

GÉOGRAPHIE UNIVERSELLE DES TRANSPORTS

ÉTUDE DE LA

GÉOGRAPHIE

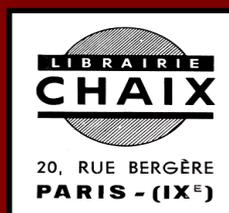
UNIVERSELLE

DES TRANSPORTS

1946 - 1966

de HENRI LARTILLEUX

Par MICHEL



HENRI LARTILLEUX

(1904-1989)

C'est dans le numéro 43 du Trimestriel *Historail*, paru en octobre 2017, que j'ai découvert un super reportage consacré à Henri LARTILLEUX. Un article très complet qui, sur 22 pages, nous présente ce personnage et son œuvre littéraire. À la fois célèbre auteur, mais aussi au combien méconnu, de la *Géographie Universelle des Transports* édité par CHAIX. Travail biographique et bibliographique remarquable signé par un spécialiste du rail en la personne de Georges RIBEILL que je vous invite à lire, comme *la lettre de l'éditeur* vous le propose ci-dessous. Sinon, cette petite étude se cantonnera à l'étude des ouvrages parus dans cette collection, les plus connus de Henri LARTILLEUX mais aussi, parfois, difficile à dénicher dans leur ensemble. Car ces ouvrages n'ont jamais été réédités (ou presque) à l'exception du premier, le plus répandu, puisqu'il a été distribué jusqu'en 1966.

www.laviedurail.com/historail

Historail

Tout ce que vous voulez savoir sur l'histoire du rail

N° 43 - Octobre 2017 - Trimestriel - 9,90 € www.laviedurail.com/historail

- 1924 : le tramway de Sylans
- 1957 : le dernier tramway de la région capitale
- Métro et carrières de Paris, une coexistence pas toujours facile !
- La « vie de château » d'un pupille de la SNCF

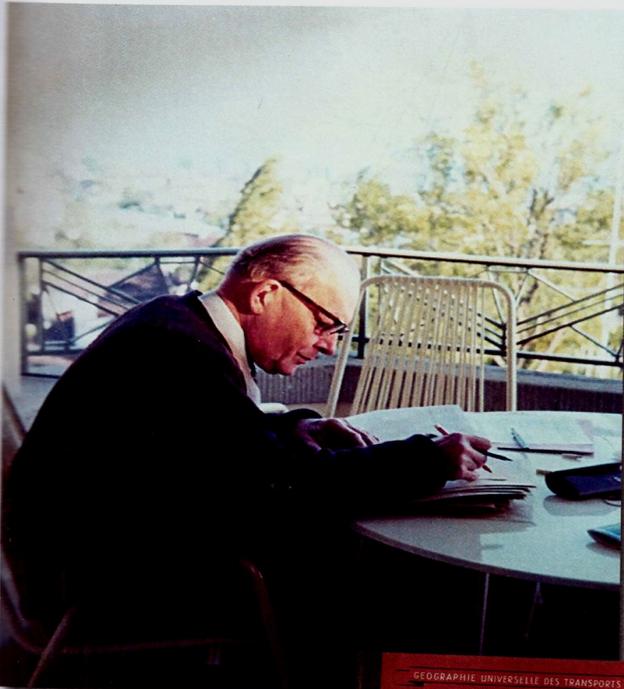
Ces trains qui ont changé la France



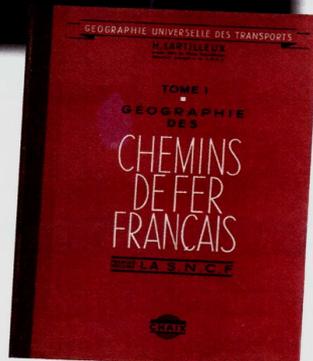

Henri Lartilleux
L'œuvre exceptionnelle d'un géographe ferroviaire

M 07942 - 43 - F 9,90 € - RD

La lettre de l'éditeur



Henri Lartilleux à Lausanne, en 1976
(© Lartilleux).



Dans la bibliothèque du ferrovophile, à portée de main, le « Lartilleux » rappelle et résume par ses cartes attrayantes l'essence géographique de tous les réseaux ferrés : lignes de chemins de fer et de tramways contournant les reliefs accidentés, pénétrant les villes, électrifiées ou non, à voies larges ou étroites, plus ou moins connectées entre elles... Les échelles choisies et les légendes détaillées en feront un best-seller : en 20 ans, 10 éditions du premier volume dédié à la SNCF verront le jour, de 1946 à 1966 ! Il est temps de découvrir son auteur, ce polytechnicien qui, projetant une *Géographie universelle des transports*, accouchera de pas moins de six volumes. Jeune enfant, Henri Lartilleux crayonnait déjà cartes et indicateurs ferroviaires !

Je me propose de vous décrire ici les six volumes qui sont parus dans cette collection.

Michel

Vous pouvez commander cet exemplaire à l'adresse suivante :

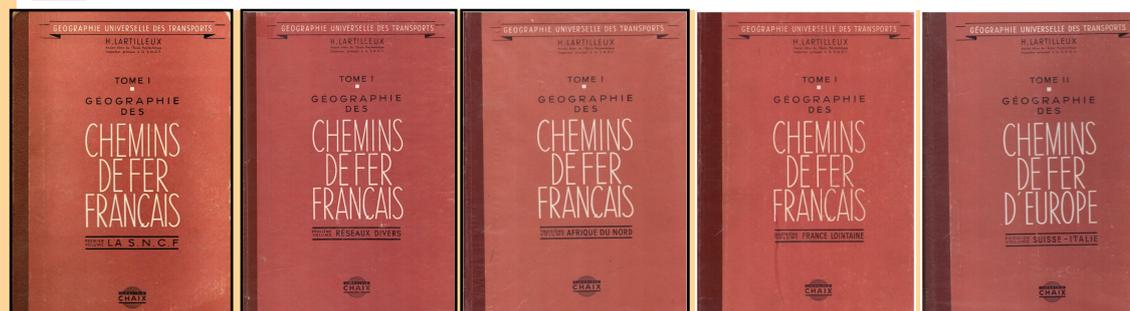
<https://www.railpassion.fr/histoire/henri-lartilleux-1904-1989-loeuvre-connue-connue-dun-polytechnicien-serie/>

Henri LARTILLEUX avait un vaste et ambitieux projet : Son encyclopédie « *Géographie Universelle des Transports* » devait à l'origine couvrir la planète. Mais, sur les douze volumes initialement envisagés, seuls les six premiers verraient le jour. Exactement la moitié du projet éditorial... Voici, ci-dessous, un récapitulatif du plan de l'encyclopédie sous forme d'un tableau :

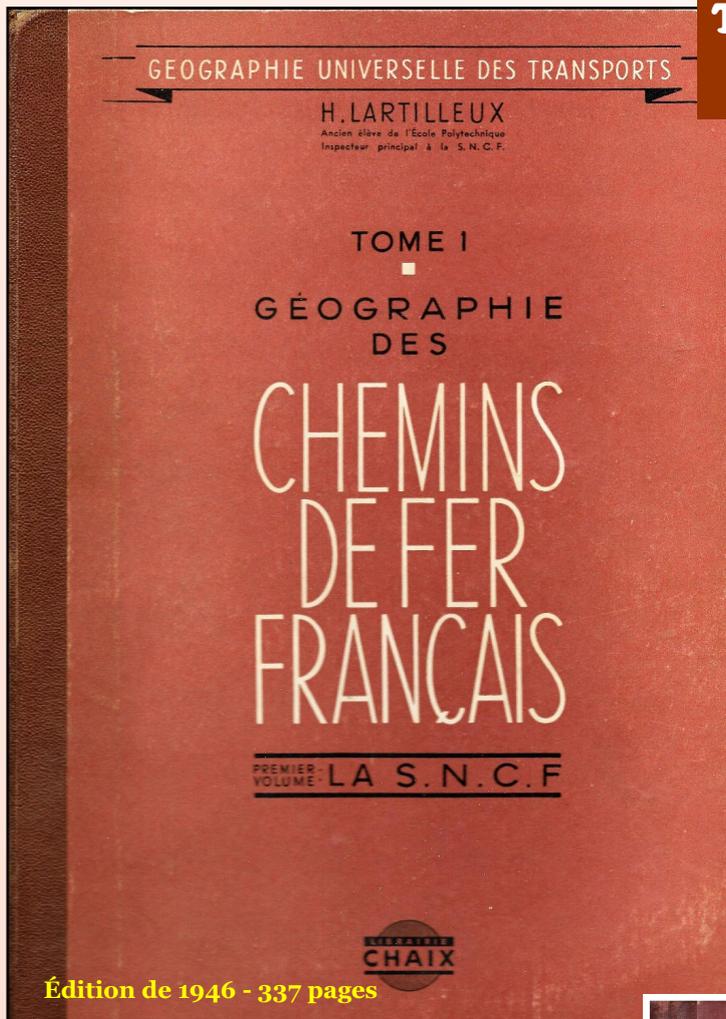
TOME 1 : GÉOGRAPHIE UNIVERSELLE DES TRANSPORTS : GÉOGRAPHIE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS	VOLUME 1 LES LIGNES DE LA S.N.C.F. (1946) <i>Rééditions :</i> 1948-1950-1951- 1953-1955-1956- 1959-1962-1965- 1966.	VOLUME 2 RÉSEAUX DIVERS (1948) <i>Réédition :</i> 1950.	VOLUME 3 AFRIQUE DU NORD (1949)	VOLUME 4 FRANCE LOINTAINE (1950)
TOME 2 : GÉOGRAPHIE UNIVERSELLE DES TRANSPORTS : GÉOGRAPHIE DES CHEMINS DE FER D'EUROPE	SUISSE - ITALIE (1951)	BELGIQUE- HOLLANDE- LUXEMBOURG- ESPAGNE - PORTUGAL (1953)	GRANDE- BRETAGNE- IRLANDE- PAYS SCANDINAVES	ÉTATS D'EUROPE CENTRALE ET DE LA PÉNIN- SULE DES BALKANS
TOME 3 : GÉOGRAPHIE UNIVERSELLE DES TRANSPORTS : GÉOGRAPHIE DES CHEMINS DE FER DU MONDE	VOIES FERRÉES D'AMÉRIQUE	VOIES FERRÉES D'OCÉANIE	VOIES FERRÉES D'AFRIQUE	VOIES FERRÉES D'ASIE ET D'U.R.S.S.

Seuls les six premiers volumes colorés en bleu ont été publiés, les autres étant restés au stade de projets non aboutis.

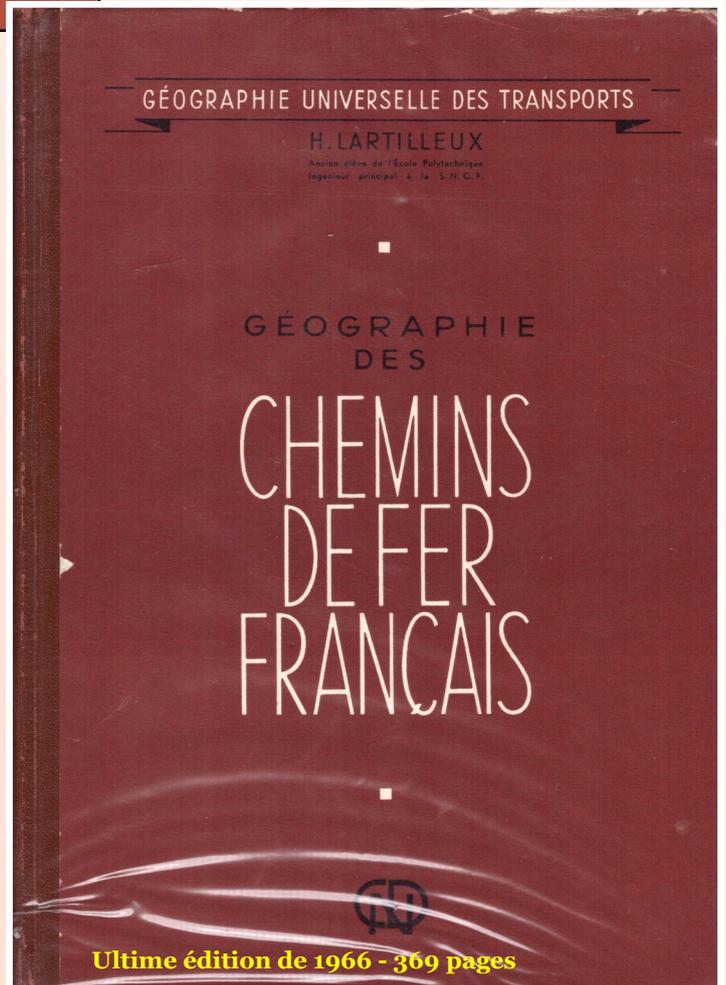
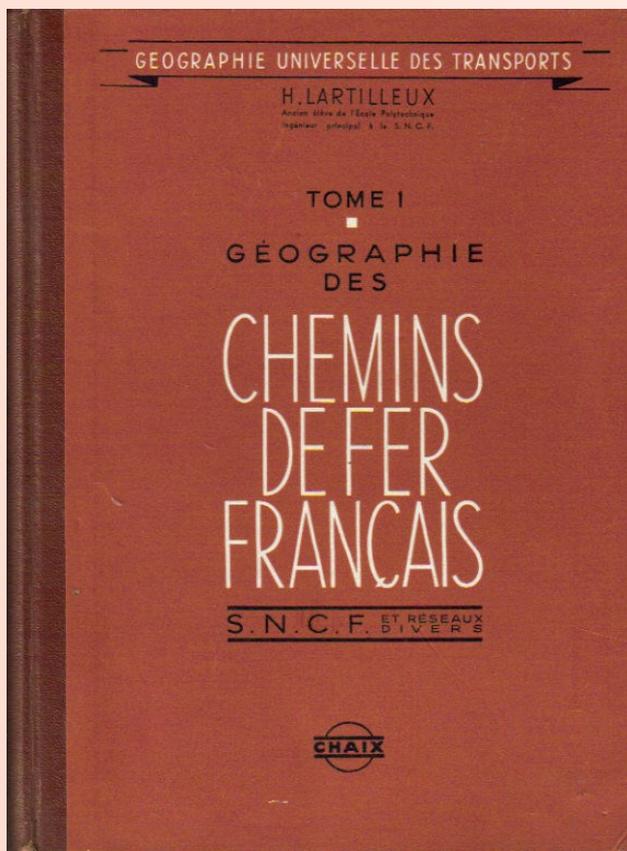
Il est important de comprendre la classification établie par l'auteur. Encore plus de ne pas sombrer dans la confusion ! En effet, le Tome UN regroupe QUATRE volumes. Le Tome DEUX, quant à lui, ne comporte, par la force des choses, que DEUX volumes... Le Tome TROIS n'a, malheureusement, jamais vu le jour.

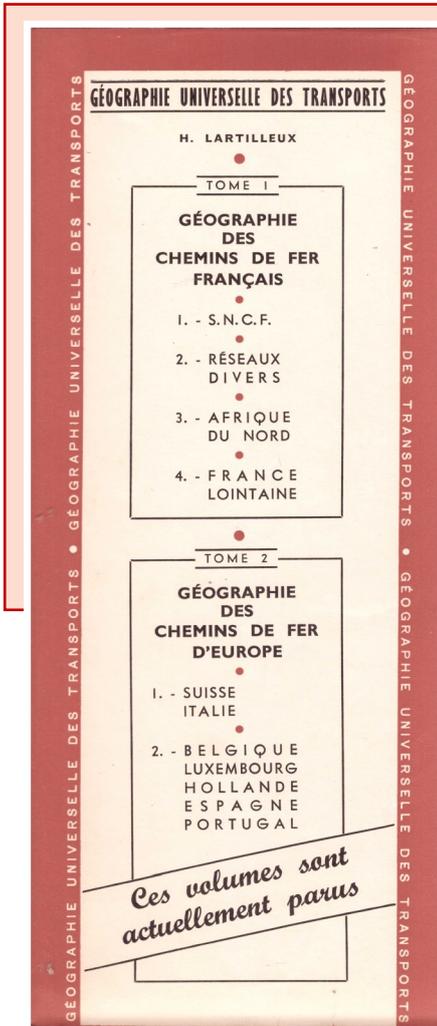


TOME 1, PREMIER VOLUME : LA S.N.C.F.



Le premier volume de la collection va connaître trois présentations différentes en une dizaine d'éditions : de 1948 à 1966, soit près de vingt ans d'existence ! L'original porte en titre : **PREMIER VOLUME : LA S.N.C.F.**... La suivante, en 1956, mentionne **S.N.C.F. ET RÉSEAUX DIVERS**. En effet, l'évolution technique des chemins de fer français a déjà rendu obsolète le deuxième ouvrage de la collection qui ne sera pas réédité. C'est la raison pour laquelle Henri LARTILLEUX va inclure à ce titre un annexe *Réseaux Divers* résumant en quelques pages son deuxième livre paru en 1948 (réédité en 1950). Du coup, cet ouvrage comptera 369 pages. Les dernières éditions porteront le logo du nouvel éditeur : celui de l'imprimerie *Chaix-Desfossés-Néogravure* qui a remplacé celui de la Librairie CHAIX. Plus sobre, unique survivant de la collection, son titre se réduira à : « **Géographie des Chemins de Fer Français** ». À l'origine, tous ces volumes étaient recouverts d'une jaquette papier qui reproduisait la couverture cartonnée. Malheureusement, de nombreux exemplaires semblent en avoir été dépouillés au fil des années !

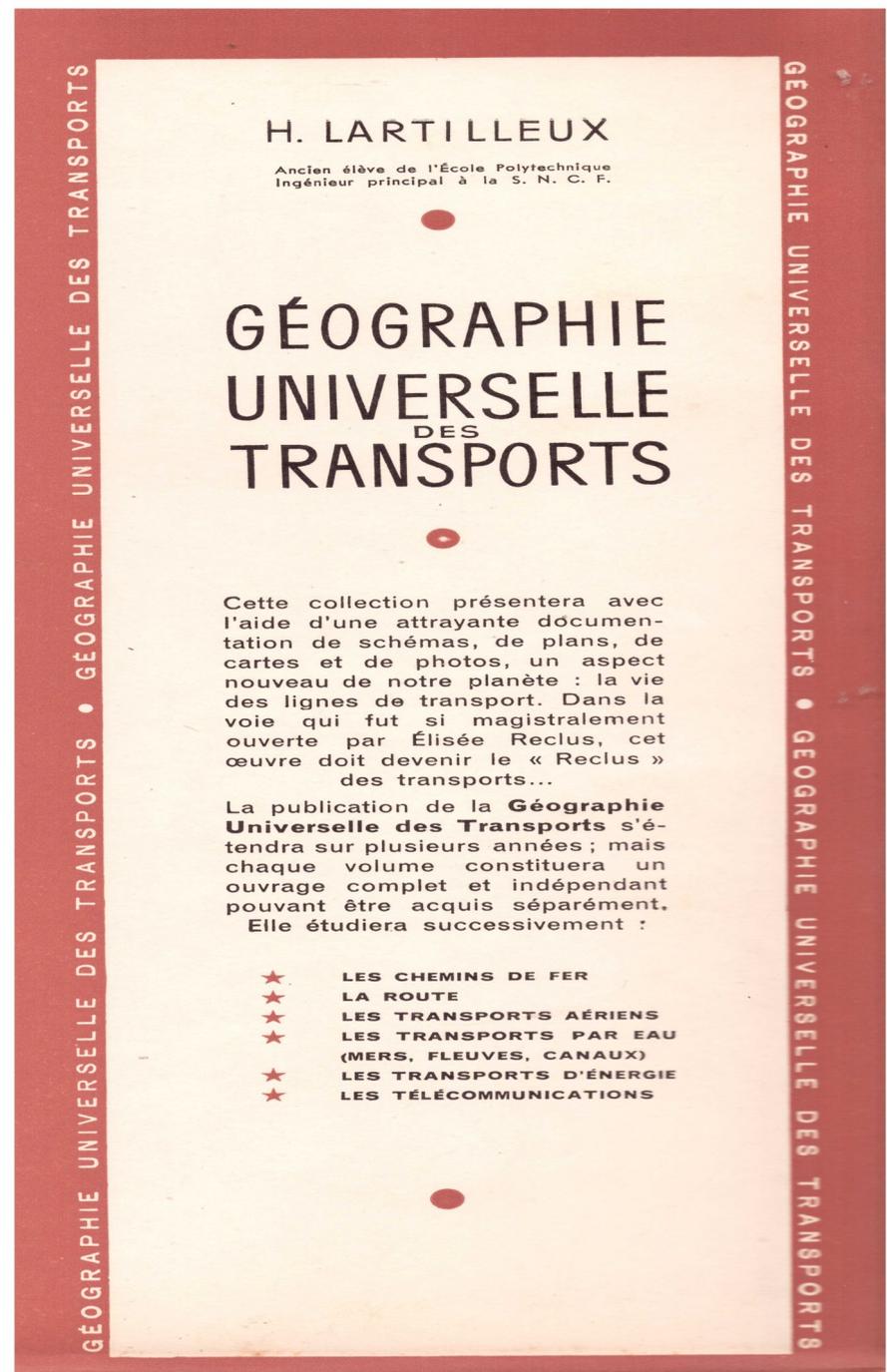




En 1953, sur le rabat intérieur gauche de la jaquette, figurent les noms des volumes déjà parus dans la collection *Géographie Universelle des Transports*. Signe des temps, il n'est plus fait mention des titres à paraître... Il semble que le vaste et ambitieux projet de Henri LARTILLEUX ait été enterré par son éditeur ! Nous ne saurons donc rien des Chemins de Fer des Îles Britanniques, pourtant berceau mondial du rail... Je suppose que l'auteur a dû être fort déçu par cette décision car un travail préparatoire avait déjà du être effectué en amont... Les difficultés financières de l'imprimeur-éditeur Edmond CHAIX semblent avoir motivé cet abandon fort préjudiciable pour les amateurs de chemins de fer. En 1965, Chaix et Desfossés Néo gravure fusionnent mais, en 1974, l'entreprise doit déposer le bilan ¹.

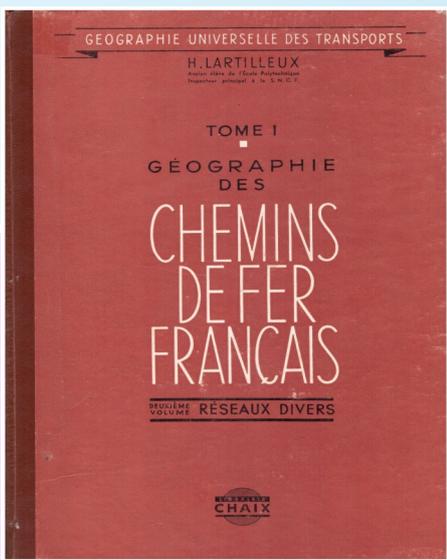
(1) : À ce propos, lire le numéro 49 du trimestriel « *Historail* »: La saga CHAIX (Avril-Mai-Juin 2019).

Le deuxième rabat de la jaquette (*conservée, celle là !*) précise l'objectif de cette collection : nous constatons que le chemin de fer n'est qu'un élément de cette œuvre de grande envergure qui, finalement, ne verra jamais le jour ! Henri LARTILLEUX était un professionnel du rail, aurait-il rédigé seul les autres sujets envisagés ? Il est amusant de constater que l'auteur a bien réalisé ce projet... sous forme de quatre petits albums destinés à la jeunesse (*voir page 18*). Il est fait explicitement référence à Élisée RECLUS (1830-1905), célèbre auteur de l'encyclopédie *Nouvelle Géographie Universelle* publiée par la Librairie Hachette en 19 volumes (de 1876 à 1894). Ambitieux projet assurément qui aurait demandé plusieurs années de travail à son auteur. Peut-être qu'avec une autre Maison d'édition, LARTILLEUX aurait pu mener à bien son encyclopédie...



L'éditeur a toujours pris soin de bien informer ses lecteurs sur son projet éditorial. Ainsi, peut-on lire le texte reproduit ci-contre à la fin du deuxième volume consacré aux réseaux divers. Il est assez déstabilisant de classer les Tomes et les Volumes de cette collection quand on n'est pas familiarisé avec cette méthode quelque peu obsolète il est vrai ! Source de confusions multiples, il aurait été préférable de numéroter les livres dans leur ordre chronologique. D'autant qu'ils se ressemblent comme deux gouttes d'eau ... Embryons d'une encyclopédie certes, ils auraient peut-être mérité une présentation moins austère... Les deux premiers ont donc étudié les lignes de chemins de Fer de la France Continentale. On dirait aujourd'hui métropolitaine... Le troisième s'apprête à se pencher sur le Maghreb : Algérie, Tunisie, Maroc qui, en 1950, faisaient encore partie de l'empire colonial français... Sujet exotique mais qui va dans la continuité du travail d'Henri LARTILLEUX qu'on soupçonne autant méthodique que rigoureux... Qualités nécessaires à un vulgarisateur technique digne de ce nom.

TOME 1, DEUXIÈME VOLUME : RÉSEAUX DIVERS



La Table des Matières du premier volume comportait sept chapitres.

Digne d'une encyclopédie de ce nom, celle du second volume reprend la numérotation : *Chapitres huit à dix*. Premier sujet : *Les Chemins de fer secondaires* classés par situation géographique; le second s'intéresse aux *transports par fer urbains et suburbains*, une nouvelle fois classés par le nom des villes qui les hébergent. Enfin, le dernier, étudie *les chemins de fer spéciaux* : chemins de fer à crémaillère, Funiculaires, Téléphériques, Trolleybus. Inutile de préciser que chaque ouvrage de la collection possède un index alphabétique très utile. Signalons aussi un passage réservé au CATÉRAIL, un nouveau type de chemin de fer de montagne auquel Henri LARTILLEUX semblait apporter beaucoup d'intérêt... au point d'en dresser un plan pleine page !

AVEC CE DEUXIÈME VOLUME DE LA
**GÉOGRAPHIE UNIVERSELLE
 DES TRANSPORTS**
 SE TERMINE LA DESCRIPTION DES
 LIGNES DE CHEMINS DE FER DE LA
FRANCE CONTINENTALE

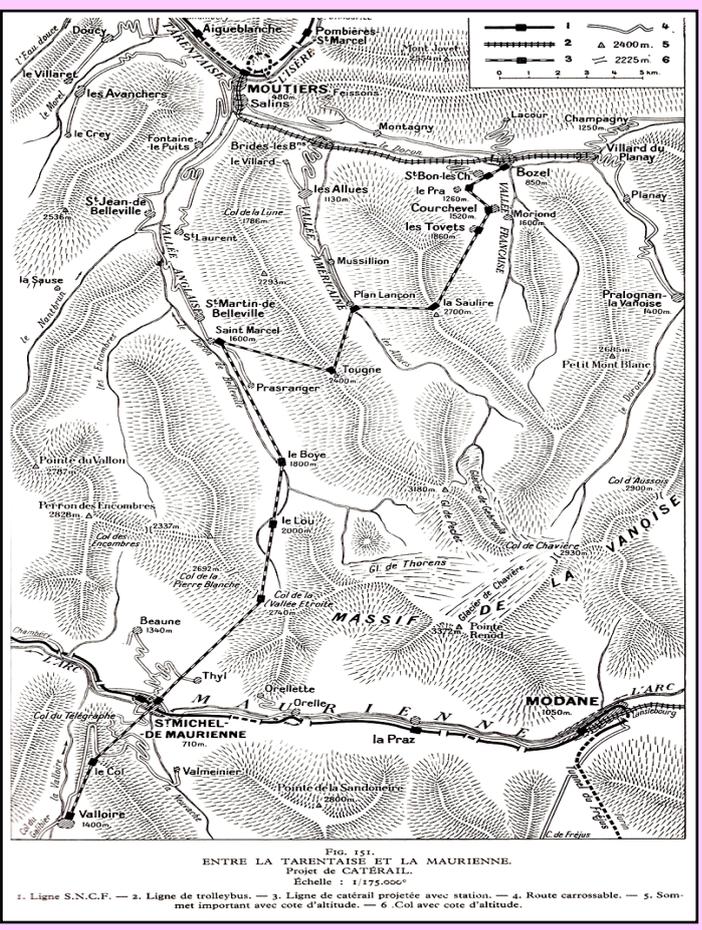
LES TROISIÈME ET QUATRIÈME VOLUMES DE LA
GÉOGRAPHIE UNIVERSELLE DES TRANSPORTS
 DÉCRIVENT TOUS LES RÉSEAUX
 DE TRANSPORT SUR RAILS DE LA
FRANCE D'OUTRE-MER

TROISIÈME VOLUME : **AFRIQUE DU NORD**
 CHEMINS DE FER D'ALGÉRIE,
 DE TUNISIE, DU MAROC, DU MEDITERRANÉE-NIGER,
 RÉSEAUX URBAINS ET SUBURBAINS
 D'ALGER, ORAN, TUNIS, CASABLANCA

QUATRIÈME VOLUME : **FRANCE LOINTAINE**
 CHEMINS DE FER
 DE L'AFRIQUE OCCIDENTALE & ÉQUATORIALE,
 DE MADAGASCAR, DE LA RÉUNION,
 D'INDOCHINE, FRANCO-ETHIOPIEN,
 DES TERRITOIRES DIVERS,
 TRAMWAYS D'HANOÏ ET SAIGON

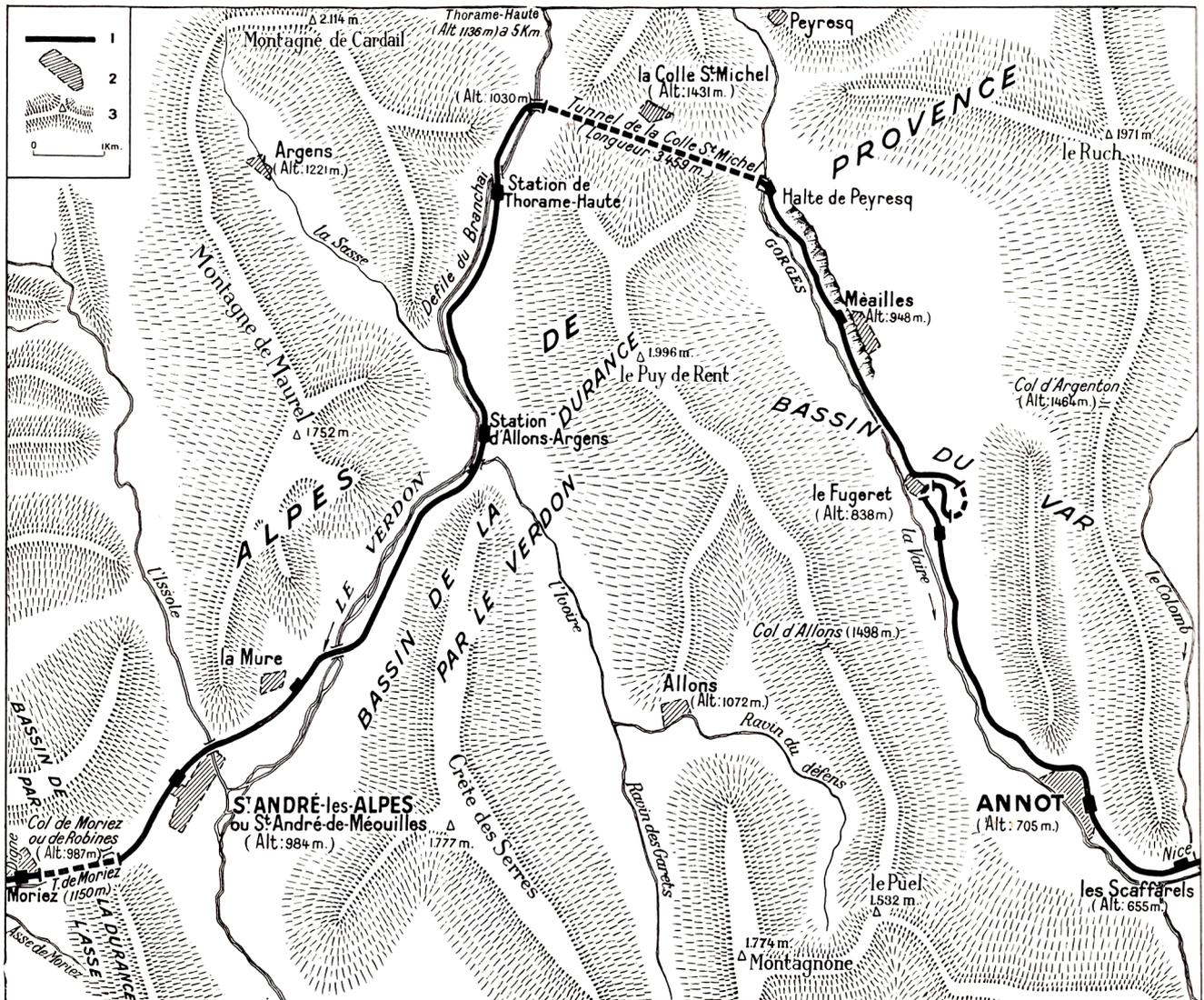
Ces deux volumes sont les derniers du tome I
 " **LES CHEMINS DE FER FRANÇAIS** "
 Leur présentation est identique à celle des
 deux premiers : nombreuses photographies,
 multiples croquis en noir, cartes en couleurs.
 Les ouvrages suivants présenteront les chemins
 de fer des divers pays du monde.

Le dernier paragraphe se
 montre assez évasif concernant
 les chemins de fer des divers
 pays du monde... On imagine
 la somme de travail qu'il a fallu à
 l'auteur pour rédiger ces volumes aussi
 complets que précis ! Un véritable
 travail de bénédictins que confirment
 les proches d'Henri LARTILLEUX.



Marseille). Le parcours Nice-Digne est couvert en trois heures environ à la vitesse horaire de 45 km., remarquable sur une ligne de montagne.

Par ces services combinés, la S.N.C.F. et les Chemins de fer de Provence marquent bien le caractère national de cette artère, seule voie ferrée directe unissant la Côte d'Azur à la Durance et à Grenoble.



Le fameux Train des Pignes unissant Nice à Digne-Les-Bains... en 1950. Car, malheureusement, depuis un éboulement meurtrier survenu le 20 février 2019 dans le tunnel de Moriez ¹ (situé sous le Col de Robines), la section Saint-André-Les-Alpes à Digne est neutralisée. Un service d'autobus permet d'atteindre le terminus de la ligne. Unique survivant du réseau à voie métrique, ce célèbre train touristique transporte annuellement 400 000 passagers, dont de très nombreux touristes. La voie est très pittoresque.

(1) : Éboulement survenu pendant des travaux de confortement du tunnel de la ligne des Chemins De Fer de Provence dans les Alpes de Haute-Provence. Ce souterrain, long de 1 195 mètres, avait été ouvert en 1892 et a connu de nombreux problèmes de structure, notamment à cause d'importantes infiltrations. Aucune information n'est donnée sur son éventuelle réouverture. Ce cas n'est pas sans rappeler celui du **Train de La Mure** situé non loin de là en Isère...

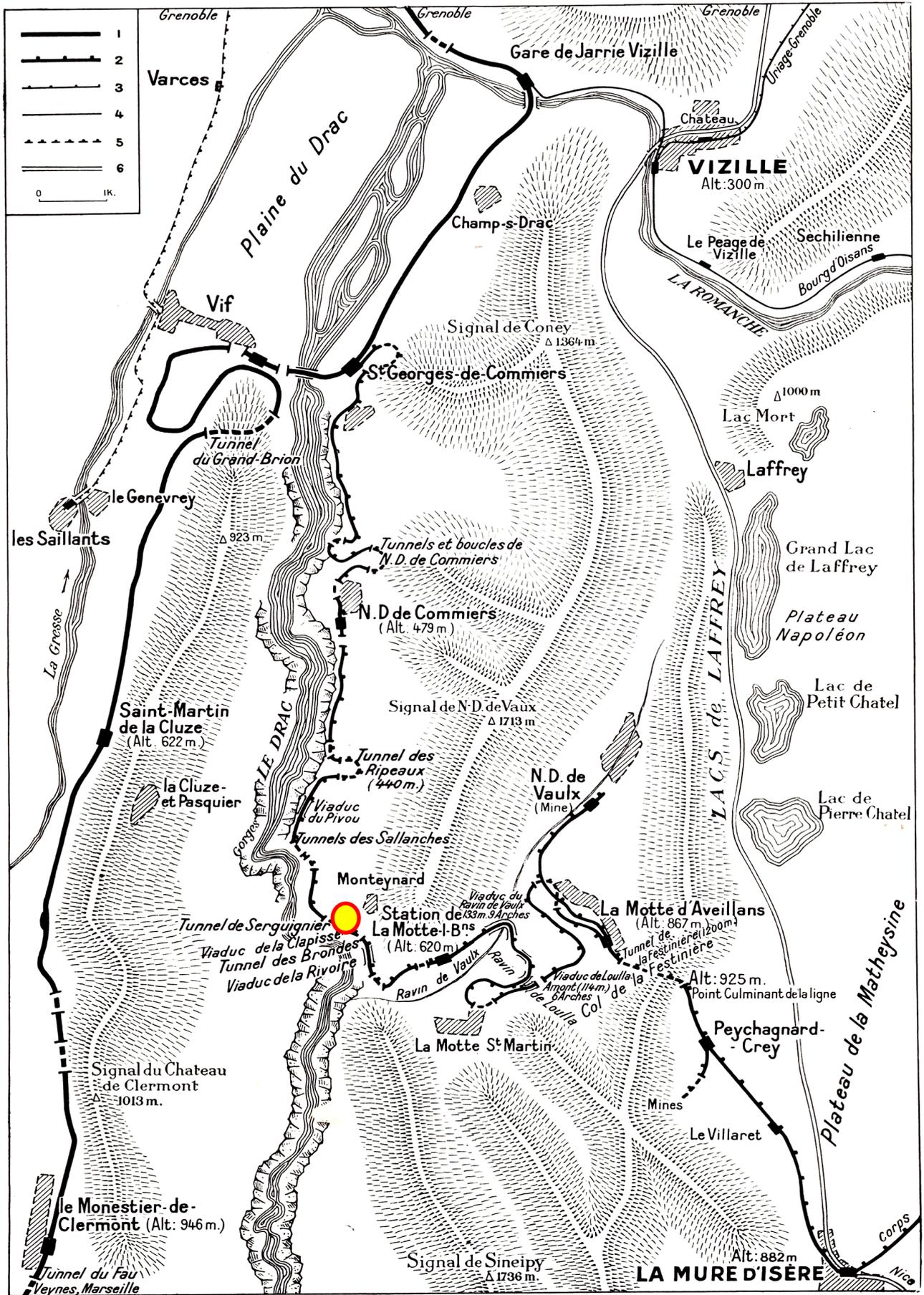


FIG. 29.
 Le CHEMIN DE FER DE LA MURE, entre SAINT-GEORGES-DE-COMMIERS et LA MURE.
 Échelle : 1/100.000°.

1. Ligne S.N.C.F. à voie unique. — 2. Ligne à voie étroite et traction électrique du Chemin de fer de La Mure. — 3. Ligne de tramway électrique. — 4. Ligne de tramway à vapeur. — 5. Ancienne ligne de tramway électrique. — 6. Route Napoléon (route d'hiver des Alpes).

Un important éboulement survenu le 26 octobre 2010 ¹, au niveau du viaduc de *La Clapisse* (voir carte précédente), a stoppé l'exploitation touristique de cette fort belle ligne de chemin de fer à voie métrique. Un projet de réouverture est prévu pour juillet 2020 mais il concerne simplement la moitié haute de la ligne, soit 15 kilomètres (sur les 30 d'origine). La gare de *Saint-Georges-de-Commiers* devrait donc rester malheureusement à l'abandon...



(1) Voir : http://geologie-patrimoine-matheysine.fr/sites_remarquables/monteynard_eboulement_clapisse.html

COLLECTION ACHEVÉE !

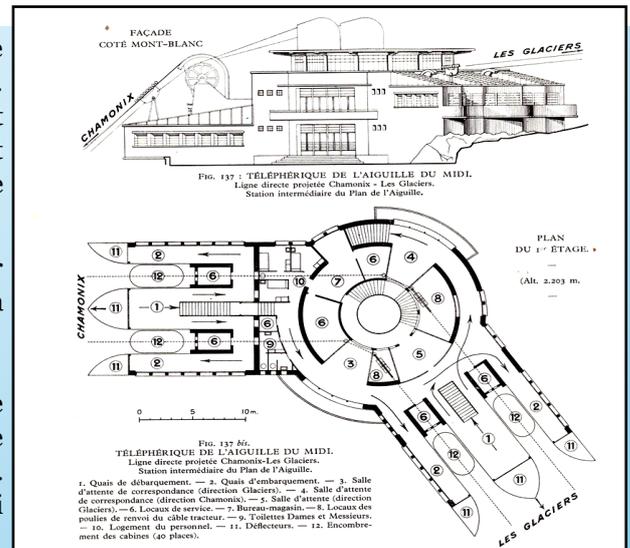
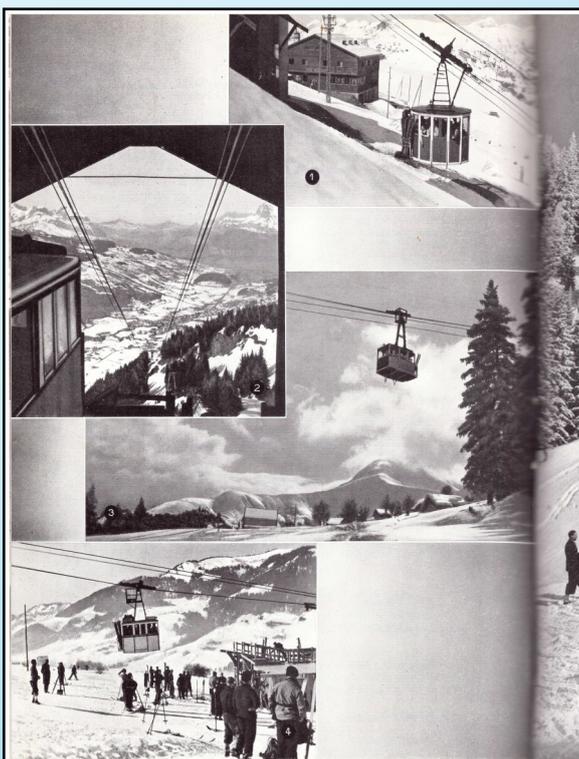
Réunir les six volumes de cette collection, est une opération délicate mais, rassurez-vous, pas impossible; Ceci demeure toutefois une chose peu aisée pour le commun des mortels ! Sur plusieurs sites internet, certains d'entre eux atteignent même des prix exorbitants, voir indécents, vu leur rareté. Le jeu de l'offre et de la demande joue à plein régime ! Ce qui ne facilite pas le travail du collectionneur peu fortuné. Il faut faire preuve de beaucoup de patience (dans mon cas, quelques années...), savoir faire quelques sacrifices, et avoir cette chance qui ne sourit qu'aux audacieux !

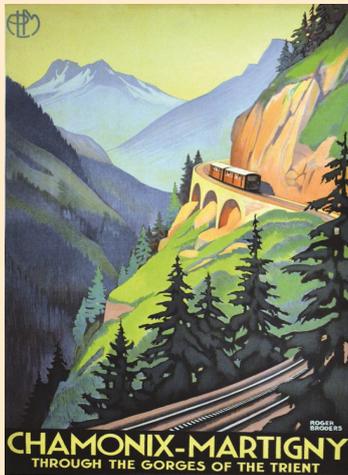
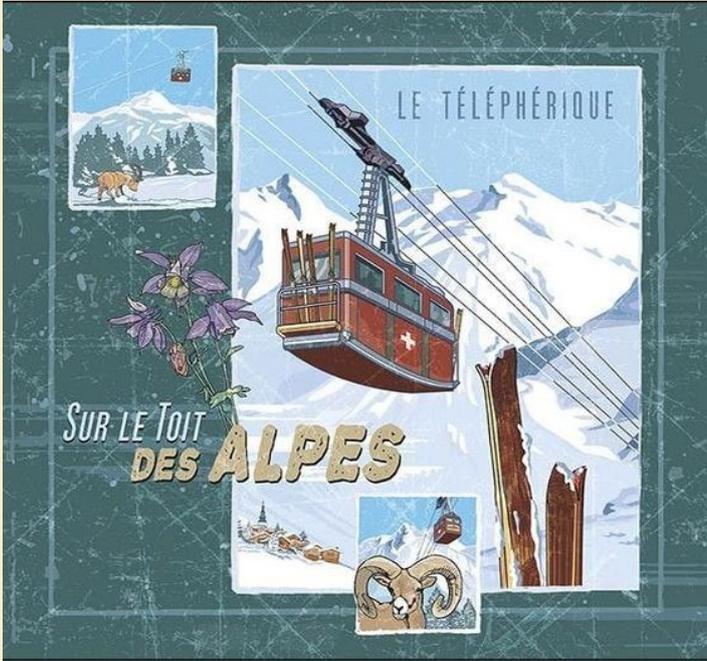
Le problème soulevé ci-joint s'applique, hélas, à de nombreux autres ouvrages ferroviaires... En effet, leur faible tirage, leur diffusion restreinte a transformé certains d'entre eux en véritables objets d'art ! Avec tous les inconvénients que cela implique, à commencer par leur prix ! Il est donc assez difficile de se constituer une bibliothèque digne de ce nom consacrée aux Chemins de Fer... La recette déjà donnée précédemment reste identique : il faut savoir faire preuve de patience, un peu comme celle qui anime celui ou celle qui s'attaque à la reconstitution d'un puzzle riche de milliers de pièces ! À la différence que pour les livres, c'est qu'on n'ignore pas qu'il est impossible de tout posséder et donc d'achever une collecte sans fin d'ouvrages ferroviaires dont on ignore jusqu'à l'existence !

Dans ce volume Henri LARTILLEUX réserve tout un chapitre consacré aux Téléphériques. Il semble que ce moyen de locomotion l'ait particulièrement intéressé. Ce moyen de transport original mettait à portée de tous l'accès à la haute montagne, jusqu'à là réservée à une minorité.

Les skieurs, bien entendu, en ont profité en priorité pour « faire » la Vallée Blanche, victime de nos jours de son succès... Mais aussi les

nombreux touristes avides de sensations. La mythique *Aiguille du Midi* a bénéficié d'un remarquable téléphérique qui a remplacé une installation pré existante mais, déjà, obsolète. Bénéficiant régulièrement d'améliorations techniques, cette remontée mécanique demeure toujours la gloire de Chamonix. Aujourd'hui, il n'y a qu'à voir son affluence pour constater que Henri LARTILLEUX, visionnaire, avait raison sur son utilité touristique.





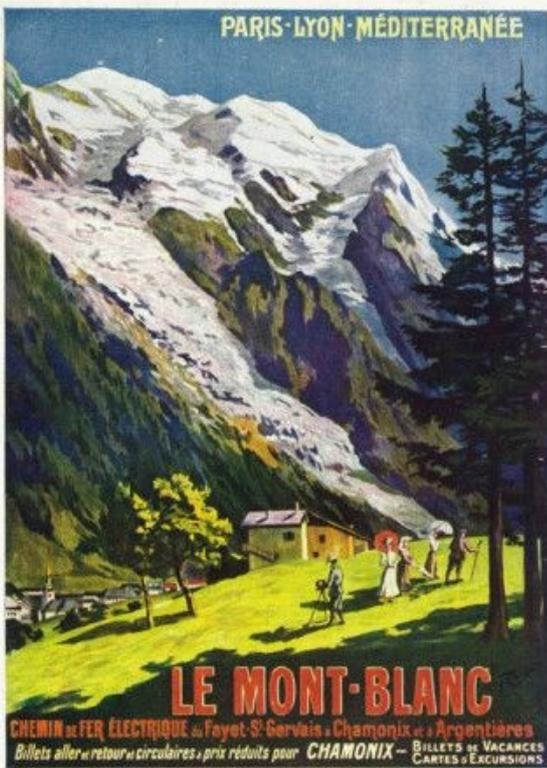
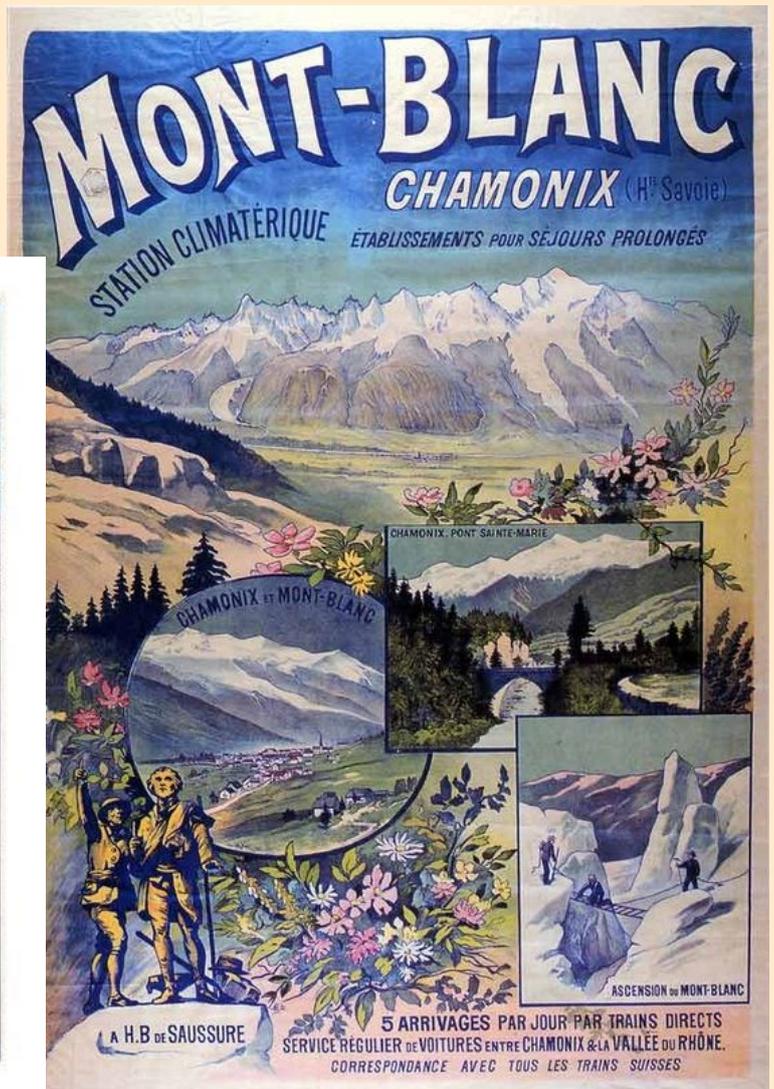
Bien entendu, les ouvrages d'Henri LARTILLEUX

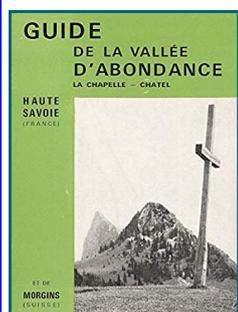
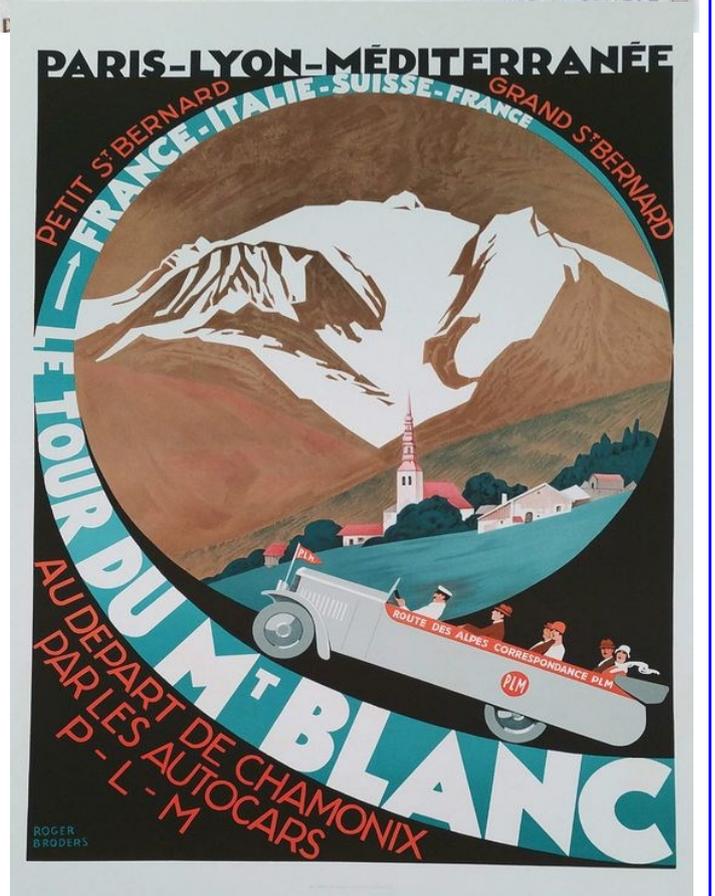
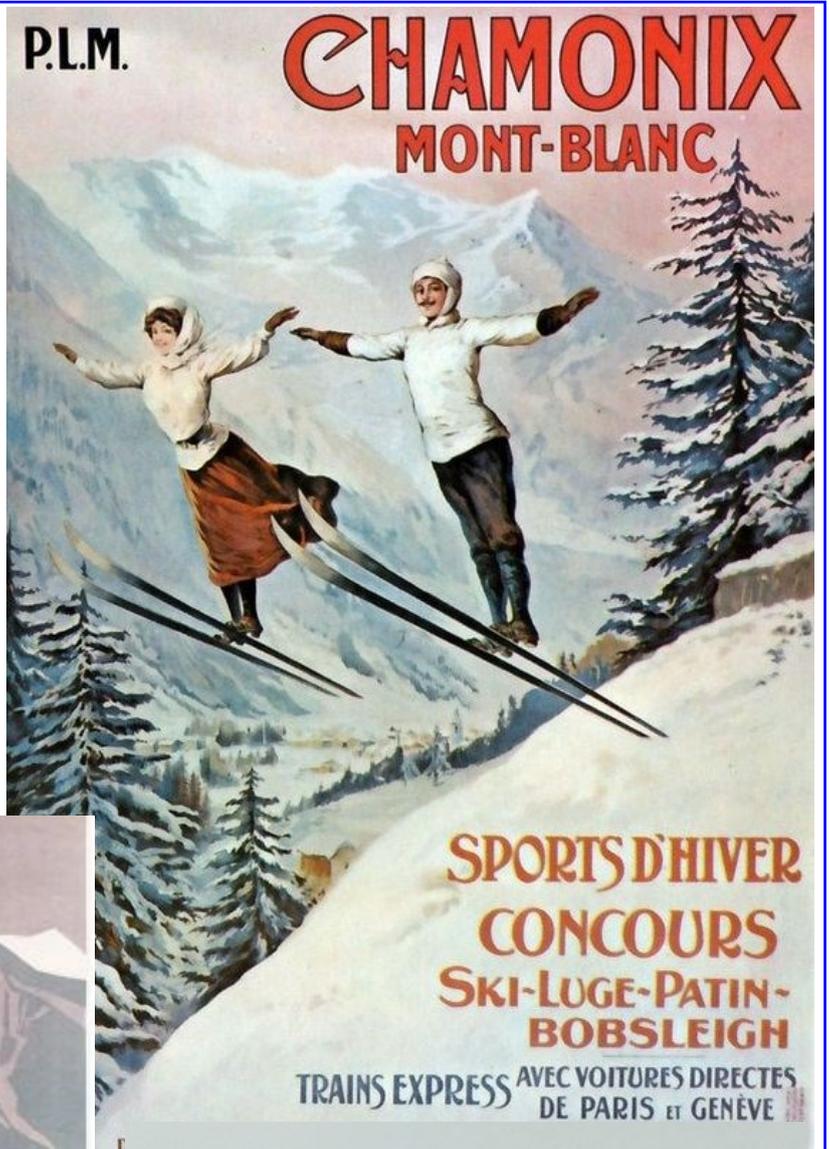
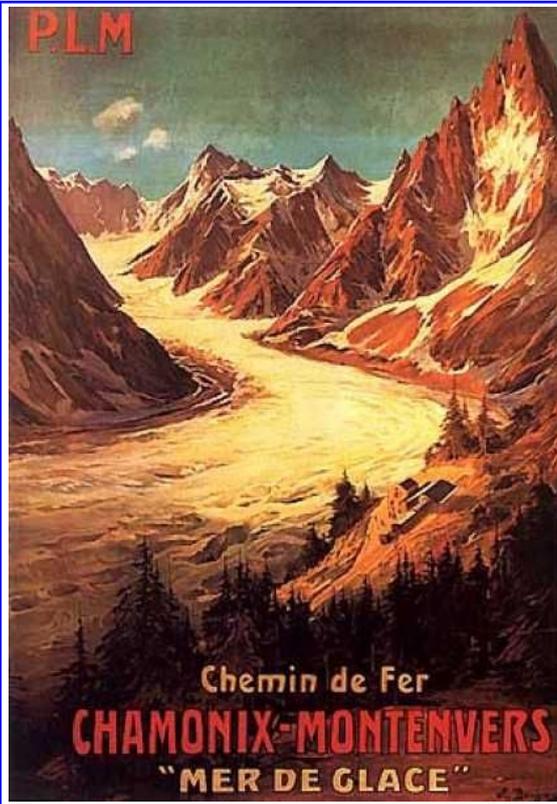
auraient gagné en qualité s'ils avaient

bénéficié de

la couleur !

Certes, quelques cartes sont bien présentes mais c'est bien tout !





**Un Guide nommé...
Henri LARTILLEUX !**

GÉOGRAPHIE UNIVERSELLE DES TRANSPORTS

H. LARTILLEUX
Ancien élève de l'École Polytechnique
Inspecteur principal à la S.N.C.F.

TOME I
GÉOGRAPHIE
DES
CHEMINS
DE FER
FRANÇAIS
TROISIÈME AFRIQUE DU NORD



TOME 1, TROISIÈME VOLUME :
AFRIQUE DU NORD

Le troisième volume de la collection étudie l'Afrique du Nord qui était, à l'époque, possession de la France ! Algérie, Maroc, Tunisie...

(...) cependant, le lecteur en dégagera une grande leçon d'unité : celle de la continuité dans l'effort. Sans doute moins vite que d'autres nations plus riches, la France a allongé, en moins de soixante-dix ans, sur tous ses territoires d'outre-mer, plus de 23.000 km. de voies : c'est la moitié de la longueur de son réseau continental et ce réseau a largement contribué à donner à l'Union française la place de choix qu'est la sienne dans l'économie mondiale. (...)

- Extrait de l' Introduction, page 1.

Une des grandes qualités de cette *Géographie Universelle des Transports* réside dans sa cartographie ! Très nette, très détaillée, elle accompagne à merveille les textes descriptifs des lignes. « *La cartographie, noir et couleurs, de cet ouvrage a été exécutée par R. QUÉMY d'après les croquis de l'auteur.* » Il s'agit de **Robert QUÉMY**, dessinateur à Paris, dont la **B.N.F.** nous apprend qu'il est actif depuis 1945.

L'œuvre de Henri LARTILLEUX est d'une telle qualité qu'elle servira de nombreuses fois à documenter plusieurs ouvrages ferroviaires. Il n'est donc pas rare d'en trouver trace dans la volumineuse bibliographie consacrée aux Chemins de Fer. Un signe de reconnaissance de la profession ! Du reste, ne parle-t-on parfois d'un « *Lartilleux* » en désignant une de ses réalisations littéraires ?...

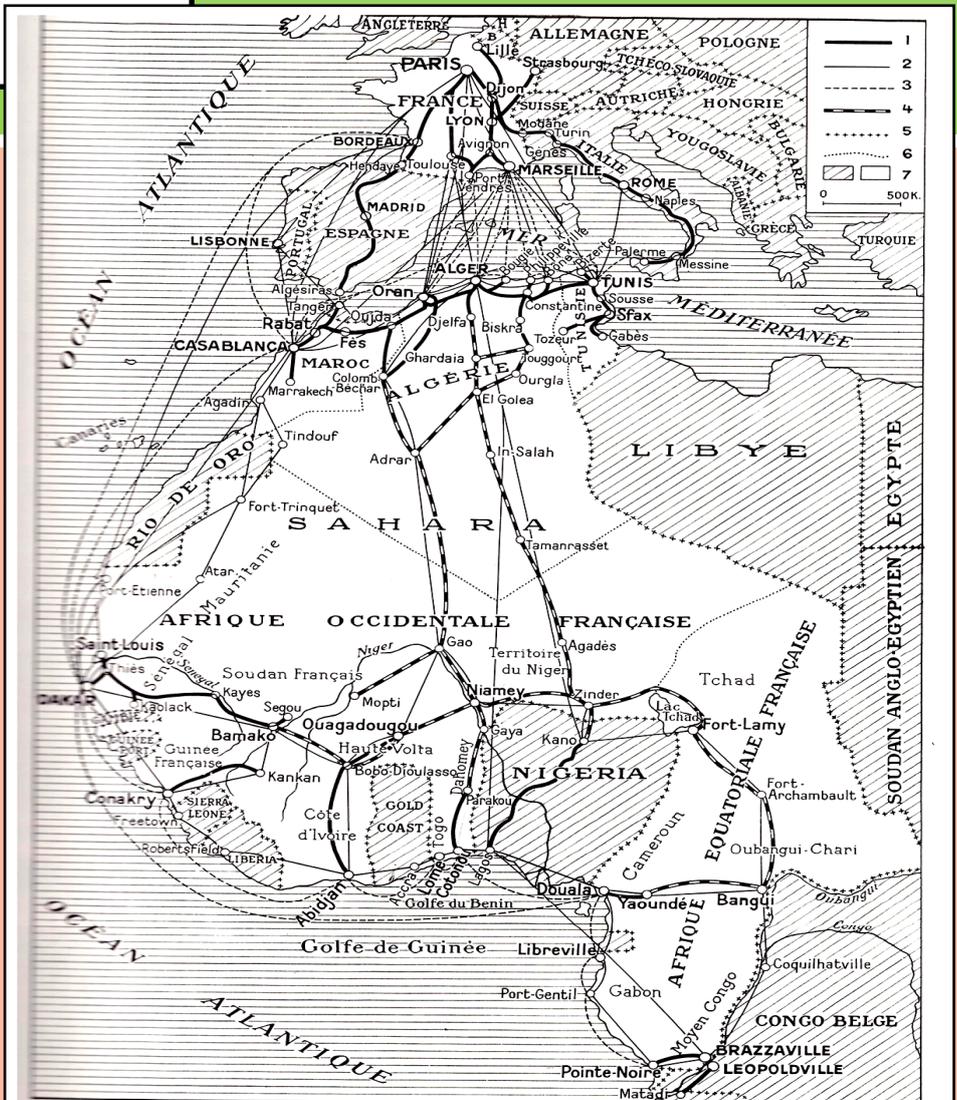
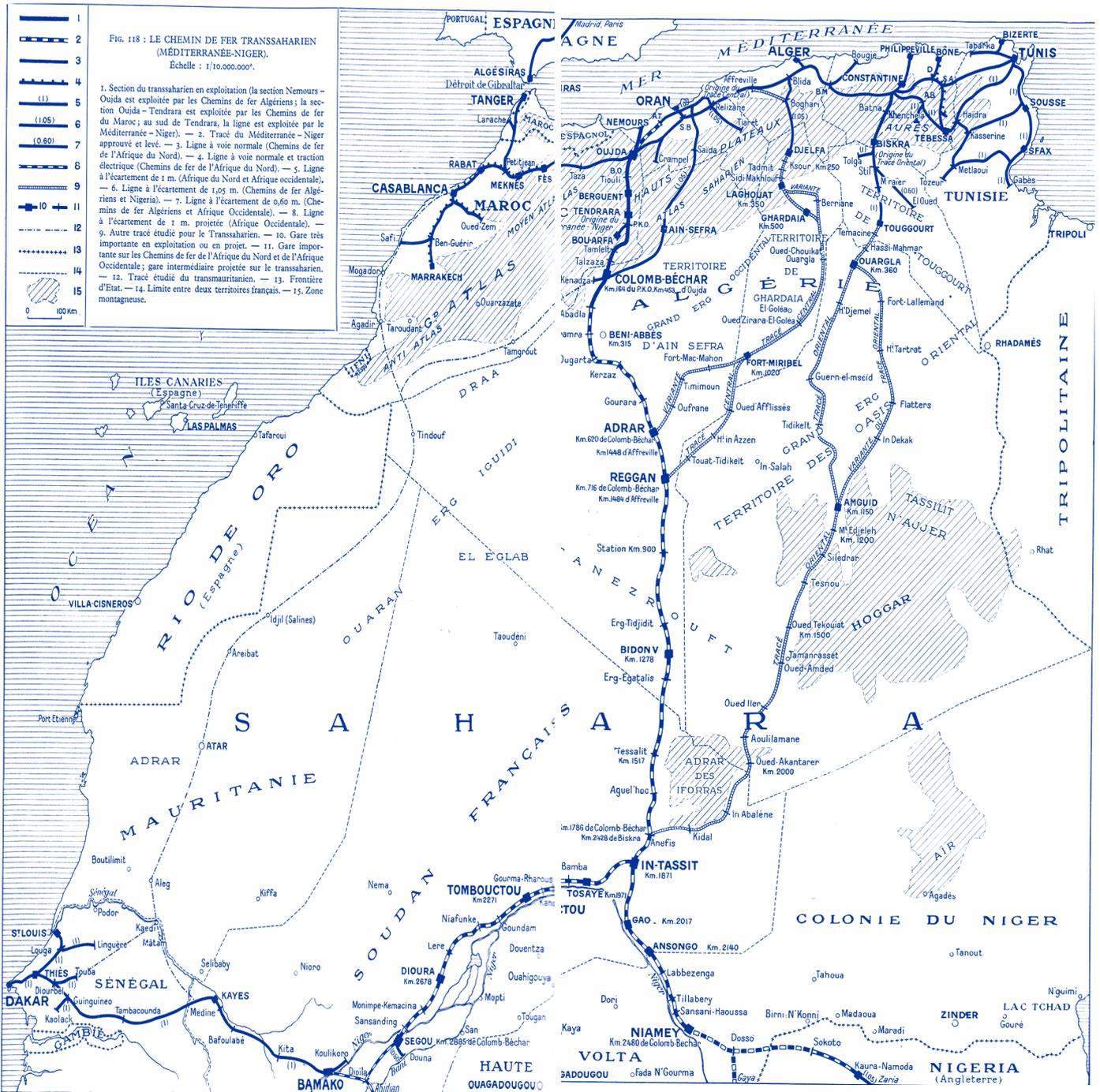


Fig. 2 : LA FRANCE CONTINENTALE et le BLOC AFRICAIN FRANÇAIS : Liaisons par FER, AIR et MER
Échelle : 1/40.000.000.
1. Voie ferrée importante de liaison entre la France continentale et les divers territoires du bloc africain français. — 2. Ligne aérienne française de liaison entre la France continentale et les divers territoires du bloc africain français. — 3. Ligne maritime française de liaison entre la France continentale et les divers territoires du bloc africain français. — 4. Service routier important de liaison entre les divers territoires du bloc africain français. — 5. Frontière entre la France et les territoires étrangers. — 6. Limite entre deux territoires français. — 7. En blanc : territoire appartenant à l'Union française ; en strié : territoire étranger



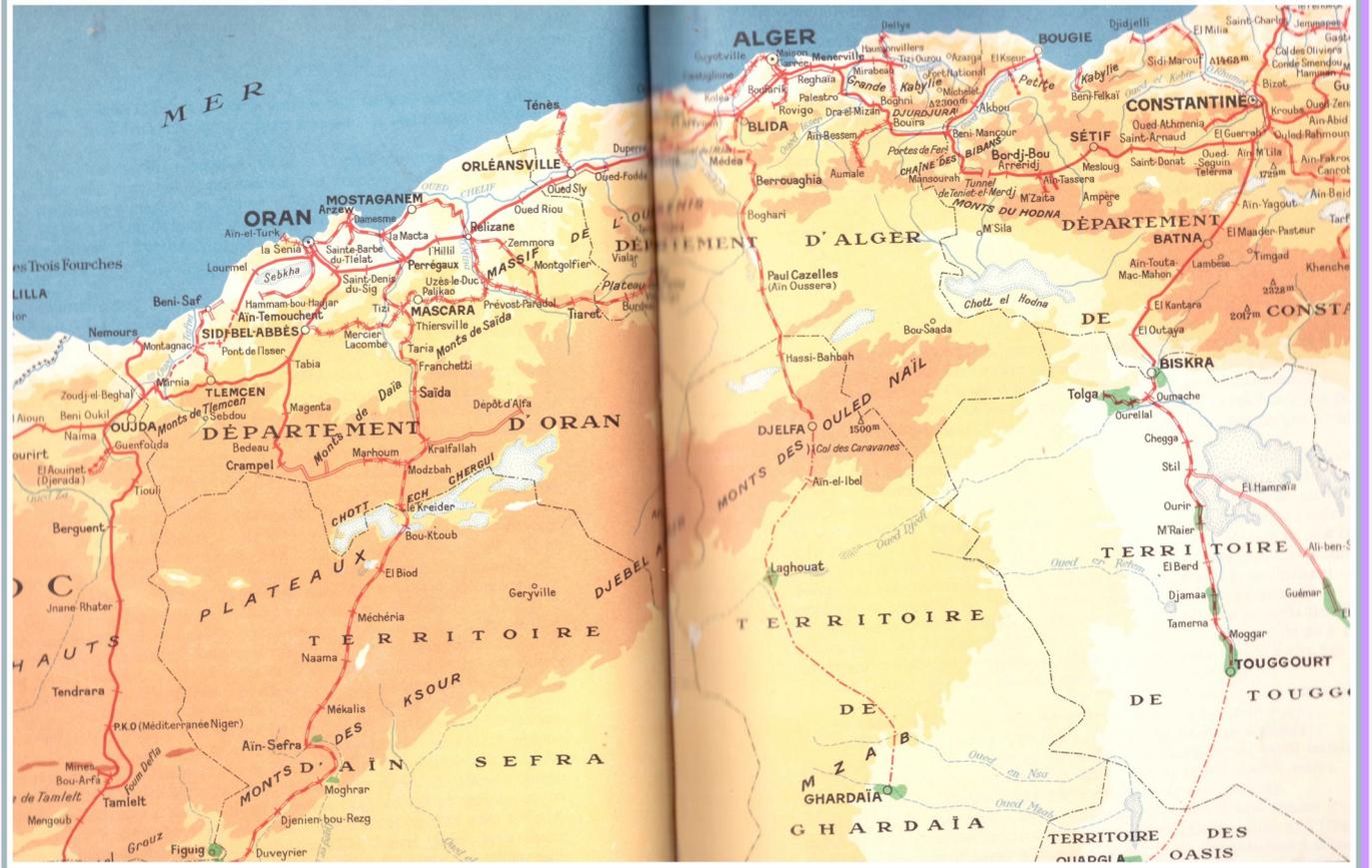
Voici un document rare et exceptionnel: le tracé du *Chemin de Fer Transsaharien* comme si il existait ! La ligne en pointillé, qui ne verra jamais le jour, est celle du « *Tracé du Méditerranée-Niger approuvé et levé* », dixit Henri LARTILLEUX. Véritable serpent du désert, ce chemin de fer s'arrêtera en fait à Colomb-Béchar et n'atteindra donc jamais son but initial. En fait, ce projet a été victime de la lenteur de son exécution. En 1948, pourtant, il ne faisait aucun doute que cette ligne serait réalisée un jour : l'article de Henri LARTILLEUX était catégorique sur ce point. Il est d'ailleurs assez amusant de noter que ce troisième volume se termine par un paragraphe intitulé : « *Avenir du Transsaharien* »...

U. G. GUYON PATRE
LE SECRET DES SABLES
ROMAN DU TRANSSAHARIEN

Collection PRIX JULES VERNE

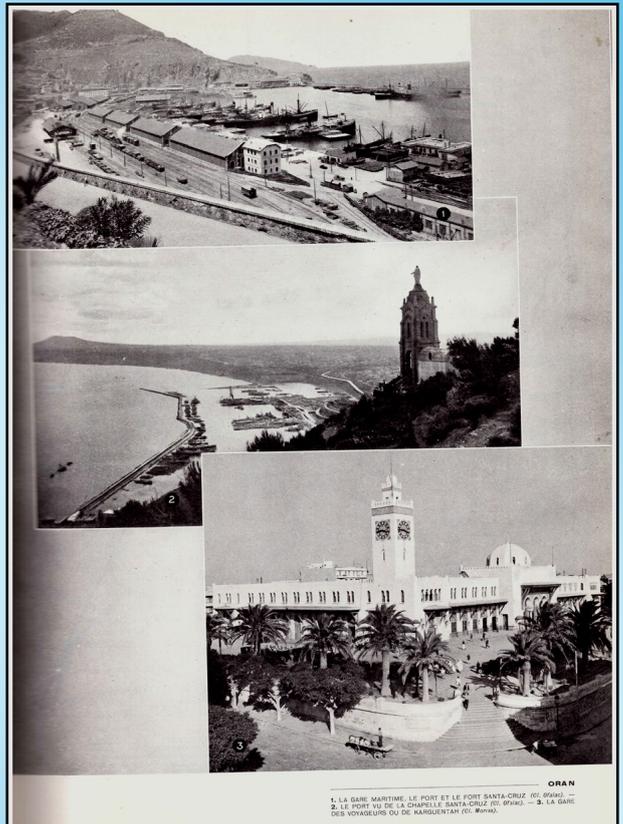
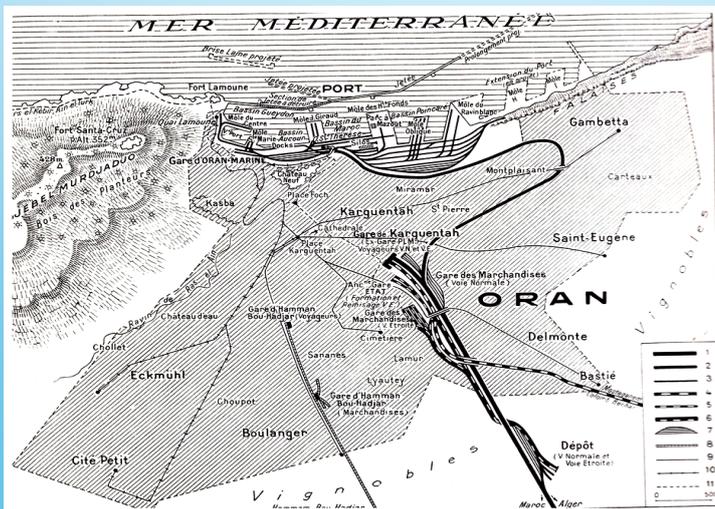
Il est intéressant de noter qu'en 1928, dans la collection bien nommée **PRIX JULES VERNE**, paraissait *Le Secret des Sables*. Ce roman présente la particularité d'avoir pour cadre... ce fameux transsaharien.

L'auteur avait lui aussi anticipé la création de cette voie de chemin de fer hors du commun... Comme **Henri LARTILLEUX** fera quelques années plus tard. Un sujet que n'aurait pas désavoué **Jules VERNE**...



Chaque ouvrage de la collection comporte une ou plusieurs cartes reproduite en couleur afin de visualiser l'ensemble du sujet traité. Henri LARTILLEUX fournissait ainsi tous les éléments nécessaires au lecteur afin qu'il appréhende son texte de la meilleure façon qui soit. Un confort appréciable et un véritable effort de vulgarisation de la part d'un savant polytechnicien. Il n'est pas étonnant d'apprendre que l'auteur appréciait particulièrement *Les Voyages Extraordinaires* d'un certain Jules Verne... Qu'il cite à propos de son roman peu connu *Clovis Dardentor* paru en 1896 dont une grande partie de l'action se déroule en Algérie.

Qui plus est, chaque volume est aussi illustré de plusieurs documents photographiques. Documents reproduits il est vrai en noir et blanc. Mais ces photos d'époque sont aussi les bienvenues. Malgré les descriptions détaillées de l'auteur, il n'est pas toujours facile de se représenter ces paysages lointains situés de l'autre côté de la Méditerranée. L'Algérie était alors un département français... peuplé de colons et... d'indigènes !



Dès le numéro 8 de *La Route du Rail* daté d'Août-Septembre 1946, paraît l'annonce ci-jointe. Les deux premiers ouvrages de la collection sont sommairement présentés mais l'amateur de chemin de fer qui lit ce périodique mensuel est averti ! Publicité gratuite semble-t-il. Dans ce même numéro, Henri LARTILLEUX signe un article intitulé : **LA ROUTE DES ALPES N° 202 NICE-ÉVIAN**. Cet article sera scindé en deux parties, la suite figurant au sommaire du numéro suivant. Fidèle à son habitude, l'auteur rédigera son article de la même manière qu'il l'aurait fait pour sa *Géographie Universelle des Transports*. Dans le numéro 10 de cette même revue, Henri LARTILLEUX rédigera un autre article publié sur 5 pages : **Le Réseau des Chemins de Fer sur Route d'Algérie (C.F.R.A.)**. Dès le numéro suivant, le onzième du nom, l'auteur récidive et livre : **LE MONT CENIS**. Article très fouillé, très documenté et, surtout, très illustré. Article qui aura une suite dans le N°12 : **LA LIGNE DE CULOZ À MODANE et TURIN**. Pour ce faire, Henri LARTILLEUX utilise cartes et schémas, matériel de son prochain travail littéraire. Rédacteur désormais à plein temps de la revue, l'auteur livre **HISTORIQUE DE LA RÉGION SUD-EST DE LA S.N.C.F. (Ex-réseau PLM)**. La deuxième partie de ce travail paraîtra dans le numéro suivant, le 14. Le 15 et le 16 publieront **LES TRANSPYRÉNÉENS**. Le 17 verra **LES CHEMINS DE FER DE LA PROVENCE**. Le 18 LARTILLEUX publie une étude sur **LES TRANSPORTS EN COMMUN DE L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE**. Il faut attendre le numéro 21 pour voir réapparaître la signature de LARTILLEUX au bas d'un nouvel article : **LE RÉSEAU URBAIN ET SUBURBAIN DE MARSEILLE**. Le 29, Août-Septembre 1948, publie **LES CHEMINS DE FER DE LA CORSE**. Article non signé mais extrait de *la Géographie Universelle des Transports Tome II* (Chaix, éditeur). Au sommaire du même numéro, on trouve aussi **LE FUNICULAIRE DE SAINT-HILAIRE-DU-TOUVET (Isère)** dont l'origine est identique. Un matériel de premier choix réalisé par un spécialiste Henri LARTILLEUX, Ancien élève de l'École Polytechnique, Ingénieur Principal à la S.N.C.F.

Géographie Universelle des Transports

La librairie Chaix entreprend actuellement l'édition d'une **GÉOGRAPHIE UNIVERSELLE DES TRANSPORTS** dont le but est de donner la description géographique de toutes les lignes de transport dans le monde :

Chemins de Fer, Routes, Lignes aériennes, Transports maritimes et fluviaux, Transport d'énergie et télécommunications.

Le premier volume de cette collection, intitulé :

« Les Chemins de Fer français (lignes de la S.N.C.F.) » dont l'auteur est M. Lartilleux, inspecteur principal à la S.N.C.F. est actuellement en souscription et paraîtra avant la fin de l'année.

Il se présentera sous la forme d'un important ouvrage de plus de 300 pages, de format 19x29 et offrira de nombreux croquis, schémas, plans, qui constitueront une documentation géographique et technique complète sur tous les centres ferroviaires importants ; ils décriront le tracé des voies ferrées autour des grandes villes, les gares de triage et les bifurcations, les sections de lignes les plus accidentées et particulièrement les lignes de montagne.

Des photographies soigneusement choisies reproduiront les sites caractéristiques et pittoresques du réseau ferré français.

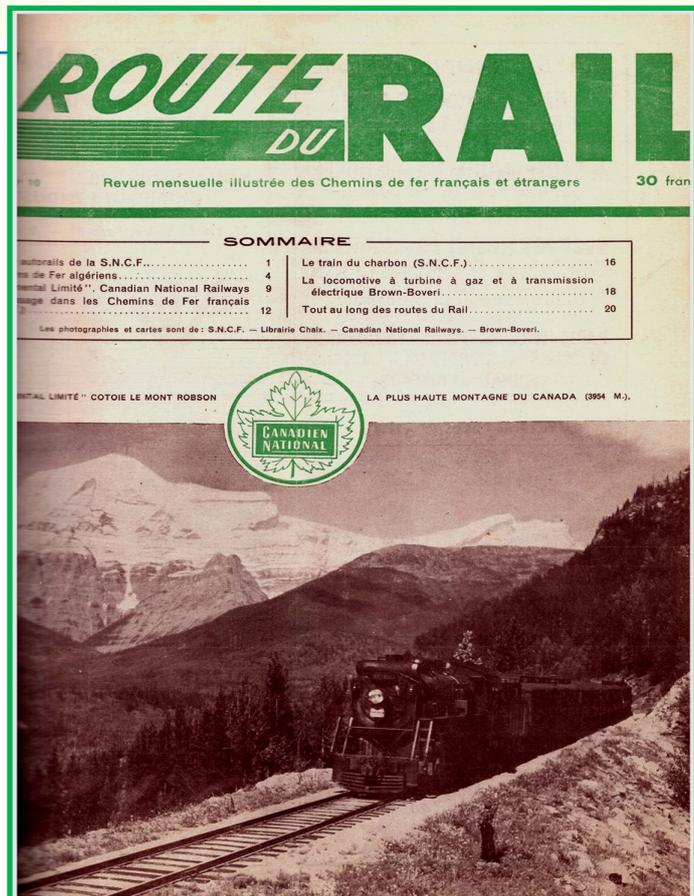
Dix cartes en couleurs (échelle 1/1.500.000^e) d'une facture tout à fait nouvelle, couvrant le territoire français, présenteront le tracé de toutes les lignes ferrées à voie normale ou étroite, à double ou simple voie, ouvertes au trafic voyageurs ou uniquement aux marchandises.

Il s'agit d'un ouvrage tout à fait nouveau, conçu sur un plan original et suivant une idée qui n'a jamais été développée jusqu'à ce jour en France.

Le volume suivant de cette collection étudiera les Chemins de Fer français autres que la S.N.C.F., c'est-à-dire le Métropolitain de Paris, les réseaux de tramways des grandes villes de France, les Chemins de Fer secondaires, les lignes de montagne, les téléphériques et les trolleybus.

Le dépliant de présentation du premier volume est adressé gratuitement sur demande faite à la Librairie Chaix, 20, rue Bergère, Paris (IX^e).

Prix du premier volume : en souscription 1.100 francs ; en librairie 1.300 francs.



EN VENTE

La Géographie Universelle des Transports, deuxième volume : « Les Réseaux Divers », éditée par la Librairie CHAIX (260 pages sur papier couché, 200 photographies, 150 schémas et plans en noir, 8 cartes en couleurs), constitue un cadeau de choix.

En vente à Rail et Route, sur commande, à 1.950 fr. (port en sus 80 fr.). Chèques postaux : c/c Paris 4213-10.

Cet ouvrage se présente exactement sous la même forme que le premier ; édité sur papier glacé, il est abondamment illustré de photographies, de croquis en noir et de cartes en couleurs.

Il est divisé en trois parties :

1^o Les Chemins de Fer Secondaires : ces réseaux sont classés par région et toutes les lignes actuellement en exploitation y sont décrites en détail ; les lignes déclassées sont citées.

2^o Les Transports Urbains et Suburbains des grandes villes françaises : dans ce chapitre sont étudiés en détail l'histoire, le développement et les projets d'avenir du métropolitain de Paris ainsi que des réseaux de tramways et de trolleybus de 16 grandes villes françaises : Marseille, Lyon, Lille-Roubaix-Tourcoing, Bordeaux, Strasbourg, Mulhouse, Nancy, Rouen, le Havre, Nantes, Nice et la Côte d'Azur, Toulon, Grenoble, Toulouse, Saint-Etienne, Bayonne et la Côte d'Argent.

3^o Les Chemins de Fer de montagne et spéciaux : dans ce chapitre sont décrites toutes les lignes à crémaillère, les funiculaires, les téléphériques, les trolleybus et le catérail.

L'ensemble constitue une synthèse absolument complète et jamais réalisée jusqu'à ce jour de tous les transports par fer en France autres que les grands réseaux de la S.N.C.F.

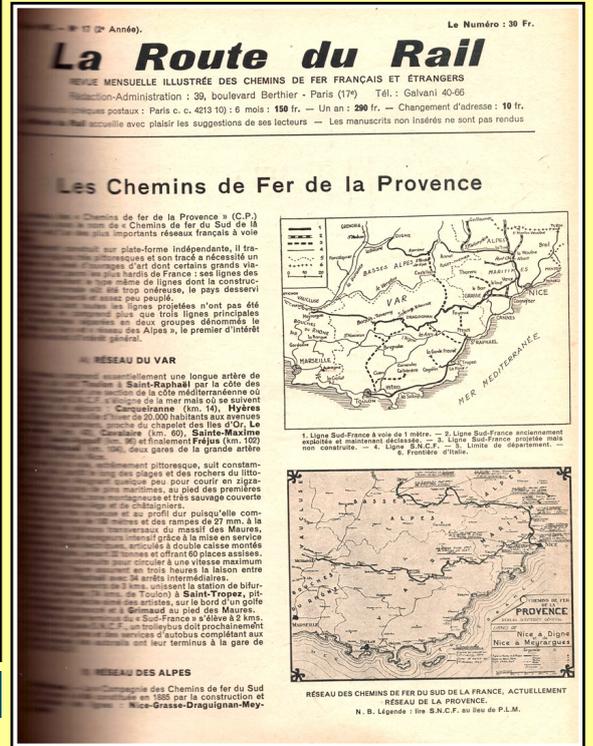
Le tout constitue un ouvrage extrêmement varié puisque la description et l'illustration s'étendent des souterrains du métropolitain de Paris aux téléphériques de la région de Chamoni...

La Géographie Universelle des Transports, premier volume : « La S.N.C.F. », éditée par la Librairie CHAIX (337 pages sur papier couché, 167 photographies, 249 croquis en noir, 9 cartes en couleurs), constitue un cadeau de choix.

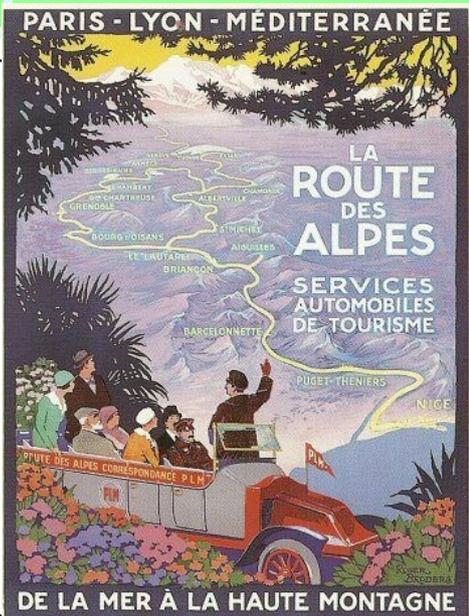
En vente à Rail et Route, sur commande, à 2.500 francs, port : 80 francs. Chèques postaux : c/c Paris 4213-10.

BIBLIOGRAPHIE - ÉTRENNES 1949 (© La Route du Rail)

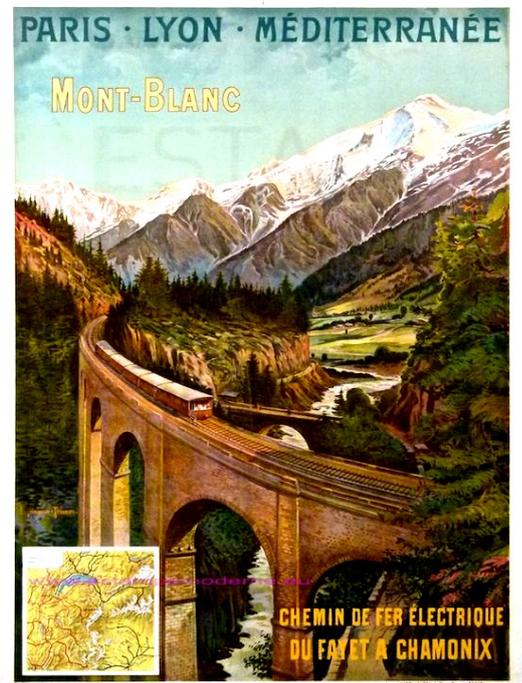
Henri LARTILLEUX, sans doute très occupé par la rédaction de ses ouvrages, semble avoir cessé sa collaboration avec cette revue La Route du Rail. Néanmoins, des extraits de son travail seront, comme on vient de le voir, publiés dans les pages de ce magazine donnant l'envie au lecteur de se procurer les ouvrages cités...

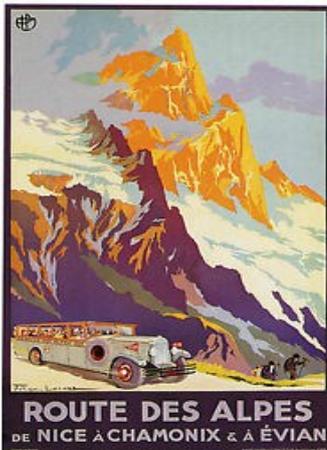
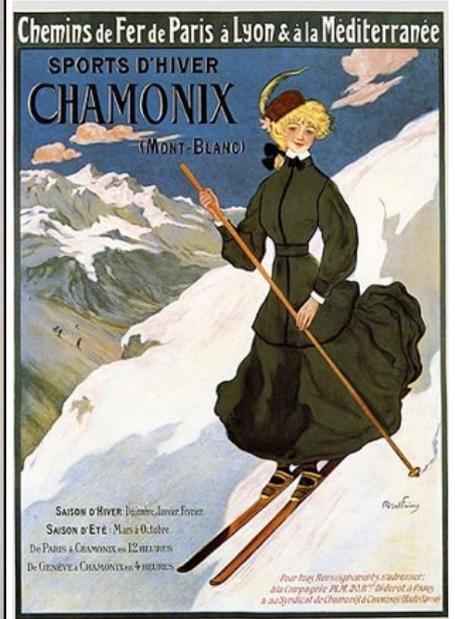
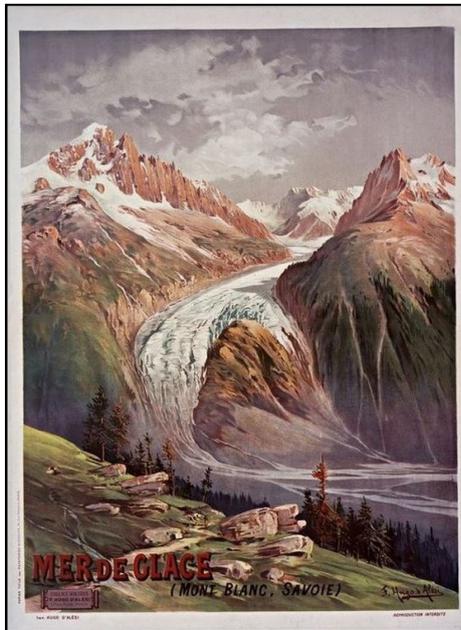
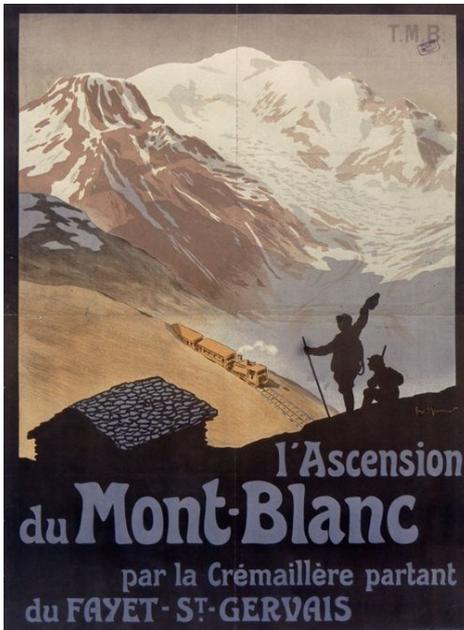


Pour les amoureux de livres consacrés aux Chemins de Fer, les ouvrages d'Henri LARTILLEUX constituent de véritables bibles... On s'y réfère fréquemment et utilement tant leurs contenus sont clairs et précis. On y découvre de précieux renseignements qui complètent souvent la lecture d'autres livres ferroviaires qui n'ont pas les mêmes qualités... En fait, on les utilise comme de véritables dictionnaires qui n'ont pas d'équivalents dans ce type de littérature ! Malgré leur âge vénérable, ils demeurent une référence unique qu'on consulte toujours avec beaucoup de plaisir.

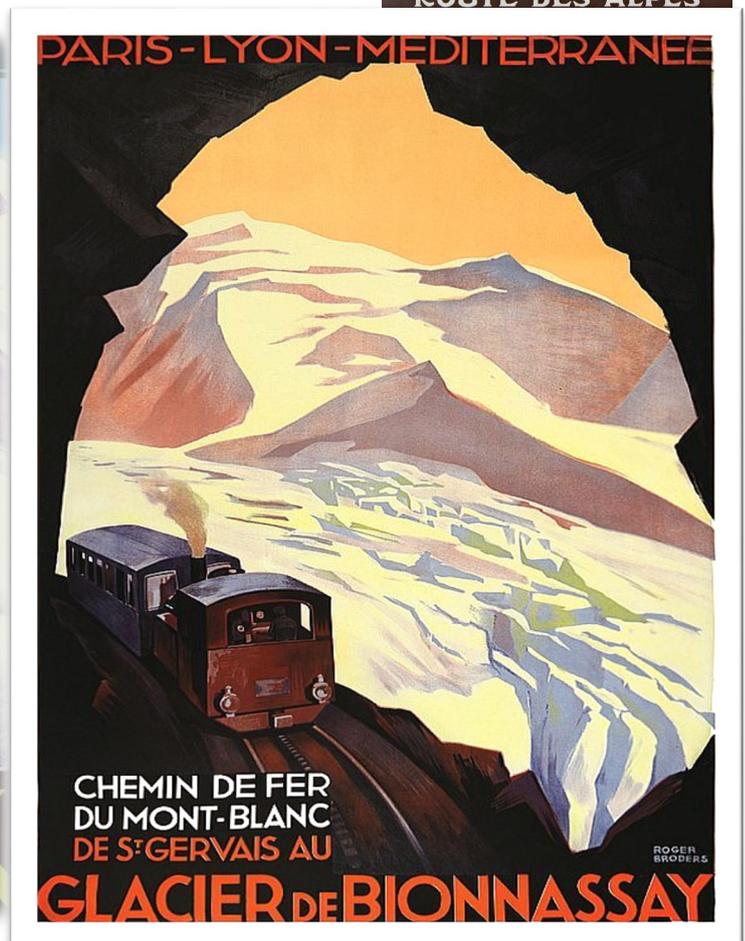
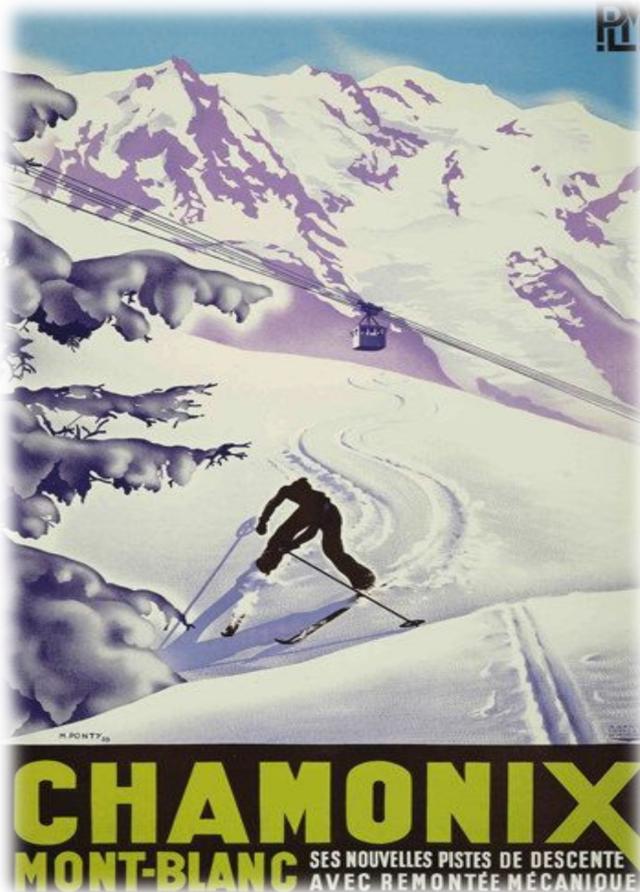
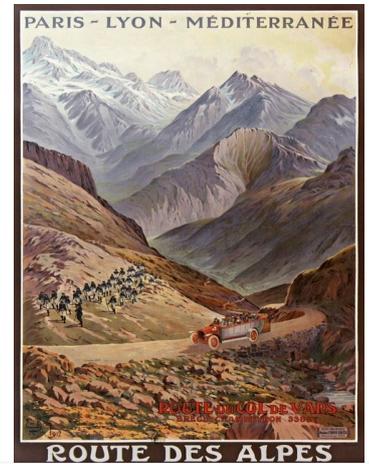


Les superbes affiches réalisées par les Compagnies des Chemins de Fer, notamment le P.L.M., ont fait beaucoup pour le succès touristique de certaines stations. Destinées à décorer les murs des gares, elles ne pouvaient qu'inciter au voyage ! De très grande qualité, elles étaient l'œuvre de véritables artistes. Page suivante, à titre d'exemples, quelques unes parmi les plus connues sont reproduites.

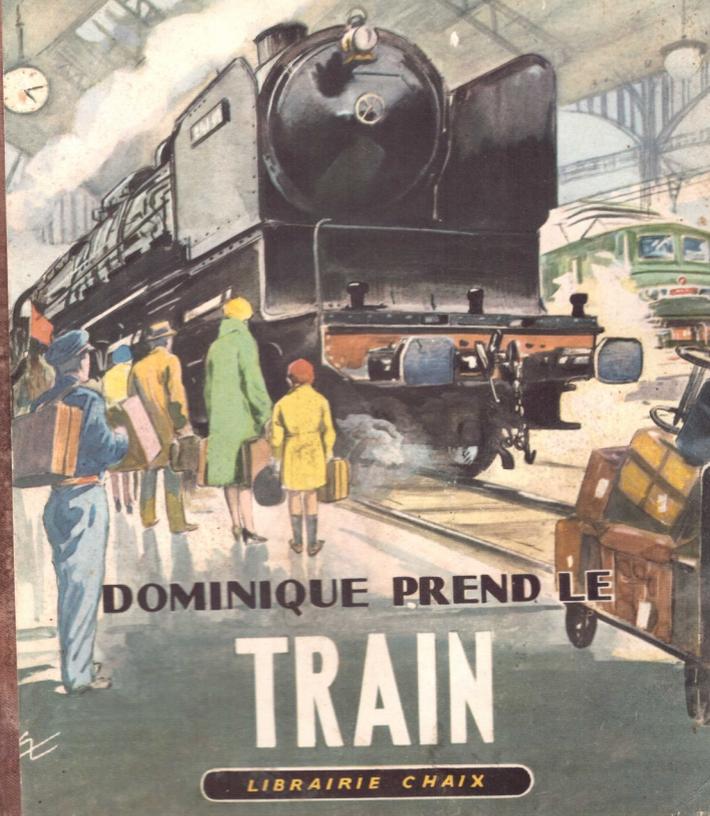




Naturellement, ces affiches sont reproduites ici en petit format. Pour les apprécier pleinement, le mieux est de les voir, si possible, grande nature ! Il s'agit de véritables œuvres d'art dignes de figurer dans une galerie de peintures. Du reste, leur valeur ne cesse de croître du fait d'un nombre de collectionneurs de plus en plus important.



Version cartonnée, il existe aussi une version souple.



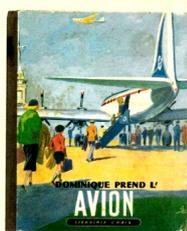
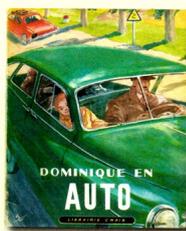
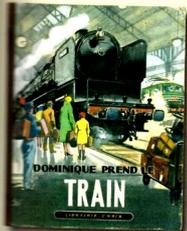
François LA PARAZ

DOMINIQUE
PREND LE
TRAIN

ILLUSTRATIONS D'ANDRÉ GALLAND

ÉDITIONS
CHAIX
20, RUE BERGÈRE
PARIS - IX*

François LA PARAZ est le pseudonyme de... **Henri LARTILLEUX** (1904-1989), célèbre auteur d'une *Géographie Universelle des Transports* publiée en six volumes à la Librairie CHAIX. Cet ancien ingénieur de la S.N.C.F. s'est avéré être un grand vulgarisateur des Chemins de Fer français et étrangers. C'est le Trimestriel *Historail*, dans son numéro 43 d'octobre 2017, qui nous révèle la véritable identité de l'auteur de ce « petit » livre, richement illustré par le grand artiste qu'était **André GALLAND** (voir page suivante). **Henri LARTILLEUX** dans ce cadre contraint de 78 pages au format 22cm x 17cm rédige un texte accessible aux plus jeunes. Voilà ce qu'il en dit dans sa présentation :



DOMINIQUE PREND LE TRAIN



DOMINIQUE PREND LE TRAIN

Dominique est un grand garçon curieux et intelligent ; il prend le train deux ou trois fois par an pour aller en vacances et, le dimanche, quand il fait beau temps, pour aller à la campagne ; quand il pleut, les dimanches d'hiver, il joue au train dans sa chambre avec ses frères et sœurs ou ses petits amis.

Dominique pose des quantités de questions pour comprendre tout ce qu'il voit et il désire beaucoup savoir comment les trains marchent.

Beaucoup d'enfants désirent certainement, comme Dominique, connaître la vie des chemins de fer et de ceux qui les font marcher : c'est pour eux que ce livre a été écrit.

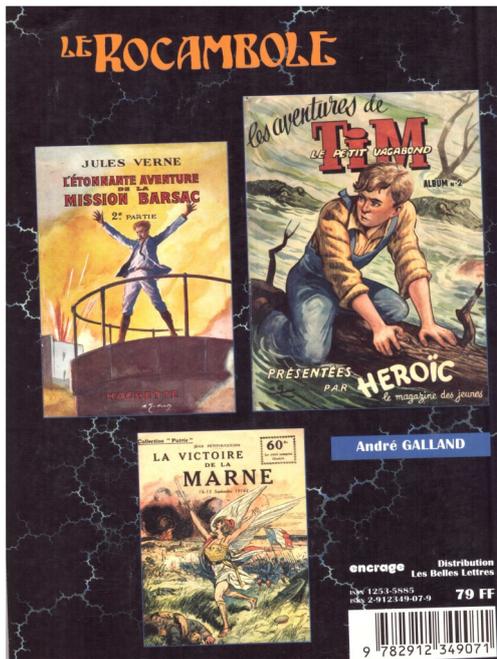
Sous un pseudonyme, Lartilleux publie quatre livres pour enfants chez Chaix !

En 1953, paraissent quatre volumes de 78 pages chacun, vendu 400 F l'unité : tribulations du jeune garçon Dominique prenant successivement le train, le bateau, l'automobile et l'avion, qu'un parent, père, oncle ou cousin, initie aux techniques et métiers propres à chacun de ces modes. Alors qu'André Galland signe les abondantes illustrations en noir et blanc ou en couleurs, dont la couverture, sous le pseudonyme de François La Paraz, se cache l'auteur Lartilleux : François est le second prénom de celui qui avoue aussi à l'occasion sa dévotion toute spéciale pour Notre-Dame-de-la-Paraz, petite chapelle perchée au-dessus de Vacheresse, dans la vallée d'Abondance. Et donc pas de surprise à voir présenter chaque mode sur pied d'égalité, sans faveur avouée ! Ainsi est présenté Dominique prend le train : « Dominique est un garçon curieux et intelligent ; il prend le train deux ou trois fois par an pour aller en vacances et, le dimanche, quand il fait beau temps, pour aller à la campagne ; quand il pleut, les dimanches d'hiver, il joue au train dans sa chambre avec ses frères et sœurs ou ses petits amis. Dominique pose des quantités de questions pour comprendre tout ce qu'il voit et il désire beaucoup savoir comment les trains marchent. Beaucoup d'enfants désirent certainement, comme Dominique, connaître la vie des chemins de fer et de ceux qui les font marcher : c'est pour eux que ce livre a été écrit. » Ce Dominique en réalité est bien l'un des fils d'Henri, que Galland a bien portraituré à son domicile, reconnaissable avec ses cheveux foisonnants et bouclés !

Ainsi, une fois découvert « les locomotives à vapeur, les locomotives électriques, les autorails, les trains de voyageurs, les trains de marchandises, les gares, les signaux, la voie et les ouvrages d'art », Dominique aura « bien compris comment marchaient les chemins de fer, comment on les avait construits et tout le travail que cela représente ; il s'est rendu compte combien la vie des agents des chemins de fer ou "cheminots" était utile et intéressante et tout ce que les chemins de fer lui apportaient de bonheur et de facilités. » Et de conclure sans parti pris pour le rail : « - Quand je serai grand, a-t-il dit à ses parents, je souhaite avoir un métier aussi utile et varié que celui des hommes qui tous les jours font rouler les trains ! » Même trame dans les ouvrages suivants : après le bateau, puis l'automobile, Dominique découvre l'avion : « Notre jeune ami Dominique s'est déjà fait expliquer comment marchaient les trains et comment on construisait les lignes de chemins de fer ; il a visité un port et un grand paquebot ; son oncle Xavier lui fait faire de longues randonnées en auto et lui a montré comment était faite une automobile et comment on construisait les routes. Aujourd'hui, afin de connaître tous les moyens de transport, Dominique a demandé à son cousin Pierre, qui est pilote, de lui raconter l'histoire des avions, et lui expliquer comment ils volent et de lui faire visiter un aéroport. Tous les petits amis de Dominique voudront lire ce livre afin d'apprendre avec lui les merveilles de l'aviation et son histoire. »

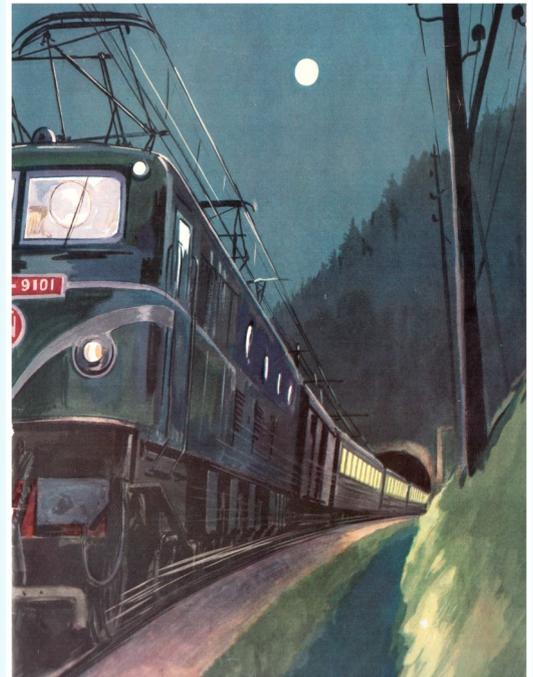
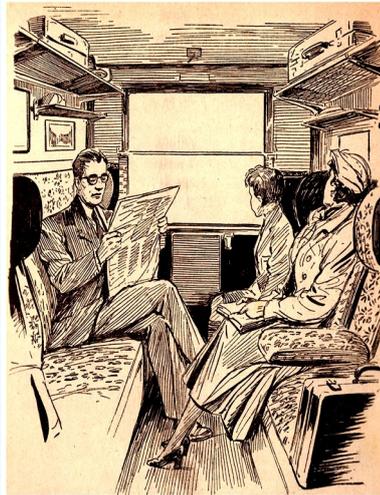
André Galland

(1886-1965)

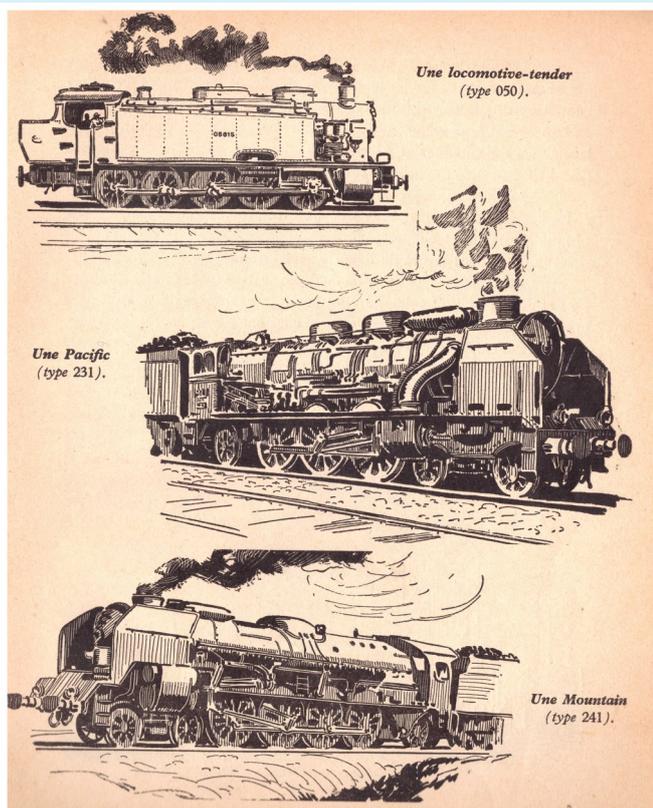


Voir le numéro 7 de la revue
Le Rocambole daté de l'été 1999 :
article de François DUCOS Page 132 :

AUJOURD'HUI ON EXPOSE :
ANDRÉ GALLAND



En noir et blanc ou en couleur, les dessins d'André GALLAND sont très efficaces auprès des jeunes lecteurs de ce petit album. Très réalistes mais aussi très pédagogiques, l'univers ferroviaire fascinait alors beaucoup les jeunes garçons. La plupart d'entre eux possédaient à la maison un train électrique très en vogue dans ces années là ! C'était le moment où le train faisait encore rêver... Autres temps, autres mœurs... On peut noter la qualité de cet ouvrage tant au niveau rédactionnel que dans le domaine de son illustration. La librairie CHAIX, qui a produit *Dominique prend le train*, éditait aussi et surtout les fameux indicateurs de chemins de fer du même nom. Il était donc tout à fait pertinent qu'elle s'intéresse au domaine de la littérature pour la jeunesse et qu'elle réalise ce type d'ouvrages très instructifs destinés aux jeunes publics.

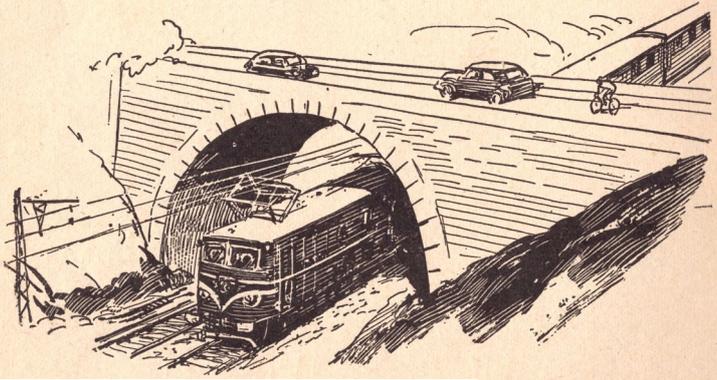


Dessins ludiques propres à susciter l'intérêt des jeunes enfants devant une vitrine d'un magasin de jouets ! Dessins qui invitent à tourner les pages de ce petit album. **Henri LARTILLEUX**, même sous une forme résumée, fait une parfaite description des chemins de fer des années cinquante... Les locomotives à vapeur circulent encore sur nos voies mais, déjà, apparaissent les motrices électriques... Les voitures de voyageurs ainsi que les wagons de marchandises sont présentés de façon très claire. L'auteur n'en oublie pas pour autant la description des personnels de la S.N.C.F. en soulignant la diversité des métiers exercés par les cheminots. **Henri LARTILLEUX**, suivant un plan de départ très précis, décrit aussi brièvement l'infrastructures des voies ferrées ainsi que la signalétique bien particulière des chemins de fer.



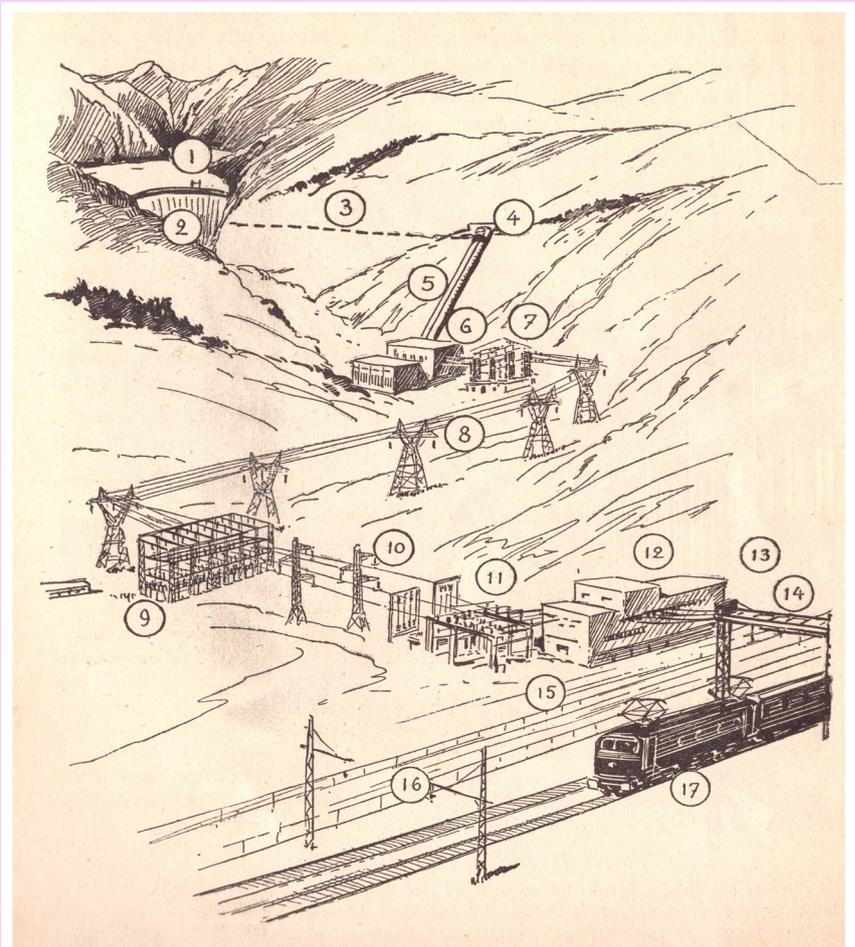
En lisant ce livre Dominique a bien compris comment marchaient les chemins de fer, comment on les avait construits et tout le travail que cela représente ; il s'est rendu compte combien la vie des agents des chemins de fer ou « **cheminots** » était utile et intéressante et tout ce que les chemins de fer lui apportaient de bonheur et de facilités.

— Quand je serai grand, a-t-il dit à ses parents, je souhaite avoir un métier aussi utile et varié que celui des hommes qui tous les jours font rouler les trains !



Dans ce petit album à vocation pédagogique, il est intéressant de noter la place importante que Henri LARTILLEUX consacre à l'électricité... Son usage ferroviaire et sa production hydroélectrique. Au début des années cinquante, les responsables de la SNCF avaient déjà anticipé leur futur moyen de locomotion qui, bien plus tard, allait donner naissance à notre T.G.V. national... Qu'on désigne aujourd'hui sous le vocable de *Lignes à Grande Vitesse* ! (L.G.V.)

Bien entendu, en rédigeant cet ouvrage, Henri LARTILLEUX avait le secret espoir d'intéresser les jeunes garçons aux métiers des chemins de fer et d'en faire plus tard, pourquoi pas, des cheminots ! Qui n'a pas un jour rêver d'être aux commandes d'une locomotive ?... C'est ce que l'auteur laisse à penser dans sa conclusion. Notons aussi, et c'est à souligner, que Henri LARTILLEUX ne fait preuve d'aucun sectarisme. Bien qu'ayant exercé toute sa carrière dans les chemins de fer, tout d'abord au P.L.M., ensuite à La S.N.C.F. (à partir du 1er janvier 1938), l'auteur s'intéresse aussi aux autres moyens de transports. Les automobiles tout d'abord qui passent sur le pont en dessous duquel circule un train. Tout un symbole ! Pourtant, en 1950, on avait commencé déjà à condamner de nombreuses voies ferrées face à la redoutable concurrence de la route... Henri LARTILLEUX n'oublie donc pas ni les transports maritimes ni les transports aériens qui, chacun, feront l'objet d'un sujet pour les autres albums de cette « petite » collection. Du reste, son œuvre maîtresse avait pour nom : *Géographie Universelle des Transports*... Aujourd'hui, il est assez amusant de constater que l'auteur aura mené à bien son projet initial sous forme de miniatures destinées aux enfants à défaut de nombreux volumes qu'ils se proposaient de rédiger et qui auraient constitué son encyclopédie...



TOME 1, QUATRIÈME VOLUME : FRANCE LOINTAINE

Le **Quatrième** et dernier volume de ce **Tome Un** de cette *Géographie Universelle des Transports* sera le plus exotique de la série puisqu'il concerne... *La France Lointaine*.

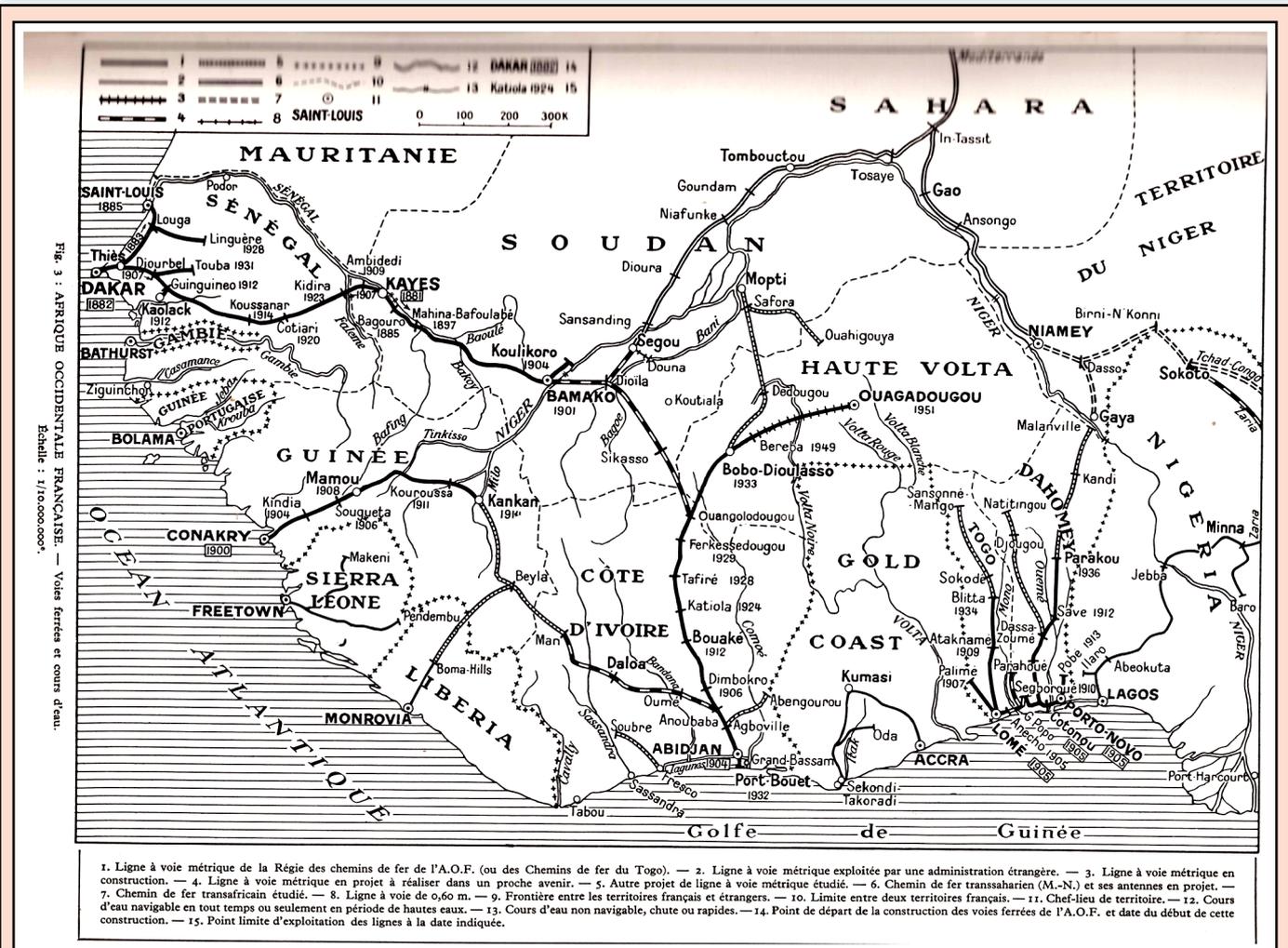
C'est-à-dire dans l'ordre :

1/ **L'Afrique Occidentale Française.** L'occasion de faire le tour de nos colonies : *Sénégal, Soudan, Guinée, Côte d'Ivoire, Haute-Volta, Togo, Dahomey.*

2/ **L'Afrique Équatoriale Française :** *Cameroun, Gabon, Tchad, Oubangui-Chari, Chemin de fer Congo-Océan.*

3/ **L'Indochine** et ses lointains territoires situés à des milliers de kilomètres de la métropole.

4/ Enfin, les territoires isolés et insulaires : *L'Éthiopie, Madagascar, La Réunion, Établissements français de l'Inde, Nouvelle-Calédonie, Antilles et Guyane.*



L'ouvrage débute par l'**Afrique Occidentale Française**... et son réseau ferroviaire existant et à venir. L'occasion de se rappeler une partie de notre empire colonial. À voir cette carte, on pourrait encore se croire en métropole ! Car, une des grandes qualités de cette encyclopédie, c'est son unité. Tous les sujets sont traités de la même façon avec clarté et précision. La cartographie y joue un rôle essentiel ! Notamment pour ces contrées lointaines peu connues de nos concitoyens. Des chemins de fer y sont donc établis afin de développer l'économie de ces colonies d'Afrique noire. Souvent dans des conditions difficiles du fait de climat extrême... De plus, il faut importer tout le matériel : rails et machines qui débarquent des paquebots qui sillonnent alors les océans. Bien entendu, les trains de cette époque sont mixtes, c'est-à-dire qu'ils transportent à la fois passagers et marchandises. La plupart de ces marchandises, parmi les plus précieuses, seront amenées aux ports côtiers avant d'être embarquées pour la métropole... L'esprit colonial sévissait alors : la colonie était au service de la Mère Patrie pour laquelle devaient travailler ceux qu'on appelait encore des *indigènes*...

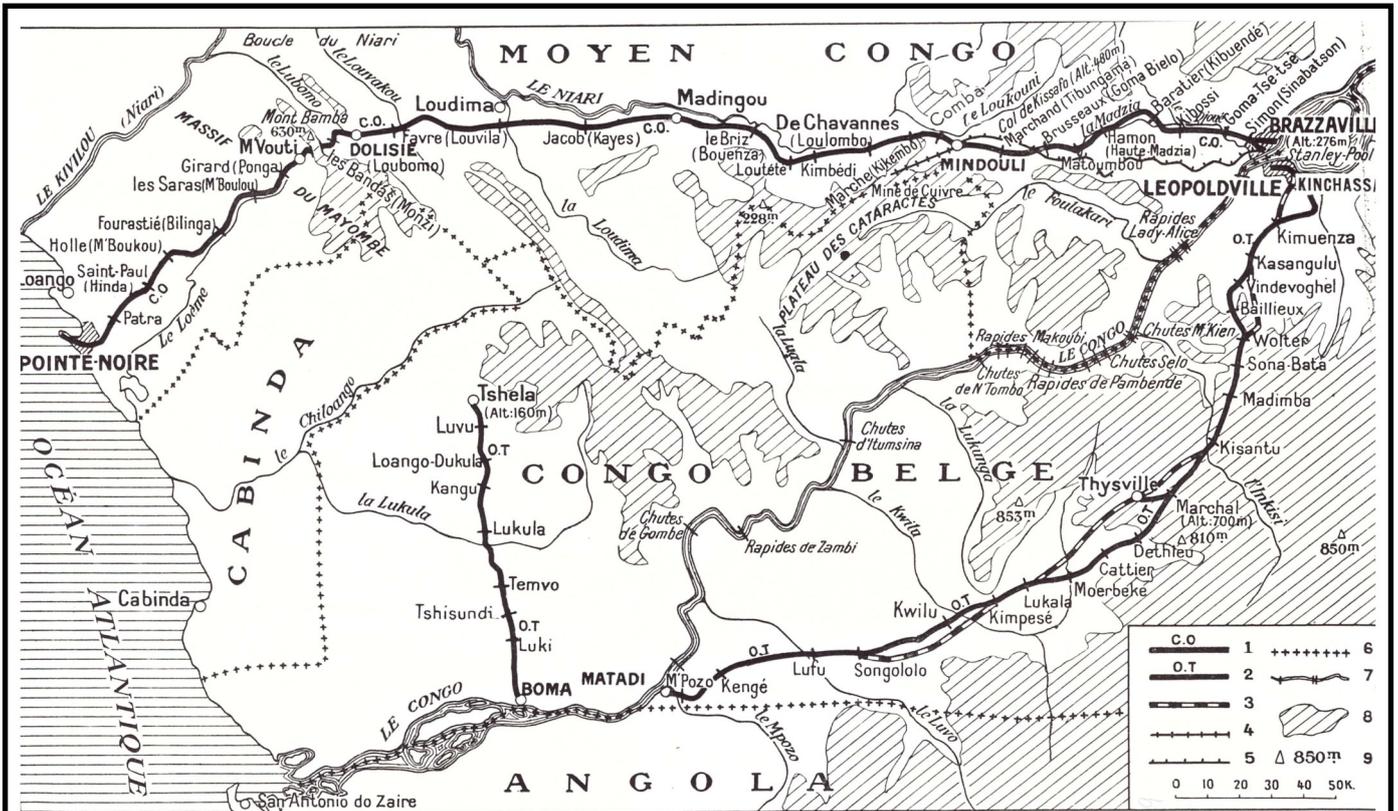
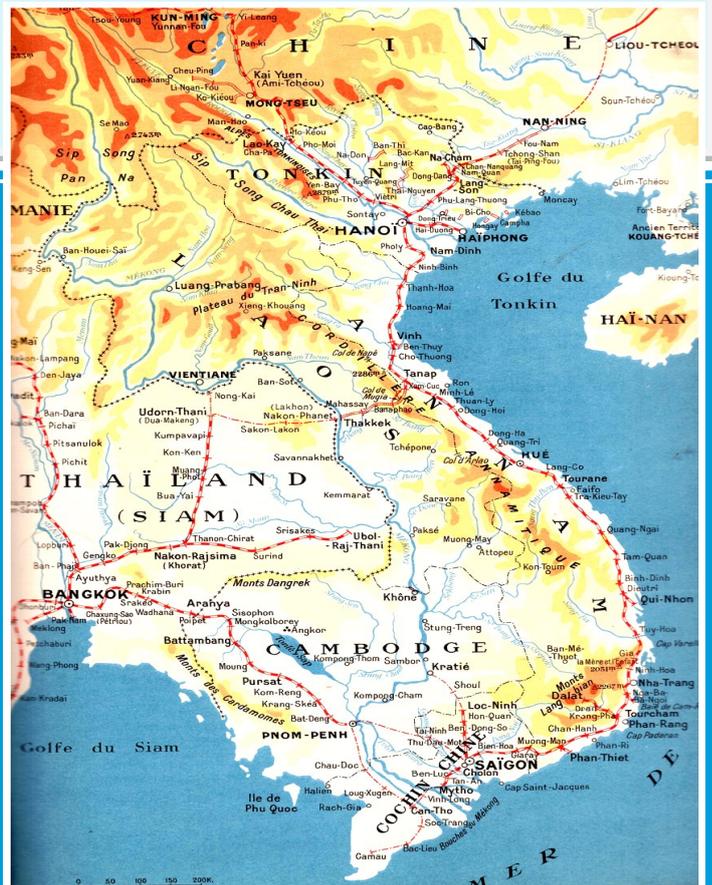


Fig. 33.
Le BAS-CONGO et les Chemins de fer CONGO-Océan et MATADI-LÉOPOLDVILLE.
Échelle : 1/2.500.000°.

1. Ligne à voie de 1,067 m. du Congo-Océan (C.-O.). — 2. Ligne à voie de 1,067 m. exploitée par l' « Office des Transports coloniaux » (OTRACO) (la ligne dite du « Mayombe » : Boma-Tshela est à l'écartement de 0,615 m.). — 3. Ancien tracé de la ligne Matadi-Léopoldville. — 4. Ligne à voie de 0,60 m. de desserte des mines de Mindouli. — 5. Ancienne ligne à voie de 0,60 m. exploitée avant la construction du C.-O. — 6. Frontière d'État. — 7. Chute ou rapides. — 8. Zone d'altitude supérieure à 500 mètres. — 9. Sommet repère avec cote d'altitude.

Dans le chapitre suivant, l'auteur traite de l'*Afrique Équatoriale Française*. Parmi les divers sujets abordés de façon très exhaustive, figure la fameuse ligne *Congo-Océan* ... Aujourd'hui tristement célèbre pour le nombre de vies humaines qu'elle a coûtées. À ce propos, Henri LARTILLEUX est muet comme la plupart de ses concitoyens...

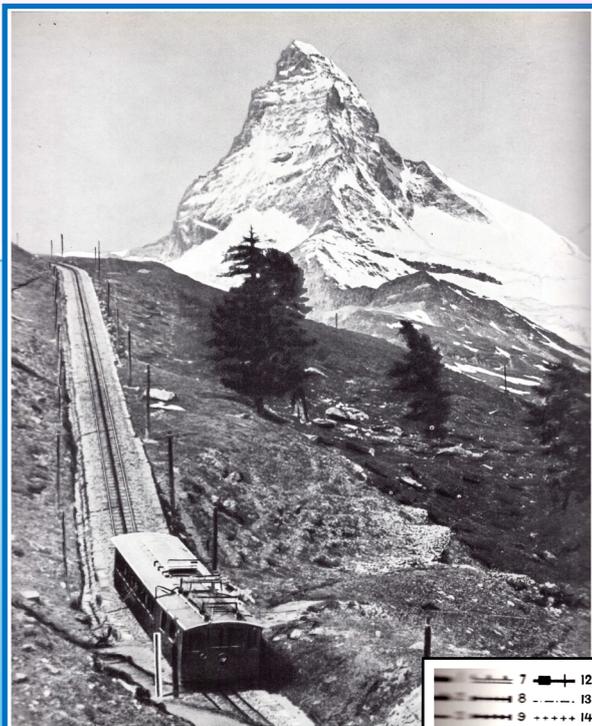
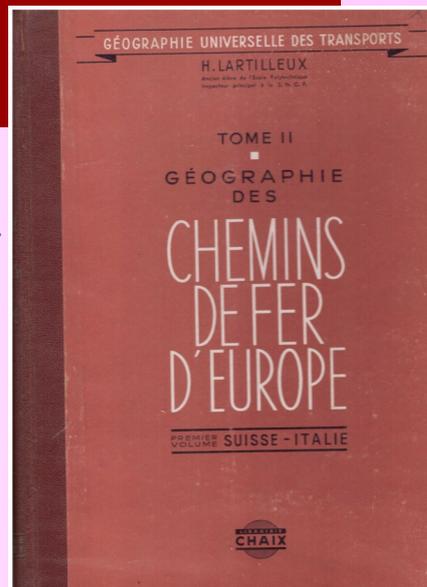
Après l'Afrique, l'Indochine française ! À des milliers de kilomètres de la métropole, les concepteurs de chemins de fer ont du faire preuve de tout leur talent pour établir ces voies ferrées. Des contrées que l'auteur n'avait jamais visitées. Fervent défenseur du rail, Henri LARTILLEUX avait toute sa vie durant refusé de prendre l'avion. Il se disait peu voyageur, comme un certain Jules VERNE... Cependant, notons que ce dernier avait tout de même traversé l'océan Atlantique et fait plusieurs croisières personnelles en Méditerranée à bord de son propre bateau... Au dix neuvième siècle, peu de français pouvaient se vanter d'en avoir fait autant ! Quoiqu'il en soit, il semble que Henri LARTILLEUX ne se soit guère éloigné de son pays natal ! Et c'est tout à son honneur, car il s'était bien aperçu que la France était riche de régions plus belles les unes que les autres !



TOME II, PREMIER VOLUME : SUISSE-ITALIE

En 1951, La Librairie CHAIX poursuit la publication de Henri LARTILLEUX : *Géographie Universelle des Transports*. Cette fois, le TOME II concerne **Les Chemins de Fer d'Europe**. L'auteur commence par la Suisse et l'Italie, deux pays voisins riches en lignes ferroviaires. Encore un ouvrage de grande qualité, très complet. On regrette encore aujourd'hui que ce sera l'avant dernier de cette série remarquable.

Mais ne boudons pas notre plaisir ! Notons que ces deux derniers volumes sont les plus rares de la série sur le marché de l'occasion.

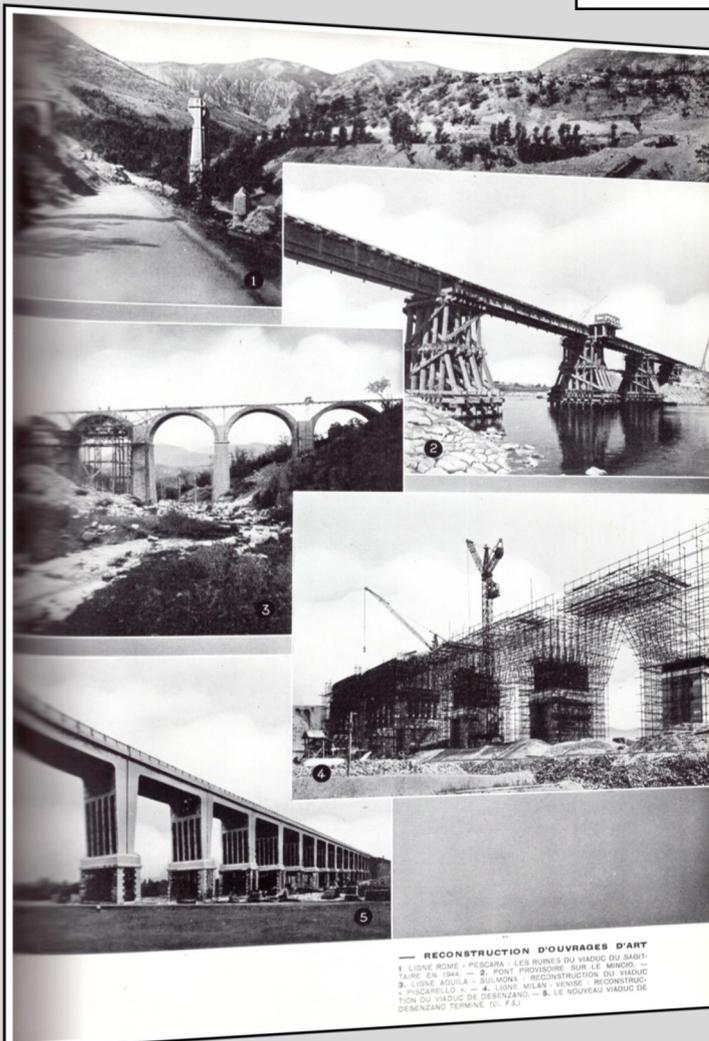


Henri LARTILLEUX débute son nouvel ouvrage par la SUISSE. Bien que ce soit un petit pays par sa superficie, il s'agit d'un véritable royaume des trains de montagnes. Destinations touristiques par excellence au début des années cinquante... Les concepteurs de ces voies ferrées uniques au monde ont du faire preuve d'une grande ingéniosité car il a fallu s'adapter au rude relief de la Suisse. L'auteur s'intéresse aussi aux nombreuses variantes : trains à crémaillère, télésièges, téléphériques, télécabines qui sillonnent le pays avec une remarquable densité, la plus grande d'Europe.

Autour du lac Léman, les voies ferrées ne manquent pas ! Beaucoup plus nombreuses sur la rive suisse que la rive française... D'autant qu'il y a longtemps que la ligne *Annemasse-Sixt* a été supprimée ! Heureusement, subsiste encore aujourd'hui la remarquable voie métrique électrique qui unit Chamonix à Martigny. Pour l'avoir empruntée, je ne peux que la conseiller aux amateurs. C'est une région que Henri LARTILLEUX connaissait particulièrement bien puisqu'il avait hérité de sa mère un chalet à Abondance, village de Haute-Savoie. Il semble que l'auteur y ait séjourné régulièrement et qu'il appréciait particulièrement cette très belle région qu'est la vallée de Chamonix. Comme on le comprend !



Après la Suisse, l'Italie ! Voici les chemins de Fers tels qu'ils existaient en 1951 dans la botte italienne. Pays très intéressant dans ce domaine et judicieusement associé à son voisin Suisse avec laquelle il partage de nombreuses lignes de montagnes. Les réseaux de la Sardaigne et de la Sicile ne sont bien sûr pas oubliés. Le relief tourmenté de ce pays a, là aussi, obligé les ingénieurs à de véritables prouesses techniques. Il a fallu construire, non seulement de nombreux souterrains (*on ne dit pas tunnels en langage ferroviaire !*) mais aussi beaucoup d'ouvrages d'art afin de tracer des lignes de chemins de fer. Cependant, les concepteurs italiens étaient aussi de remarquables personnalités et ont fait honneur à leur patrie en établissant des voies ferrées partout où cela était possible. Remarquons, entre autres, que nos voisins transalpins avaient pris de l'avance sur nous dans le domaine de l'électrification des trains. Il est vrai qu'en France nous avons encore des mines de charbon bon marché... Ceci explique peut-être cela ! Quoiqu'il en soit, le réseau ferré italien était digne d'occuper la moitié d'un volume de *La Géographie Universelle des Transports* de Henri LARTILLEUX.



N'oublions pas l'année où a été rédigé cet ouvrage. Certes, depuis, des améliorations considérables ont été apportées au réseau ferroviaire italien, tant au point de vue de la structure de la voie que du matériel roulant. Mais le plus gros de l'œuvre était réalisé ! Suivant l'auteur, on peut dire que : « *La technique a dans le domaine ferroviaire atteint presque partout le maximum réalisable ...* »

Henri LARTILLEUX avait bien raison : le chemin de fer avait atteint son apogée. Passagers et marchandises transitaient alors par le rail en nombre et tonnages impressionnants. Les villes industrielles étaient alors reliées entre elles et aux grands ports commerciaux de la péninsule.

À ce propos, on peut s'étonner aujourd'hui que le projet du tunnel ferroviaire Lyon-Turin, déjà avancé, suscite si peu de curiosités... Si on excepte les controverses écologiques de cette réalisation, notamment côté italien. Comme si on était blasé de ces travaux pharaoniques réalisés avec des machines futuristes si éloignées de l'homme...

Il est pourtant remarquable de noter que les futurs trains qui traverseront les Alpes par un tunnel long de plus de cinquante kilomètres transporteront, outre des passagers, ... des camions et des voitures, principaux adversaires du rail ! Et obligeant ce dernier à se réinventer sans cesse.

LE PRÉSENT VOLUME EST LE PREMIER DU TOME II DE LA
GÉOGRAPHIE UNIVERSELLE DES TRANSPORTS

LE SECOND VOLUME DU TOME II DÉCRIRA LES RÉSEAUX FERRÉS DE
BELGIQUE - LUXEMBOURG - PAYS-BAS - ESPAGNE - PORTUGAL

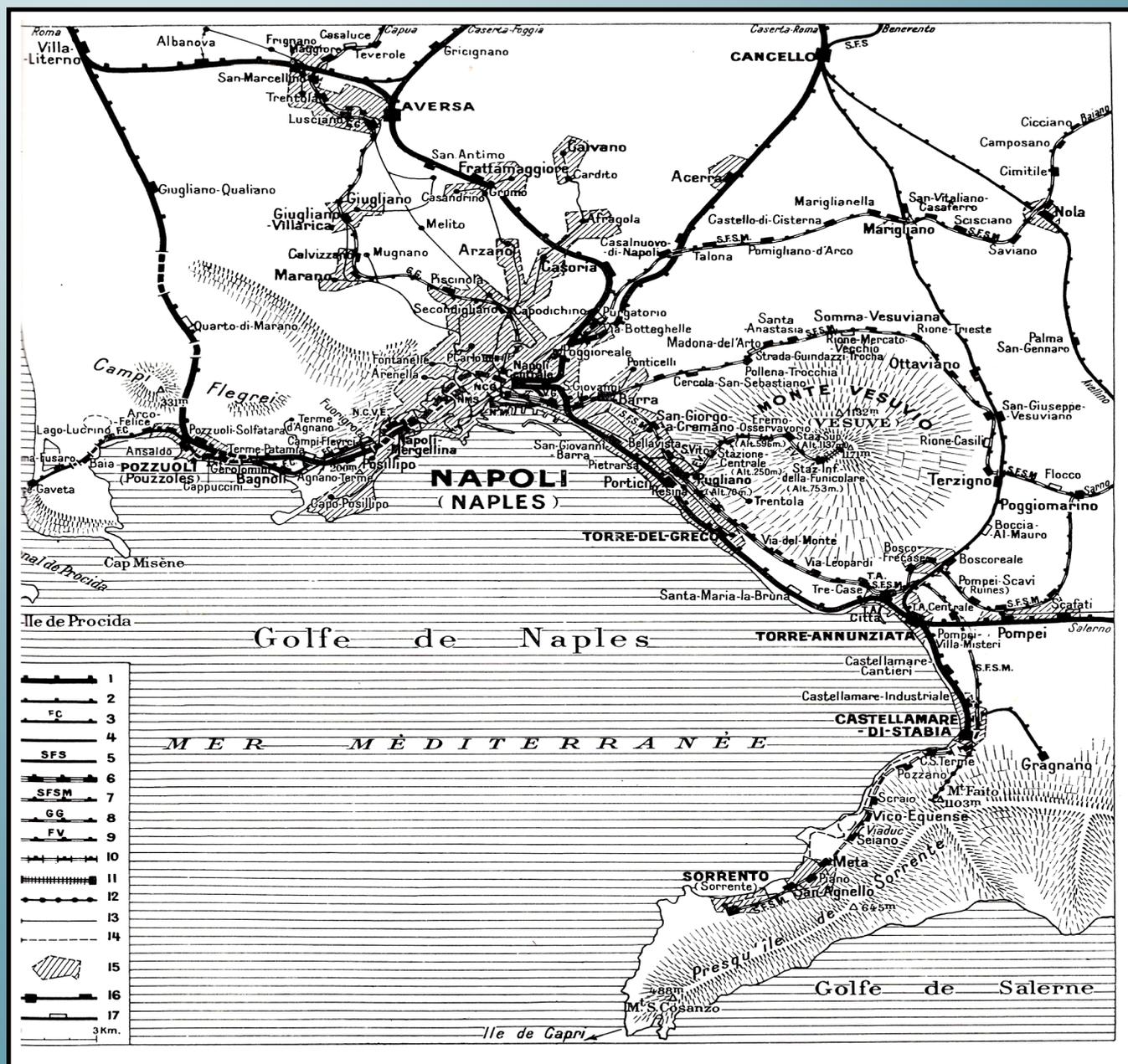
LE TROISIÈME ET LE QUATRIÈME VOLUME DU TOME II
 TERMINERONT LA DESCRIPTION DES
CHEMINS DE FER DE L'EUROPE

La FRANCE a été étudiée au tome I. La description de l'U.R.S.S. sera faite au tome III.

Dans ce volume, la « suite » de l'encyclopédie « Géographie Universelle des Transports » est toujours d'actualité ! En 1951, l'éditeur CHAIX annonce des ouvrages qui, malheureusement, ne verront jamais le jour... Henri LARTILLEUX aurait peut-être eu plus de chance avec une autre maison d'édition plus solide... Car la réalisation de tels ouvrages techniques et dicta tiques demande un investissement conséquent et un soutien sans faille de longue durée...

Or, il semble que l'éditeur de Henri LARTILLEUX ait connu quelques années plus tard de graves difficultés financières qui le conduiront à la faillite.

Dans les années cinquante, le chemin de fer avait une importante vocation touristique qu'il a malheureusement perdue de nos jours... Dans les années cinquante, on pouvait gravir le Vésuve en chemin de fer électrique complété par un funiculaire !... Et l'île de Capri n'était pas si éloignée...



AVANT-PROPOS



*Le tome I de la **Géographie Universelle des Transports** a présenté dans ses quatre volumes « Les Chemins de fer Français » les lignes de la S.N.C.F., des réseaux divers, de l'Afrique du Nord et de la France lointaine.*

Le tome II est consacré aux Chemins de fer de l'Europe à l'exception de la France, étudiée au tome I, et de l'U.R.S.S., décrite au tome III.

Le premier volume du tome II décrit les voies ferrées de la Suisse et de l'Italie : ces deux pays, unis par une longue frontière alpestre, présentent des caractères absolument différents, mais ont, dans le domaine des transports par fer, une large activité commune : le tourisme.

Le deuxième volume du tome II décrira les voies ferrées du Benelux (Belgique, Hollande et Luxembourg) et de la péninsule Ibérique (Espagne et Portugal).

Le troisième volume du tome II sera consacré aux réseaux des Iles Britanniques (Grande-Bretagne et Irlande) et des Pays Scandinaves.

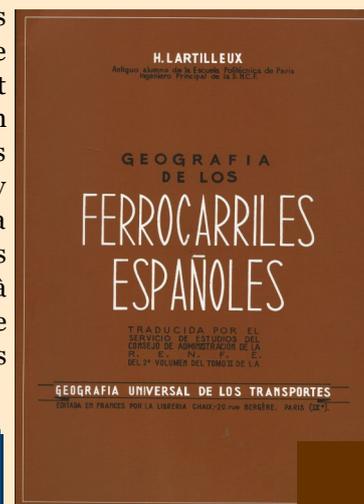
Le quatrième volume du tome II présentera les réseaux des divers États de l'Europe Centrale et de la péninsule des Balkans.

Ultérieurement ou simultanément seront publiés les ouvrages relatifs aux voies ferrées d'Amérique, d'Océanie, d'Afrique et d'Asie (y compris la partie européenne de l'U.R.S.S.), ouvrages qui constitueront le tome III.

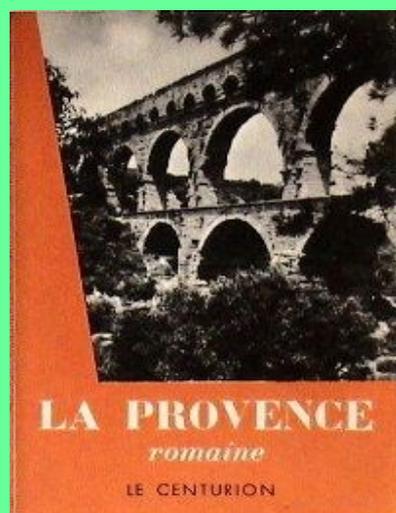
Les autres tomes de la Géographie décriront les transports par route, par eau et par air.

TOME II, DEUXIÈME VOLUME : BELGIQUE – HOLLANDE – GRAND-DUCHÉ DU LUXEMBOURG – ESPAGNE – PORTUGAL

Cet ultime volume de la collection est bâti sur le même plan que les précédents. Il étudie donc en priorité les pays limitrophes à la France. Ne manque à l'appel que l'Allemagne qui devait, ultérieurement, faire le sujet d'un autre album. Henri LARTILLEUX se montre fidèle à lui-même en rédigeant ces études de Chemins de Fer chez nos voisins. Le réseau belge, très urbanisé, se trouve très imbriqué avec le hollandais et le luxembourgeois. On y découvre aussi les réseaux de la péninsule ibérique peu connus car peu étudiés ! La partie montagneuse des Pyrénées n'est pas sans nous rappeler celle de nos voisins transalpins... Notons qu'il existe une version espagnole du Chapitre consacré à l'Espagne rédigé dans la langue de Cervantès... Preuve que le sujet de cette encyclopédie était international et qu'elle aurait mérité une diffusion plus importante. Il n'y a pas de frontière pour les amateurs de Chemins de Fer !

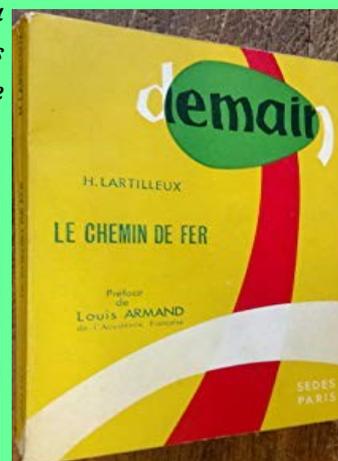
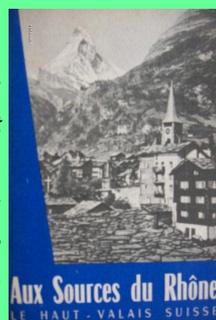


Avec ce volume, Monsieur Lartilleux, poursuit sa magistrale étude sur la géographie des transports ; ce tome deuxième des chemins de fer Européens est en réalité le sixième de la collection, les quatre premiers étant consacrés aux transports de la France et de l'Union Française ; après la Suisse et l'Italie, voici décrites, avec précision et détails, les voies ferrées de la Belgique, des Pays Bas, du Luxembourg, d'Espagne et du Portugal ; comme les précédents, cet ouvrage luxueusement présenté, offre une documentation complète sous une forme attrayante, puisque dans le texte sont insérées de très nombreux schémas, plans, cartes, et d'excellentes photographies. C'est une très belle réalisation [source bibliothécaire de la Société de géographie]



Henri LARTILLEUX, outre sa « Géographie Universelle des Transports », est l'auteur de plusieurs autres ouvrages.

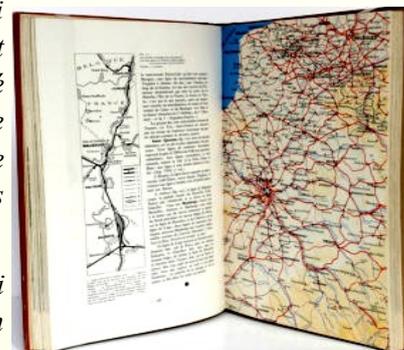
Notamment les guides touristiques semblaient l'intéresser particulièrement. Un homme clairvoyant au milieu du vingtième siècle. Le tourisme de masse allait en effet se développer de façon



considérable... au détriment, bien souvent, hélas, du Chemin de fer... Notons que tous ces petits fascicules ont été publiés après la sortie du dernier volume de son Encyclopédie qui date de 1953.

Pour terminer cette étude, j'ai pensé que le témoignage d'un cheminot trouvé sur internet avait toute sa place ici. C'est pourquoi je me permets de le reproduire page suivante en guise de conclusion. Mais, avant tout, il faut, une dernière fois, rendre hommage à Henri LARTILLEUX. Un ingénieur qui met sa science à la portée de tous, c'est pas banal... Derrière le scientifique se cachait un redoutable littéraire, et ça, c'est encore moins fréquent ! Son œuvre gagnerait à être davantage connue et reconnue. Certes, les milieux Ferroviles savent ce qu'« un LARTILLEUX » veut dire ! Mais les autres ? Hormis les spécialistes, le nom de l'auteur n'évoque pas grand-chose ! Le modeste but de cette étude était de mettre en lumière son principal ouvrage : **L'Encyclopédie Universelle des Transports**. Se procurer ce type de livres, je l'ai déjà dit, relève, sinon de l'exploit, du moins d'une persévérance peu habituelle ! Il faut vraiment en avoir envie pour se reconstituer cette belle bibliothèque ferroviaire... Mais le jeu en vaut vraiment la chandelle car, réellement, l'œuvre de Henri LARTILLEUX n'a pas d'équivalent. Encore une raison supplémentaire pour s'y intéresser !...

Je suis entré à la SNCF en 1965, le 13 septembre exactement. Henri LARTILLEUX (1904-1989) l'ancien élève de l'Ecole Polytechnique et ingénieur principal à la SNCF vient d'écrire ce qui peut-être assimilé au « Robert » chez les puristes de la langue française. Cette **Géographie Universelle des Transports** est éditée en « septembre 1965 ». Elle a été achevée d'imprimer sur les presses de l'imprimerie Chaix-Desfossés restée célèbre pour ses indicateurs d'horaires de trains.



C'est à l'école des agents nouveaux qu'on nous propose d'acheter ce livre qui restera le plus « lourd » de ma bibliothèque. L'oncle Michel, ancien imprimeur, apprécierait la qualité du papier et des reproductions photographiques, la reliure et la couverture cartonnée. Je me souviens avoir hésité à l'époque car même retenue en trois fois sur notre paie, l'achat grevait notre maigre budget.

Le n° 3650 de *La Vie du Rail* (17 novembre 2017) retrace la vie et les écrits de ce « noble » cheminot qui aura laissé une trace dans notre grande maison. J'ai appris dans l'article que Monsieur LARTILLEUX est entré à la SNCF le 1er avril 1928 dans l'arrondissement de Chambéry. Il a travaillé dans les gares de Montmélian, Modane, Culoz, La Cluse, Annemasse, Bellegarde et Ambérieu. À la gare de Montmélian, l'une des ses premières responsabilités fut d'enregistrer des cochons ... un souvenir marquant pour le jeune polytechnicien.

Henri LARTILLEUX adolescent passait ses vacances dans le chalet familial d'Abondance (Haute-Savoie). De là sans doute remonte sa passion pour la randonnée pédestre et il créa plusieurs guides pour les touristes. Je ne savais pas non plus qu'il avait publié, sous pseudonyme, quatre livres pour enfants chez Chaix.

Je ressors régulièrement ma géographie LARTILLEUX. Elle aurait besoin d'être réactualisée. Contrairement à nos anciens, les nouveaux dirigeants en tous genres s'emploient à rayer des lignes. Un « ouistiti » de première a même fait la publicité des cars « oui bus » pour remplacer les trains. Quelle honte ! Bien sûr des gens y retrouvent leur compte puisque les trajets sont moins onéreux. Ils s'en foutent royalement de gâcher l'environnement et sont les premiers à pester contre l'encombrement des routes.

Avec ma « copine » nous avons bientôt fini de parcourir toutes les lignes de chemin de fer en France. Pour les dernières à visiter, je ferai comme d'habitude avant de partir et j'ouvrirai mon « LARTILLEUX » au chapitre concerné. La ligne est décrite avec son profil, ses principaux ouvrages d'art, son mode d'exploitation et ses gares, stations et haltes rencontrées. Tu ne peux pas l'emporter dans le sac-à-dos, alors profitant des avancées technologiques, il m'arrive souvent de photocopier. J'ai eu vu des randonneurs déchirer des pages de leur topo-guide. Moi jamais et un livre encore moins ! Dans un guide de la FFRP, il m'arrive de défaire une reliure avec une lame de rasoir pour extraire un groupe de pages. Cette méthode permet de reconstituer l'ouvrage après utilisation. Les livres et les guides sont des objets « vivants ». Déchirer c'est violer !.

Témoignage (anonyme) publié sur : <https://chupefoise2.wordpress.com/2017/11/22/henri-lartilleux/>

Le " LARTILLEUX ", du nom de son auteur Henri LARTILLEUX, est la damnation de tous les amateurs de géographie ferroviaire française. De 1946 à 1959, la célèbre librairie Chaix édita et réédita son non moins célèbre ouvrage en 4 tomes :

LA GÉOGRAPHIE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS.

- SNCF
- Réseaux divers
- Afrique du Nord
- France lointaine

Son intérêt provient d'une part de sa présentation limpide, d'autre part de sa quasi-exhaustivité : la jeune SNCF n'avait à l'époque que tout juste commencé à élaguer le prodigieux patrimoine de lignes dont elle s'était vue confier la sauvegarde et le développement.

Henri LARTILLEUX a eu un successeur : Bernard COLLARDEY, collaborateur de *La Vie du Rail*, puis de *Rail Passion*. Ce site lui doit beaucoup¹.

Une biographie : Henri Lartilleux (1904-1989). *L'œuvre connue et... moins connue d'un polytechnicien hors-série*, in *La Vie du Rail* n° 3650 du 17 novembre 2017, pages 12 à 25, 18 photos, 10 cartes. Nombreuses notes. Par Georges RIBEILL.

(1) : <http://www.massifcentralferroviaire.com/Glossaire.htm>