



## Revue d'histoire des chemins de fer

41 | 2010

Approvisionnement ferroviaire et pratiques  
alimentaires des citadins

---

# Le transport ferroviaire des produits alimentaires italiens au XIX<sup>e</sup> siècle

*Italian Railway Transportation of Agricultural Products in the 19<sup>th</sup> Century*

Michèle Merger

---



### Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/1151>

DOI : 10.4000/rhcf.1151

### Éditeur

Association pour l'histoire des chemins de fer

### Édition imprimée

Date de publication : 30 avril 2010

Pagination : 41-60

ISSN : 0996-9403

### Référence électronique

Michèle Merger, « Le transport ferroviaire des produits alimentaires italiens au XIX<sup>e</sup> siècle », *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 41 | 2010, mis en ligne le 30 avril 2012, consulté le 05 mai 2019.

URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/1151> ; DOI : 10.4000/rhcf.1151

---

Tous droits réservés

## Le transport ferroviaire des produits alimentaires italiens au XIX<sup>e</sup> siècle



Au XIX<sup>e</sup> siècle, dans la péninsule italienne comme ailleurs, le chemin de fer a suscité les plus grandes espérances. Il était perçu comme étant l'un des instruments capables de favoriser l'unité nationale, de corriger la « trop grande longueur et la difformité territoriale »<sup>1</sup> de la péninsule que le cabotage ne réussissait pas à éliminer. À ces deux espoirs complémentaires venaient s'ajouter d'autres, tout aussi justifiés et liés à des considérations d'ordre commercial. De nombreux observateurs et hommes politiques italiens, piémontais pour la plupart, comprenaient que le chemin de fer serait une réponse à la demande croissante des transports, là où la pression du trafic sur les routes, voire sur les voies navigables, était très forte comme c'était le cas en Italie du Nord. Ils pensaient également que le rail favoriserait le développement des transports terrestres, non seulement entre les différentes régions de la péninsule, mais aussi entre celle-ci et les pays d'Europe occidentale. Dès 1846, le célèbre Cavour soulignait que le rail ferait « disparaître les distances qui séparent Venise, Milan, Gênes, Turin et toutes les principales villes italiennes des

---

1- S. Jacini, « Dalla sistemazione dei Lavori Pubblici in Italia », *La Nuova Antologia*, juin 1869, p. 371.

pays qui marchent à la tête de la civilisation de Londres à Paris [et les relierait] aux marchés de consommation [...] placés au-delà des Alpes, en France et en Angleterre, [...] rendant les communications intérieures rapides, économiques et sûres, faisant en quelque sorte disparaître la barrière des Alpes »<sup>2</sup>, et – poursuivait-il – nul devait douter que la péninsule serait ouverte au commerce de transit et que ses ports seraient « en mesure de partager avec ceux de l’Océan et de la mer du Nord l’approvisionnement de l’Europe en denrées exotiques »<sup>3</sup>.

À la veille de l’Unité, ce même Cavour ne pouvait que constater avec satisfaction que le royaume sarde disposait de plus de 830 km de voies ferrées, soit 51 % du total des lignes péninsulaires<sup>4</sup>, et que la question du passage des Alpes qui était devenue, dès les années 1840, l’une des préoccupations des élites politiques piémontaises avait abouti à plusieurs projets. L’établissement de grands axes transalpins était un impératif primordial car il fallait répondre à l’augmentation du volume des échanges qui étaient entravés par la présence des Alpes « si difficiles à franchir une partie de l’année »<sup>5</sup>. Le gouvernement de Turin défendit l’idée de construire une ligne non seulement entre Turin et Chambéry, mais aussi à travers les Alpes suisses afin de permettre aux produits méditerranéens d’être exportés vers les États allemands. Les premiers projets d’un tunnel entre Bardonnèche et Modane ont été élaborés au cours des années 1840-1845<sup>6</sup> et c’est en 1857 que le parlement sarde a adopté le projet définitif du tunnel du Mont-Cenis. Les débats et controverses entre les partisans du Simplon, du Splügen, du Saint-Gothard et du Lukmanier (ardemment défendu par le gouvernement de Turin) ont retardé la décision finale. Celle-ci ne fut prise qu’en 1869 : l’accord signé par la Suisse, les États de Bade et Wurtemberg, la Prusse et l’Italie prévoyait la construction de la ligne du Saint-Gothard, ce qui ne pouvait que satisfaire les milieux économiques milanais et lombards. En vertu de cet accord, la péninsule s’engageait à construire les lignes en direction de Bellinzona : l’axe Camerlata-Chiasso construit en 1875-1876 ainsi que les axes Novare-Pino et Gallarate-Laveno,

---

2- B. Cavour, « Des chemins de fer en Italie », in A. Salvestrini (dir.), *Camillo Cavour Le strade ferrate in Italia*, Firenze, 1976, p. 16.

3- *Ibidem*, p. 58.

4- La longueur des voies ferrées construites dans le Royaume lombardo-vénitien atteignait 620 km. L’Italie du Nord regroupait à elle seule près de 90 % des lignes construites dans les États pré-unitaires.

5- B. Cavour, *op. cit.*, p. 54.

6- Dès 1845, le gouvernement sarde avait chargé l’ingénieur belge H. J. Maus et le géologue Sismonda d’élaborer un projet de ligne entre Bardonnèche et Modane. Le projet de 1857 prévoyait le creusement d’un tunnel sur plus de 10 km de longueur.

inscrits dans la loi relative aux chemins de fer complémentaires de 1879. Elles répondaient à cette promesse. Enfin, la ligne du Brenner entre Bolzano et Innsbruck, ouverte au trafic en 1867 et prolongeant l'axe péninsulaire Vérone-Peri, et celle de la Pontebba entre Udine et Klagenfurt, exploitée à partir de 1879, constituaient également des axes transalpins appelés à exporter vers les marchés allemands et autrichiens les produits agricoles de la péninsule dont le réseau national était presque achevé en juin 1882<sup>7</sup>, date à laquelle la ligne du Saint-Gothard a été inaugurée<sup>8</sup>.

Dans le cadre d'une recherche sur le thème « Approvisionnement ferroviaire et pratiques alimentaires des citadins », il convient de se demander si les prévisions des observateurs et des hommes d'État piémontais ont été confirmées par les faits au cours de la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle ou si, au contraire, elles ne faisaient que refléter une vision optimiste, voire mythique du nouveau mode de transport. Notre étude nous conduira à analyser non seulement la politique tarifaire des compagnies ferroviaires mais aussi l'évolution des transports de denrées alimentaires entre, d'une part, le sud et le nord de la péninsule et, d'autre part, entre celle-ci et l'Europe du Nord (fig. 1 et 2).

## Une politique tarifaire à la conquête des marchés (1865-1880)

C'est à partir de la fin des années 1860 surtout que les chemins de fer italiens ont adopté une politique tarifaire fondée sur des tarifs communs et sur l'adoption de tarifs spéciaux à base différentielle afin de développer ces

7- Au lendemain de 1861, sous l'égide de l'État et de quelques grandes compagnies dont les origines remontaient à la période pré-unitaire, la péninsule s'est dotée de plusieurs grands axes en direction du Sud. En 1865, l'achèvement de l'axe Bologne-Pistoia a permis de relier la plaine du Pô à la Toscane et, un an plus tard, la ligne Florence-Rome fut à son tour mise en service sur toute sa longueur. La construction des lignes littorales de part et d'autre des Apennins (Bologne-Brindisi en 1865 prolongée jusqu'à Otrante en 1872 ; Livourne-Naples en 1867 et Pise-Vintimille en 1874) a été complétée par celle de lignes transversales, reliant le versant tyrrhénien au versant adriatique (Rome-Ancône en 1866 ; Naples-Foggia en 1870). C'est en 1875 que la Calabre est atteinte grâce à la ligne littorale construite sur le versant ionien entre Tarante et Reggio Calabria qui, vingt ans plus tard, sera enfin reliée à Naples grâce à l'achèvement du tronçon Battipaglia-Reggio. À la fin des années 1890, un service régulier de ferries capables de transporter des wagons est mis en service entre la péninsule et la Sicile où l'axe Messine-Catane achevé en 1867 sera complété par la ligne Messine-Palermo en 1895.

8- À propos du Saint-Gothard, voir B. Caizzi, *Suez e San Gottardo*, Milano, 1985, volume réédité en 2007 sous la direction de C. G. Lacaïta par G. Casagrande editore ; voir également F. Panzera et R. Romano (dir.), *Il San Gottardo: dalla galleria di Favre all'AlpTransit*, Actes du colloque international sur les traversées alpines qui s'est tenu à Locarno du 17 au 19 octobre 2007, *Quaderni del Bollettino Storico della Svizzera Italiana*, 8, Salvioni Edizioni, 2009.

deux axes de trafic. Plusieurs facteurs favorables furent à l'origine de cette évolution : la naissance du jeune Royaume ; l'adoption des conventions ferroviaires de 1865 qui ont modifié la configuration des réseaux construits ou à construire<sup>9</sup> ; la paix conclue avec l'Autriche en 1866.

### **La mise en place de tarifs communs**

C'est à partir de la fin des années 1860 que la compagnie de la Haute-Italie a perçu l'importance que revêtaient les « services cumulatifs »<sup>10</sup>. Elle fut appelée à jouer un rôle pionnier dans ce domaine. Sa première initiative avait abouti à l'instauration d'un service direct à partir du 15 octobre 1865 entre le réseau de la Haute-Italie et celui des Chemins de fer du sud de l'Autriche et du Tyrol, réseaux qui étaient séparés par la nouvelle frontière italo-autrichienne, mais qui ne l'étaient pas juridiquement et financièrement<sup>11</sup>. Mais, à cause de la troisième « guerre » d'indépendance, ce service avait été suspendu. Au lendemain des hostilités et de l'annexion de la Vénétie au jeune royaume, les responsables du réseau ont obtenu l'autorisation d'instaurer un tarif commun avec les Chemins de fer du sud de l'Autriche à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1868, c'est-à-dire quelques mois seulement après l'ouverture de la ligne du Brenner. Instauré dans le but de concurrencer le port de Marseille et la voie fluviale entre la Méditerranée et le nord de l'Europe, ce service reprenait les principes du service direct de 1865 et prévoyait des tarifs spéciaux de transit

---

9- Les conventions de 1865 ont conduit à la mise en place de quatre grands réseaux. La compagnie la plus importante était celle de la Haute-Italie dont les origines remontaient aux années 1856-1858 lorsque les Rothschild de Vienne et de Paris avaient obtenu la concession des chemins de fer lombardo-venitiens. Son réseau qui s'étendait sur plus de 1 600 km regroupait les lignes de la plaine du Pô ainsi que les lignes Bologne-Florence, Pistoia-Pise et la ligne entre Pise et Vintimille dont la construction n'était pas achevée ; à la fin des années 1870, son réseau atteignait presque 3 500 km. La Compagnie des chemins de fer méridionaux qui avait été fondée en 1862 était chargée de construire et d'exploiter les lignes situées sur le littoral adriatique. La Compagnie des chemins de fer romains héritait des lignes de Toscane et de l'Italie centrale et la compagnie Victor-Emmanuel, née dès 1853 pour exploiter des lignes dans le royaume sarde, obtenait la concession de lignes en Calabre et en Sicile. À partir du 1<sup>er</sup> janvier 1872, celles-ci ont été exploitées par la Compagnie des chemins de fer méridionaux pour le compte de l'État.

10- Services organisés en fonction d'un accord conclu entre deux ou plusieurs réseaux ayant pour but de faire payer aux expéditeurs des tarifs fixés par cet accord et avantageux pour le commerce, dits aussi en français « services directs » ou « tarifs communs ».

11- Rappelons que les lignes du sud de l'Autriche et du Tyrol ont été concédées par l'Autriche en 1858 à la Compagnie des chemins de fer lombardo-venitiens fondée par les Rothschild de Vienne et de Paris et devenue ensuite compagnie de la Haute-Italie. Au lendemain des événements de 1861 et de 1866, l'absence d'une séparation financière entre les deux réseaux a donné lieu à de nombreuses controverses entre les administrateurs et les gouvernements de l'Italie et de l'Autriche.

pour les marchandises acheminées vers la Suisse, l'Allemagne et les autres pays à partir des gares d'Arona, de Camerlata et de Gênes. Il établissait aussi des tarifs d'importation et d'exportation pour les marchandises en provenance ou à destination de certaines gares autrichiennes et italiennes. À partir du 15 mars 1869, il fut étendu à six autres gares (Mestre, Pordenone, Codroipo, Sacile, Conegliano et Vicence) pour les expéditions en direction de Trieste. Il fut également instauré pour les expéditions vers Vipiteno (Sterzing) en provenance des treize gares suivantes : Bologne, Domegliara, Gênes, Mantoue, Milan, Mestre, Padoue, Pescantina, Turin, Trévis, Udine, Vérone, Vicence. Les transports à grande vitesse de légumes et de fruits frais expédiés vers les lignes du Tyrol bénéficiaient d'un tarif réduit.

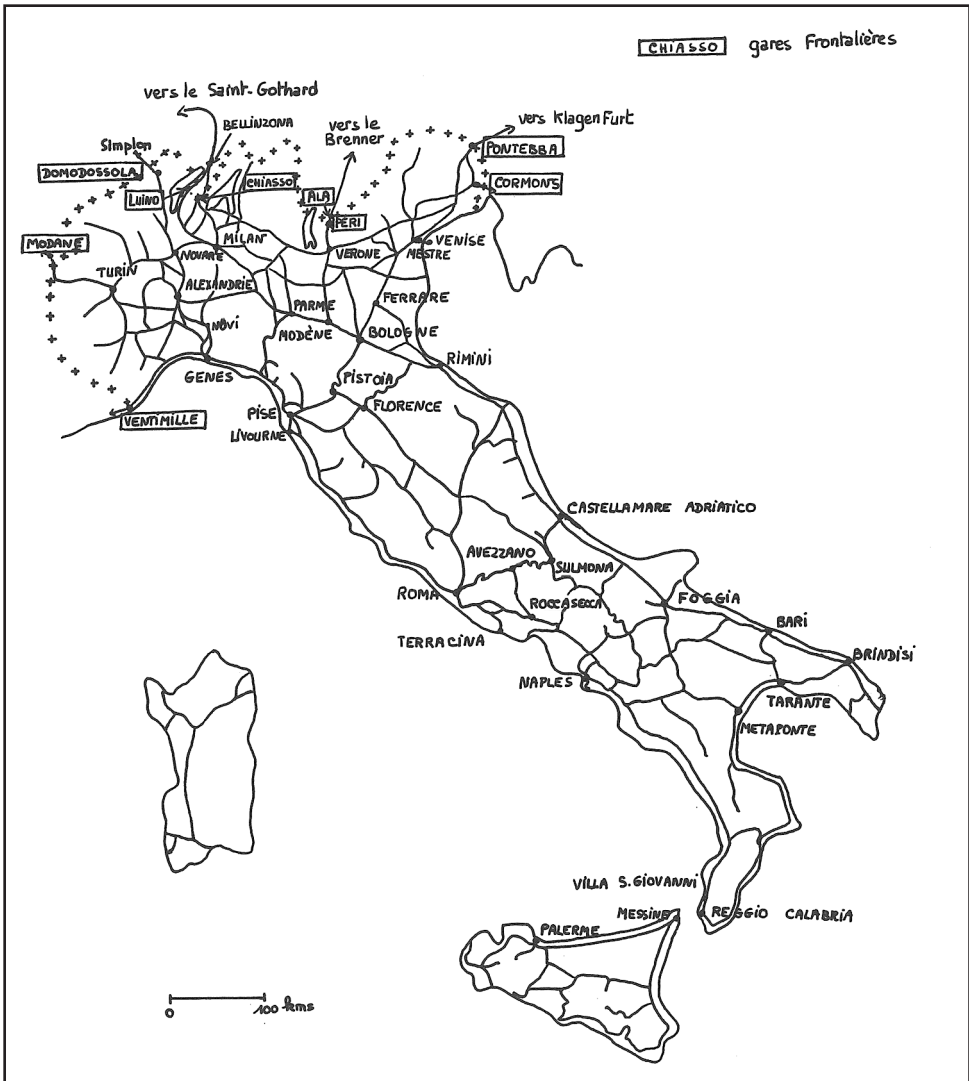
C'est également sous l'impulsion de la Compagnie de la Haute-Italie que des tarifs communs ont été mis en place entre les trois réseaux péninsulaires. Un premier accord a été conclu le 20 janvier 1869 entre Paul Amilhou, directeur du service de l'exploitation de la compagnie, et Secondo Borgnini, vice-directeur général des Chemins de fer méridionaux. La convention stipulait les conditions dans lesquelles devait s'effectuer le trafic de transit à Bologne dont la gare était intégrée au réseau des Chemins de fer méridionaux. Un an plus tard, le tarif commun que la compagnie de la Haute-Italie avait mis en place avec les Chemins de fer de l'Autriche fut étendu aux principales gares de la Compagnie des chemins de fer méridionaux (Ancône, Barletta) et de la Compagnie des chemins de fer romains (Livourne, Pise, Rome, Naples).

Ce dispositif tarifaire a été complété, à partir du 15 août 1869, par un tarif commun italo-allemand relatif au transport des marchandises à grande et à petite vitesse par la ligne du Brenner. Il a été créé entre les trois réseaux péninsulaires, les réseaux de Bavière et de Hesse avant d'être étendu à la Saxe, au Wurtemberg et à la Suisse en 1870. C'est précisément en juillet 1870 que le service italo-autrichien de 1868 fut étendu aux deux réseaux des chemins de fer romains et méridionaux. En outre, en novembre 1871, un autre tarif commun entre l'Italie, la Suisse et l'État de Bade fut à son tour institué. Cette série d'accords, qui concernait les principales gares des réseaux<sup>12</sup>, a permis aux compagnies italiennes d'installer des agents dans certaines grandes villes allemandes, notamment à Berlin, à Cologne, à Munich, à Leipzig et à Hambourg<sup>13</sup>.

12- Il convient de souligner que sur les neuf gares des chemins de fer méridionaux intégrées à ce service, six se situaient dans les Pouilles ou en Campanie ; en effet il s'agissait des gares de Ravenne, Rimini, Ancône, Foggia, Bari, Brindisi, Lecce, Tarente, Naples.

13- *Monitore delle Strade Ferrate*, 13 juillet 1870, p. 487 ; *Atti della Commissione d'inchiesta sull'esercizio delle ferrovie italiane presentati dal Ministro dei Lavori Pubblici, A. Baccarini, nella tornata del 31 marzo 1881*, Roma, 1881, partie II, vol. II, p. 605.

Figure 1. Le réseau ferroviaire italien à la veille de 1914. Carte de l'auteur.







Enfin, au lendemain de l'ouverture de la ligne du Fréjus où l'essor du trafic apparaissait encourageant<sup>14</sup> et à la veille de l'achèvement de la ligne ligure entre Savone-Vintimille et la frontière franco-italienne<sup>15</sup>, les représentants de la Compagnie de la Haute-Italie ont souhaité conclure un accord tarifaire avec la compagnie du PLM et, dès janvier 1872, un nouveau tarif commun a pu être mis en place entre les deux réseaux. Trois ans plus tard, le trafic marchandises des Chemins de fer romains fut également intégré dans ce service : celui-ci concernait les expéditions en provenance ou à destination de six gares du réseau (Livourne, Pise, Rome, Naples, Sienne et Foligno). Dès 1876, avant l'adoption du projet de rachat par l'État du réseau de la Haute-Italie<sup>16</sup>, la Compagnie du PLM a voulu étendre ce service à la Compagnie de la Suisse occidentale. Les hésitations du gouvernement italien ont retardé la signature de l'accord pendant deux ans. L'intégration de la compagnie suisse a en effet été autorisée par le décret gouvernemental du 22 février 1878. Cette extension concernait non seulement les gares de Bâle, Lucerne, Arau, mais aussi une vingtaine d'autres gares.

#### **L'instauration de tarifs spéciaux ayant pour but de favoriser l'exportation des produits alimentaires**

Conformément à l'article 285 de la loi du 20 mars 1865 relative aux travaux publics, les compagnies ferroviaires pouvaient accorder « des réductions tarifaires ou d'autres avantages à certains expéditeurs ou adjudicataires de transports terrestres ou par voie navigable » à condition que ces concessions puissent être également accordées à tous les autres expéditeurs ou adjudicataires qui en feraient la demande. C'est à partir du 15 mars 1868 que la Compagnie de la Haute-Italie a établi sur son propre réseau des tarifs spéciaux en faveur des transports à grande vitesse de légumes et de poisson frais. Ils concernaient les expéditions sans aucune limite de parcours soit en wagon complet, soit d'au moins une tonne, vers les gares frontalières de Peri et de Cormons.

Persuadés du fait que la tarification différentielle, décroissant avec la distance parcourue, était de nature à provoquer une forte hausse du trafic, les responsables de la Haute-Italie ont pu instaurer les premiers tarifs différentiels

---

14- « Notizie ferroviarie italiane », *Monitore delle Strade Ferrate*, 25 octobre 1871.

15- Le tronçon Savone-Vintimille a été ouvert au trafic le 25 janvier 1872 et celui entre Vintimille et le réseau du PLM l'a été quelques semaines plus tard (le 18 mars).

16- En juin 1876, le réseau de la Haute-Italie fut racheté par l'État mais il continua d'être géré par la compagnie jusqu'en 1880. Cette solution du rachat qui fut également adoptée pour le réseau des chemins de fer romains n'était qu'une solution provisoire qui fut prorogée à plusieurs reprises jusqu'à l'adoption des conventions de 1885.

en février 1872 et, trois ans plus tard, en novembre 1875, ils ont signé un traité commercial particulier avec l'entreprise turinoise de Francesco Cirio. Selon cet accord, dont le but était de favoriser le transport et les exportations de denrées alimentaires par rail, l'entrepreneur s'engageait à charger à ses frais et à expédier en son nom au minimum 1 000 wagons par an ; en échange, il obtenait l'instauration de tarifs spéciaux et une réduction des tarifs ordinaires pour le transport des denrées alimentaires à partir des gares de Crémone, Brescia, Padoue, Vicence et Venise. La tarification faisait une distinction entre les expéditions en wagon complet et les autres. Le tarif relatif aux denrées expédiées à l'étranger en wagon complet ayant une charge utile comprise entre 8 et 10 tonnes et parcourant plus de 300 km s'élevait à 30 centimes de lire italienne par wagon et par km, celui des expéditions parcourant moins de 300 km était fixé à 40 centimes : dans les deux cas, la tarification correspondait à une réduction de 20 centimes par rapport à la tarification à grande vitesse. Un tarif spécial, oscillant entre 45 et 35 centimes, a été instauré pour les expéditions d'œufs en wagon complet depuis la Vénétie et la région de Mantoue. Pour les autres expéditions soumises normalement à une tarification comprise entre 16 et 25 centimes par tonne et par km, le tarif n'atteignait que 13 centimes par tonne et par km. En fait ces nouveaux tarifs ont été légèrement plus élevés car les wagons n'étaient pas complets : ils ont oscillé entre 5 et 6 centimes par t/km pour les expéditions sur moins de 300 km et entre 8 et 9 centimes par t/km pour celles qui parcouraient plus de 300 km.

Un deuxième accord a été conclu le 15 décembre 1878. Cirio s'engageait désormais à expédier au minimum 2 000 wagons par an. Pour les expéditions en wagon complet sur plus de 300 km, le tarif perçu (30 centimes par wagon/km) demeurait inchangé mais on y ajoutait un droit fixe par wagon s'élevant à 50 centimes pour les wagons de 8 tonnes et à 65 centimes pour ceux de 10 tonnes. Ce droit fixe était multiplié par deux si les expéditions devaient emprunter deux lignes appartenant à deux réseaux différents. Pour les expéditions parcourant moins de 300 km, le tarif de 40 centimes était également majoré d'un droit fixe de 50 ou de 65 centimes. Enfin, pour les expéditions de fruits, de légumes, d'œufs en provenance de Vénétie et empruntant la ligne du Brenner en direction de Peri puis de l'Autriche et de l'Allemagne, l'accord prévoyait des tarifs différentiels décroissants en fonction de la distance et fixés de la façon suivante (par wagon et par km) :

- 45 centimes pour une distance inférieure à 40 km ;
- 35 centimes pour une distance comprise entre 40 et 80 km ;
- 30 centimes pour une distance supérieure à 80 km.

Pour les expéditions en wagon non complet, le tarif en grande vitesse s'élevait à 12 centimes par t/km pour des parcours inférieurs à 300 km, tarif majoré de 110 centimes par tonne pour un transport sur les lignes de la Haute-Italie et de 120 centimes par tonne pour un transport empruntant aussi un autre réseau.

Grâce à ces accords, l'entreprise Cirio a pu établir un véritable réseau avec les agriculteurs qui lui fournissaient certains produits à des périodes bien précises.

Les deux autres compagnies ont également expérimenté plusieurs tarifs spéciaux. Sur le réseau des Chemins de fer romains, les premiers ont été appliqués en 1869. Sur le réseau des Chemins de fer méridionaux, ce type de tarification applicable en général uniquement pour les expéditions en wagon complet est apparu dès les années 1862-1865. « Très modiques »<sup>17</sup> car voués notamment à « concurrencer les transports maritimes le long de l'Adriatique et de la mer ionienne »<sup>18</sup>, ces tarifs ont subi, en 1872, une légère augmentation lors de la hausse du prix du charbon qui a rendu l'exploitation du réseau plus coûteuse.

## Les effets bénéfiques de cette politique et ses limites

### Des services qui ont fonctionné d'une manière « assez satisfaisante »<sup>19</sup>

La multiplication des tarifs communs incluant un nombre toujours plus élevé de gares eut des conséquences bénéfiques sur le trafic ferroviaire. Dès 1870, le rapport du conseil d'administration de la Compagnie du sud de l'Autriche et de la Haute-Italie soulignait que « le trafic de la grande vitesse en particulier et principalement le transport des denrées alimentaires [était] en grand progrès sur le réseau de la Haute Italie »<sup>20</sup>. De même, l'institution du tarif commun franco-italien a permis de développer les transports internationaux en provenance des gares des chemins de fer romains. Cette tendance a été confirmée au cours des années suivantes car le trafic à grande vitesse des denrées alimentaires venant d'Italie et ayant transité par les gares de Peri, de Cormons, de Modane et de Vintimille de 1868 à 1877 est passé de 880 tonnes

---

17- *Atti della Commissione d'inchiesta sull'esercizio delle ferrovie italiane presentati dal Ministro dei Lavori Pubblici, A. Baccarini, nella tornata del 31 marzo 1881*, Roma, 1881, parte II, vol. II, p. 814.

18- *Ibidem*.

19- *Ibidem*, p. 607.

20- Rapport du conseil d'administration des chemins de fer du Sud de l'Autriche et de la Haute-Italie présenté à l'assemblée générale ordinaire et extraordinaire du 28 avril 1870, in *Monitore delle Strade Ferrate*, 1<sup>er</sup> juin 1870, p. 393.

à plus de 10 200 tonnes. Le tableau 1 nous permet de constater que la part des exportations ayant transité par Peri pour être acheminées vers les marchés du Tyrol, de la Suisse et de l'Allemagne s'est maintenue aux alentours de 25 % à la fin de cette décennie alors que celle des denrées exportées vers la France *via* Modane et Vintimille a oscillé entre 68 % (maximum atteint en 1873) et 34 % (minimum atteint en 1875). Ce sont les produits frais (agrumes, fruits, légumes) qui constituaient la plus grande partie de ces transports.

**Tableau 1.** Trafic ferroviaire à grande vitesse de denrées alimentaires exportées d'Italie de 1868 à 1877 (en tonnes)

Années	Peri	Cormons	Modane	Vintimille	Total
1868	362	519			881
1869	541	610			1 151
1870	500	718			1 218
1871	933	1 052			1 985
1872	695	1 955	2 851	667	6 168
1873	1 489	1 536	3 498	2 984	9 507
1874	1 985	2 986	2 000	1 261	8 232
1875	2 406	3 595	1 620	1 546	9 167
1876	2 423	2 637	2 429	1 789	9 278
1877	2 385	2 468	3 324	2 034	10 211

Source : *Atti della Commissione d'inchiesta sull'esercizio delle ferrovie italiane presentati dal Ministro dei Lavori Pubblici, A. Baccarini, nella tornata del 31 marzo 1881*, Roma, 1881, Parte II, vol. II, p. 611

D'une façon générale, la part de ce type de trafic par rapport à l'ensemble des produits exportés par rail à grande vitesse a oscillé entre 57 % et 74 %, preuve indéniable du fait que l'agriculture italienne a su profiter de l'arrivée des chemins de fer et des accords tarifaires entre les réseaux<sup>21</sup>. D'après les renseignements fournis par la Compagnie des chemins de fer méridionaux, en 1877 les provinces desservies par les chemins de fer méridionaux ont exporté à elles seules 23 540 tonnes de denrées alimentaires, soit 95 % du total, provenant de l'ensemble des provinces italiennes (24 650 tonnes). Les tonnages en provenance des Pouilles (7 350 tonnes) et de la province de Naples (4 830 tonnes) ont représenté respectivement 30 % et 16 %, soit près de la moitié

21- D'une façon plus générale, de 1872 à 1880, la longueur des lignes du sud de la péninsule s'est accrue de 29 %, mais la hausse du trafic marchandises a atteint 64 %.

(46 %) du total de ces exportations<sup>22</sup>. Bien que limités à une seule année, de tels chiffres ne font que confirmer un fait que de nombreuses études ont déjà souligné : à partir de la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, l'agriculture méridionale a trouvé de nouveaux débouchés pour ses produits (agrumes, vins, huile) de plus en plus appréciés par les citoyens italiens et étrangers ; il est incontestable que l'arrivée du rail a contribué à accélérer la hausse de leur production.

Les premiers résultats de l'accord passé avec l'entreprise Cirio ont été eux aussi concluants car, dès la première année, du 1<sup>er</sup> décembre 1875 au 30 novembre 1876, plus de 1 870 wagons ont été chargés de fruits, de légumes et d'œufs ; au cours des deux années suivantes, le nombre de wagons chargés s'est élevé respectivement à près de 2 700 et à un peu plus de 2 500. C'est sans doute le trafic des œufs qui suscita le plus grand « émerveillement »<sup>23</sup>. Ce sont les expéditions vers l'Autriche-Hongrie *via* Cormons, et celles vers l'Allemagne, la Belgique et l'Angleterre *via* Vérone, Peri, Bolzano et Innsbruck qui ont été les plus importantes ; celles effectuées en direction de la France *via* Modane furent plus limitées.

### Les critiques envers les compagnies

En Italie, comme ailleurs, la question des tarifs de marchandises n'a jamais cessé d'être au cœur de nombreux débats « aux arrière-plans fortement politiques »<sup>24</sup> car, comme le soulignait fort justement en 1875 le député toscan Ubaldino Peruzzi, c'est de la tarification que dépend « le devenir du commerce, de l'industrie et de l'agriculture »<sup>25</sup>. D'après les résultats de la grande enquête parlementaire menée à la fin des années 1870 et relative au système ferroviaire de la péninsule, les critiques les plus virulentes concernaient non seulement la cherté des tarifs mais aussi et surtout les tarifs différentiels et les tarifs particuliers qui ne respectaient pas les principes de justice et d'égalité « que l'État a le devoir de garantir auprès de tous les citoyens »<sup>26</sup>. Ainsi, l'accord signé par l'entreprise Cirio avec la Compagnie de la Haute-Italie constituait une « odieuse

---

22- Società italiana per le strade ferrate meridionali, *Risposte al questionario della Commissione parlamentare d'inchiesta sull'esercizio delle ferrovie italiane*, Firenze, 1879, p. 133-135.

23- *Atti della Commissione d'inchiesta...* A. Baccharini, parte II, vol. II, p. 607.

24- François Caron, *Histoire des chemins de fer en France*, tome premier, 1740-1883, Paris, 1997, p. 378.

25- *Atti Parlamentari, Camera dei deputati, Legislatura XI, sessione del 1874-1875. Documenti, Relazione della Commissione incaricata di esaminare il progetto di legge presentato da S. Spaventa nella tornata del 10 dicembre 1874, relatore U. Peruzzi*. Documento 33/A, 14 juin 1875, p. 27.

26- « Tariffe ferroviarie », *La Nazione*, 22 octobre 1868.

injustice »<sup>27</sup> aux dépens des plus petits expéditeurs qui, face au « véritable monopole »<sup>28</sup> concédé à Cirio, ne pouvaient se faire connaître.

**Tableau 2.** Tarifs à petite vitesse pour le transport des agrumes à la fin des années 1870 (en liras)

Distances parcourues (en km) ▶		0 à	101 à	201 à	301 à	401 à	>
		100	200	300	400	500	501
Tarifs ▼							
	Tarif intérieur						
	Sans condition de tonnage	0,14	0,14	0,12	0,10	0,10	0,10
	en lots de 6 tonnes	0,14	0,10	0,08	0,07	0,06	0,06
Tarif commun italien	Sans condition de tonnage	0,14	0,14	0,12	0,10	0,10	0,10
	en lots de 6 tonnes	0,14	0,10	0,08	0,07	0,06	0,06

Source : *Atti della Commissione d'inchiesta... A. Baccarini*, Roma, 1881, Parte II, vol. II, p. 911.

Les nombreuses plaintes contre les tarifs en service international étaient fondées sur le fait que ceux-ci étaient réduits ou concurrentiels et qu'ils étaient en général inférieurs à ceux qui étaient en vigueur pour les transports effectués en service intérieur. Pour le transport des agrumes à petite vitesse (tabl. 2), ces disparités tarifaires concernaient surtout les expéditions en direction de la Suisse, de l'Autriche et de l'Allemagne. Elles étaient du même ordre pour le transport à grande vitesse.

Le tarif commun créé entre le réseau de la Haute-Italie et celui du PLM en 1872 fut vivement critiqué par la Compagnie des chemins de fer méridionaux qui avait été sollicitée pour y être associée. Craignant que ce service ne facilite l'importation des produits français aux dépens des produits italiens, le gouvernement avait approuvé cet accord à condition que le commerce national puisse profiter des tarifs internationaux pour les expéditions effectuées en service intérieur et circulant sur les mêmes axes que ceux qui étaient empruntés par les marchandises importées ou exportées. Dans ce cas, les expéditions étaient assimilées à celles qui étaient à destination ou en provenance de l'étranger mais, pour le parcours non effectué entre la gare frontière et la gare d'arrivée ou de départ, elles étaient soumises au paiement d'un tarif équivalant à 50 % de la tarification appliquée entre ces deux gares. De telles dispositions auraient entraîné des avantages indéniables pour les expéditeurs mais, pour

27- *Atti della Commissione d'inchiesta... A. Baccarini*, Roma, 1881, Parte II, vol. II, p. 855.

28- *Idem*.

les Chemins de fer méridionaux, elles auraient engendré plus de pertes que de profits. En 1878, le directeur des Chemins de fer méridionaux, S. Borgnini, a une nouvelle fois refusé de signer la convention qui avait été élargie à la Compagnie de la Suisse occidentale. Selon lui, les producteurs et les expéditeurs auraient pu bénéficier de réductions tarifaires comprises entre 9 % et 13 %, mais la compagnie aurait subi des pertes financières sur les recettes de l'ordre de 13 % pour l'huile d'olive et de 26 % pour les vins en provenance des Pouilles et destinés aux foyers de consommation de la plaine du Pô. Ce refus survenait un an après le retrait de la compagnie du tarif commun italo-autrichien. Cette décision était motivée par le fait que les tarifs appliqués aux transports intérieurs étaient devenus inférieurs aux tarifs de cet accord<sup>29</sup>.

Lors de l'enquête ferroviaire de la fin des années 1870, certaines voix se sont élevées pour souligner que le nombre de gares intégrées aux tarifs communs était insuffisant et que l'inachèvement des lignes en Calabre et en Sicile était contraire aux intérêts commerciaux de ces deux régions. Le transport par chemin de fer des produits de leur agriculture, consommés loin de leur lieu de production, ne pouvait se développer sur une grande échelle sans la mise en place de tarifs différentiels décroissant en fonction du poids et de la distance parcourue, et sans l'extension des tarifs communs.

## **La stratégie commerciale des réseaux de la Méditerranée et de l'Adriatique et son évolution avec les Ferrovie dello Stato<sup>30</sup>**

Au lendemain de l'adoption des conventions ferroviaires de 1885, les deux grandes compagnies italiennes ont cherché, comme les précédentes, à attirer le trafic sur leur réseau. Elles ont eu recours à des tarifs différentiels et à des tarifs spéciaux, assimilables à des tarifs d'abonnement. Elles ont procédé à des abaissements de tarifs pour favoriser le trafic entre le nord et le sud du

---

29- Cf. Società italiana per le strade ferrate meridionali, *Risposte al questionario...*, *op.cit.*, p.125.

30- La loi du 27 avril 1885 a mis fin provisoirement aux nombreux débats et polémiques qui avaient opposé depuis les années 1870 les partisans du rachat des réseaux aux défenseurs des compagnies privées. Devenu propriétaire d'une grande partie des anciens réseaux, l'État en a confié l'exploitation à trois compagnies. Les deux plus importantes étaient la Compagnie des chemins de fer de la Méditerranée et la Compagnie des chemins de fer méridionaux. La première a hérité de l'exploitation des lignes construites à l'ouest de l'axe Milan - Plaisance - Pise et sur le versant tyrrhénien des Apennins ; la deuxième a été chargée d'exploiter non seulement ses propres lignes, mais aussi celles qui étaient situées sur le versant adriatique des Apennins et en Calabre. Les lignes siciliennes ont été confiées à la Compagnie des chemins de fer sicules. Vingt ans plus tard, la loi du 22 avril 1905 confia la gestion des réseaux à l'État et fut à l'origine des *Ferrovie dello Stato* dont l'organisation et les fonctions furent définies par le décret du 15 juin 1905.

pays. Elles ont maintenu les tarifs communs internationaux institués à la fin des années 1860 et redéfinis au lendemain de l'ouverture, en juin 1882, de la ligne du Saint-Gothard.

Ce nouvel axe permettait de réduire considérablement les distances entre l'Allemagne et l'Italie du Nord et laissait entrevoir un accroissement des exportations agricoles vers de nouveaux marchés en Europe du Nord. Ces espoirs ont été renforcés au lendemain de l'entrée en vigueur de la législation protectionniste qui avait été adoptée en juillet 1887 et, par voie de conséquence, de la dégradation des relations commerciales avec la France dès février 1888. Cependant, les effets de cette législation combinés à ceux de la grave crise agricole que connaissait la péninsule depuis le début des années 1880 ont conduit l'État à s'ingérer dans la politique tarifaire des réseaux. Sous son impulsion, de nouveaux tarifs ont été adoptés pour relancer les exportations des denrées alimentaires dont le transport a pu être effectué, à partir de la fin du siècle, par des trains spéciaux.

#### **La tarification à « petite vitesse accélérée » et les tarifs exceptionnels**

L'État a accordé aux réseaux de la Méditerranée et de l'Adriatique le droit d'appliquer un tarif « à petite vitesse accélérée » (tarif 55 à PVA), dans le but « de favoriser l'exportation à l'étranger des denrées alimentaires »<sup>31</sup>. Il s'agissait d'un tarif spécial qui, d'après le règlement des tarifs et des conditions de transport, devait être appliqué à quiconque en ferait la demande. En outre, conformément à l'article 44 du cahier des charges des conventions de 1885, l'État pouvait demander des abaissements tarifaires afin « de rendre possible dans l'intérêt général du pays, tout trafic qui, sans cela, n'aurait pu se développer »<sup>32</sup>. L'État devait obtenir l'accord des compagnies qui acceptaient de réduire leurs recettes et donc leurs bénéfices ; de son côté, il renonçait à la part des recettes brutes qui, conformément aux clauses des conventions de 1885, aurait dû lui revenir.

Les difficultés auxquelles s'est trouvée confrontée l'agriculture méridionale à la suite de la guerre douanière contre la France expliquent l'institution d'un premier tarif exceptionnel à petite vitesse qui a été approuvé par le décret ministériel du 15 février 1892 et promulgué par le décret royal du 6 mars suivant. Conçu après la rupture du traité de commerce avec la France, ce tarif, dit tarif 1002, avait deux objectifs bien précis : « diminuer les excédents

31- Il s'agit d'une véritable innovation tarifaire assez originale et spécifique à la péninsule puisque aucun autre pays ne l'a adoptée. Cf. *Atti della Reale Commissione per lo studio di proposte intorno all'ordinamento delle strade ferrate presentati da A. Saporito*, vol. III, Roma, 1904, p. 525.

32- *Ibidem*, p. 539.



de vins qui sont apparus et perdurent dans les provinces du Mezzogiorno, et empêcher, grâce à l'ouverture de nouveaux débouchés à l'étranger, que ces vins envahissent trop les marchés de l'Italie du Nord<sup>33</sup>. » Ce tarif concernait les expéditions de vins, de moût et de raisins écrasés effectuées en wagon complet, destinées à l'exportation et transitant par les gares de Vintimille, Modane, Pino, Chiasso, Peri, Pontebba et Cormons. Les réductions accordées par ce tarif étaient proportionnelles aux tonnages expédiés. Quelques années plus tard, conformément au décret royal du 28 février 1897, les réductions qui avaient été concédées aux expéditions annuelles s'élevant à 30 000 tonnes et 20 000 tonnes ont été également accordées à celles qui atteignaient 4 000 tonnes et 3 000 tonnes et qui provenaient des gares situées sur les lignes suivantes : Brindisi-Otrante, Zollino-Gallipoli, Tarante-Brindisi, Tarante-Reggio Calabria, Reggio Calabria-Metaponte et Sicignano-Lagonegro.

Sur les onze autres tarifs exceptionnels adoptés à partir des années 1903-1904, neuf concernaient le transport des denrées alimentaires et trois d'entre eux visaient à développer les exportations. Ainsi, le tarif exceptionnel 902 PVA a été institué pour les exportations des denrées alimentaires en wagon complet de 10 à 12 tonnes en provenance de toutes les gares situées au sud de la ligne Castellammare Adriatique-Sulmona-Rome-Terracina. Le tarif 903 PVA a été appliqué au transport des agrumes en service intérieur et en service international. Pour ce dernier, il concernait toutes les expéditions effectuées dans les gares situées en deçà de la transversale Castellammare Adriatique-Sulmona-Avezzano-Roccasecca. Le tarif à petite vitesse et relatif au vin et aux moûts est venu en quelque sorte compléter celui qui avait été adopté en 1893 : il a été instauré pour favoriser les exportations de ces deux types de produits, en wagon complet à partir de toutes les gares des réseaux méditerranéen, adriatique et sicilien, et destinées à transiter par tous les ports de la péninsule et les gares frontières de Vintimille, Chiasso, Pino, Peri, Cormons et Pontebba<sup>34</sup>.

---

33- Atti Parlamentari Camera dei Deputati - Legislatura XX - 2<sup>a</sup> sessione 1898, *Disegno di legge presentato dal ministro dei Lavori Pubblici (Lacava) Conversione in legge di Decreti reali riguardanti ribassi di tariffa per trasporti su strade ferrate*, Séance du 21 novembre 1898, Document n° 31, p. 9.

34- Cf. Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, Legislatura XXI, 2<sup>a</sup> sessione 1902 -1904, Document 508/4 : *Relazione della Commissione dei deputati sul disegno di legge presentato da Tedesco (Ministro dei Lavori Pubblici) di concerto con Luzzatti (Ministro del Tesoro) Rava (Ministro dell'Agricoltura, dell'Industria e del Commercio). Ordinamento di Stato dell'esercizio delle ferrovie non concesse a imprese private*, Rapport présenté par le député Rubini lors de la séance du 30 juin 1904, Annexe 9, p. 132 et suivantes.

### Les trains spéciaux pour le transport des agrumes, des légumes, des fruits et des produits frais

Jusqu'à la fin des années 1890, ce sont les trains de marchandises directs ou non qui assuraient les transports des denrées alimentaires. Pour les denrées périssables transportées à grande vitesse, les compagnies ferroviaires avaient recours le plus souvent à des trains de marchandises auxquels étaient ajoutées quelques voitures de voyageurs. Cette pratique qui s'était développée jusqu'à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle présentait de nombreux inconvénients : « à la fois lents et peu commodes »<sup>35</sup>, ces trains étaient souvent en retard et étaient à l'origine de longues attentes pour les voyageurs. Les premiers trains de marchandises rapides sont apparus en 1898. Cette année-là, la Compagnie des chemins de fer méridionaux a fait circuler un train entre Bari et Bologne pour transporter les fruits et les vins en provenance des Pouilles. Circulant parfois à 70 km/h sur certains tronçons de la ligne, ce train spécial permettait un acheminement assez rapide des denrées qui, à partir de Bologne, étaient dirigées soit vers les villes de la plaine du Pô, soit vers la Suisse ou l'Allemagne<sup>36</sup>. Tenant compte de cette première expérience dont les résultats ne furent pas très concluants à cause d'un coût d'exploitation trop élevé, les compagnies ont alors cherché à « concilier les exigences du commerce alimentaire des produits de faible valeur et le coût de transport »<sup>37</sup> en mettant en circulation des trains spéciaux voués au « transport à petite vitesse accélérée des marchandises en provenance du Sud et destinées au Nord ou à l'étranger »<sup>38</sup>. En 1899, le premier convoi de ce type a été mis en service par la compagnie des chemins de fer méridionaux sur l'axe Naples-Pontebba : partant de Naples à 20 heures, il arrivait à Pontebba le matin du troisième jour. Les 1 032 km séparant ces deux gares étaient parcourus en 35 heures 40 minutes, ce qui correspondait à une vitesse moyenne de 29 km/h<sup>39</sup>. Un an plus tard, la Compagnie de la Méditerranée a mis en circulation un train spécialement affecté au transport des agrumes venant de Sicile et de l'Italie méridionale entre Reggio Calabria et Alexandrie : circulant

35- *Atti della Reale Commissione per lo studio di proposte intorno all'ordinamento delle strade ferrate presentate da A. Saporito, Risposta della Rete Mediterranea alla questione 34 della 1a sotto-commissione*, vol. III, annexe 7, Roma, 1904, p. 424.

36- Le second train de ce type a été mis en service sur le réseau de la Méditerranée pour le transport des fleurs de la Riviera ligure entre Vintimille et Gênes.

37- G. D'ancona, « Dei trasporti delle derrate alimentari deperibili in Italia », *Rivista tecnica delle ferrovie*, 15 décembre 1912, p. 378.

38- *Idem*.

39- Cf. *Idem*, p. 379. Cette vitesse moyenne correspondait à celle des trains de voyageurs omnibus les plus rapides

en fonction de la demande, ce train quittait Reggio Calabria à 7 heures du matin et atteignait Alexandrie à 9 heures le matin du troisième jour. Il parcourait les 1 300 km qui séparaient les deux villes en 50 heures, ce qui correspondait à une vitesse moyenne de 26 km/h. À la gare de Novi et à celle d'Alexandrie, les agrumes étaient déchargés ou chargés sur des trains de marchandises ordinaires pour être acheminés vers les marchés urbains de l'Italie du Nord ou vers les marchés étrangers. Au début du xx<sup>e</sup> siècle, un autre train spécial circulait quotidiennement entre Naples et Ala pour acheminer les fruits et les légumes dirigés ensuite vers les marchés allemands.

Au lendemain de l'adoption de la loi du 25 avril 1905 qui a conduit à la création des Ferrovie dello Stato, la circulation de ces trains spéciaux a été modifiée et améliorée. Les nouveaux responsables de l'exploitation ont maintenu le service de ces trains spéciaux toute l'année. À la veille de 1914, un train circulait chaque jour entre Naples, Caserte, Foggia et Rimini où il était scindé en deux convois : l'un poursuivait sa route en direction de Ferrare, Mestre et Pontebba ; l'autre était dirigé vers Bologne, Modène, Vérone et Ala. Un deuxième convoi journalier partait de la gare calabraise de Villa San Giovanni<sup>40</sup> pour desservir les gares de Naples, Caserte<sup>41</sup>, Rome (gare de Tuscolana), Pise, Sarzana, Parme, Milan et Chiasso. Un autre train circulait régulièrement entre Bologne et Chiasso pour transporter les produits alimentaires que la Toscane et l'Émilie Romagne exportaient au-delà des Alpes *via* le Saint-Gothard. Enfin, durant la récolte des agrumes de décembre à avril et durant celles des primeurs et des fruits de mai à août, un train assurait la liaison entre la Calabre et les Pouilles : il partait de Reggio Calabria et desservait les gares de Métaponte, Tarante, Bari et Foggia, gare terminus où il se trouvait en correspondance avec le Naples-Rimini précédemment évoqué<sup>42</sup>. Dans les gares desservies, il chargeait les fruits et les légumes acheminés par des « trains affluents et secondaires »<sup>43</sup> dont les horaires étaient envoyés aux chambres de commerce et aux diverses associations économiques.

### **L'évolution des exportations des denrées alimentaires**

Il apparaît difficile de mesurer avec exactitude les conséquences de l'ensemble de ces mesures sur l'orientation des exportations des denrées alimentaires. Lors de l'enquête parlementaire menée à partir des années 1898-1899

---

40- Villa San Giovanni se trouve au nord de Reggio Calabria.

41- C'est dans cette gare que la correspondance avec le train Naples – Rimini était assurée.

42- Cf. F. Spasiano, « Trasporti delle derrate alimentari deperibili sulle Ferrovie dello Stato », *Rivista tecnica delle ferrovie*, 15 avril 1914, p. 265.

43- *Ibidem*, p. 266.

et chargée de proposer une nouvelle réorganisation des chemins de fer, un représentant de la Compagnie des chemins de fer méridionaux ne manqua pas de souligner que chercher à établir « jusqu'à quel point les réductions tarifaires ont déterminé l'évolution du trafic, est impossible car des faits indépendants de la tarification ferroviaire peuvent contribuer à faire évoluer le trafic »<sup>44</sup>. L'auteur de cette remarque pertinente voulait sans doute faire allusion aux différents traités commerciaux conclus avec l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie et la Suisse au début des années 1890. Ces accords commerciaux qui ont été réexaminés et modifiés au cours des années 1904-1906 avaient pour but de développer les exportations agricoles de l'Italie et c'est en effet à partir de la fin des années 1880 que les exportations des agrumes, des fruits frais et des légumes vers l'Allemagne se sont accrues<sup>45</sup>. En valeur, l'ensemble de ces produits occupait le second rang des produits exportés vers ce pays<sup>46</sup>. Cette évolution s'est effectuée aux dépens d'autres produits agricoles (huile d'olive notamment) qui n'ont pas bénéficié de tarifs exceptionnels. Le raccourcissement des distances entre l'Italie et les marchés de l'Allemagne du Nord, grâce à la construction de la ligne du Saint-Gothard, laisse supposer que la majeure partie de ces exportations transitait par cette ligne<sup>47</sup>, mais la présence d'importants centres de consommation en Bavière a permis à la ligne du Brenner de ne pas rester marginale. En outre, c'est sur cet axe qu'étaient acheminées les denrées périssables à destination de Berlin et des villes situées au nord-est de l'Empire allemand. L'étude du trafic sud-nord des gares frontalières confirme ce constat car elle révèle que ce sont les gares de Chiasso, de Peri (Ala) et de Luino<sup>48</sup> qui occupaient les premiers rangs ; elles précédaient les gares de Modane, de Domodossola<sup>49</sup>, de Cormons, de Pontebba et de Vintimille.

44- *Atti della Commissione... A. Saporito*, vol. III, Roma, 1904, p. 505.

45- Cf. *Atti Parlamentari Camera dei Deputati Legislatura XXII, Sessione 1904-1905, Documenti, Disegno di legge presentato l'11 febbraio 1905 sul Trattato addizionale al trattato di commercio, di dogana e di navigazione fra l'Italia e la Germania del 6 dicembre 1891, sottoscritto a Roma il 3 dicembre 1904*, Documento n° 12, p. 6 et p. 29 et suivantes ; S. Lupo, *Il giardino degli aranci. Il mondo degli agrumi nella storia del Mezzogiorno*, Marsilio Editori, 1990, p. 212-214.

46- C'est la soie brute qui occupait le premier rang.

47- Cf. Laurent Tissot, « les traversées ferroviaires alpines suisses et leur rôle sur l'économie européenne (1880-1939) », *Histoire, Économie et Société*, 1992, n° 1, p. 96-97.

48- Implantée sur la rive est du lac Majeur, cette ville se situe sur l'axe Novare - Bellinzona, l'une des voies d'accès au tunnel du Saint-Gothard.

49- Cette gare est la dernière gare italienne sur la ligne qui conduit à Brigue et au tunnel du Simplon dont l'achèvement a eu lieu en 1905.

## Conclusion

Comparé aux autres modes de transport, le chemin de fer offrait la rapidité, l'accroissement et la régularité des services. L'exemple de l'Italie montre que ces atouts ont été déterminants pour le transport des denrées alimentaires entre le sud et le nord du pays. Mais l'une des incitations les plus fortes au développement du trafic était la réduction des tarifs. Les différentes compagnies ferroviaires italiennes ont cherché à consentir des réductions en fonction des quantités de marchandises qui leur étaient apportées. Elles ont également recouru aux tarifs différentiels qui, « appliqués au grand avantage de l'approvisionnement des villes, du bien-être des classes pauvres, des intérêts de l'agriculture et du commerce »<sup>50</sup>, apparaissaient précieux aux yeux d'un bon nombre de contemporains pour lesquels proscrire ces tarifs était inconcevable, car « ce serait renoncer à ces progrès agricoles, à ces richesses nouvelles que les chemins de fer ont permis de créer »<sup>51</sup>. Cependant la différenciation des tarifs en fonction des circonstances était contraire au principe d'équité qu'a toujours cherché à défendre l'État. Il convient de rappeler les propos du ministre des Travaux publics A. Baccarini qui, en 1881, reconnaissait le bien-fondé de cette tarification, si souvent décriée par les petits producteurs et les petits expéditeurs : « Il est probable, pour ne pas dire certain, que [...] le trafic ferroviaire entre les différentes régions italiennes recevrait une plus grande impulsion [...] si l'on adoptait des tarifs rationnels et uniformes<sup>52</sup> ». Il convient également de souligner qu'en dépit des difficultés rencontrées et liées notamment aux incertitudes qui pesaient sur le devenir des compagnies, sans cesse soumises aux vicissitudes de la vie politique du pays, les chemins de fer italiens ont contribué au XIX<sup>e</sup> siècle à modifier les pratiques alimentaires des Européens.

---

50- Propos tenus par le comte Daru et publiés dans le *Journal des Chemins de fer*, 11 mai 1851.

51- *Ibidem*.

52- *Atti della Commissione d'inchiesta... A. Baccarini*, Roma, 1881, Parte II, vol. II, p. 833.