN, 1942.

une version dont la planche d'écriture a été allégée. Elle indique seulement les noms des grandes villes, des stations importantes et des principaux embranchements. Une version complétée par les noms de toutes les gares est publiée en 1942³. L'édition la plus récente semble dater de 1951⁴.



Chapitre précédent

Chapitre suivant

Sommaire

F1884. France, plans directeurs, vers 1884 - 1956, 1:10 000 et 1:20 000, au moins 1500 feuilles

F1889. France, 1:50 000, 1889-1957, 965 feuilles, amplification du Type 1889

Annexes

Les reproductions qui ne portent pas de mention d'origine particulière proviennent de l'Institut national de l'information géographique et forestière.

Ce texte et les dessins de l'auteur sont sous licence creative common : Attribution – ShareAlike 4.0. (CC-BY-SA).

³ . *Catalogue*, 1943, p. 22.

⁴ . Alinhac, Georges, *Cartographie ancienne et moderne. Deuxième fascicule. Cartographie française moderne*, Paris, Institut géographique national, 1956, p. 77.