

# Le Paris-Orléans

## (PO)

Denis Hannotin



La Compagnie du chemin de fer Paris-Orléans (PO) a permis à deux régimes successifs, la monarchie de Juillet et le Second Empire, de forger d'autres grandes compagnies et donner ainsi au pays l'ossature de la SNCF qui leur succèdera en 1938. L'auteur retrace l'épopée de la plus grande d'entre elles sur un siècle, pendant lequel banquiers, industriels et ingénieurs ont contribué au développement d'un réseau prévu à l'origine pour relier Paris à Orléans et qui, cent ans après, couvre tout l'Ouest, une partie du Centre et du Midi, passé de 132 kilomètres à plus de 8000.

**D**e Frédéric Pillet-Will, son premier président, à Pierre Richemond, le dernier en 1937.

La plus ancienne des grandes Compagnies auxquelles a succédé en 1938 la SNCF.

Selon le baron Ernouf : Le succès éclatant du Paris-Orléans est un des incidents les plus considérables de l'histoire des chemins français. Il fut dû, comme on sait, à l'intervention d'un financier d'une haute intelligence, François Bartholony.

Le Paris-Orléans (PO), ce fut Corbeil à 30 kilomètres de Paris atteinte en septembre 1840, Orléans à 132 kilomètres desservie en mai 1843. Corbeil et Orléans, les deux premières escales de cette magnifique Compagnie de chemin de fer, créée en août 1838, disparue en tant que telle le 1er janvier 1938, alors qu'elle mettait en ex-

ploitation près de 8 500 kilomètres. Disparue mais revenue pour quelques décennies, grâce à Guy de Rothschild, sous forme d'une banque, au tournant des années 1950.

Tout commence le 16 août 1838, lorsque, partant d'une concession pour que Paris et Orléans soient reliées par la voie ferrée, obtenue par un certain Casimir Leconte (ancien administrateur et directeur des Messageries royales), un financier d'origine suisse, François Bartholony, réussit à fédérer d'autres banquiers, de grands notables amis et des ingénieurs autour de ce projet.

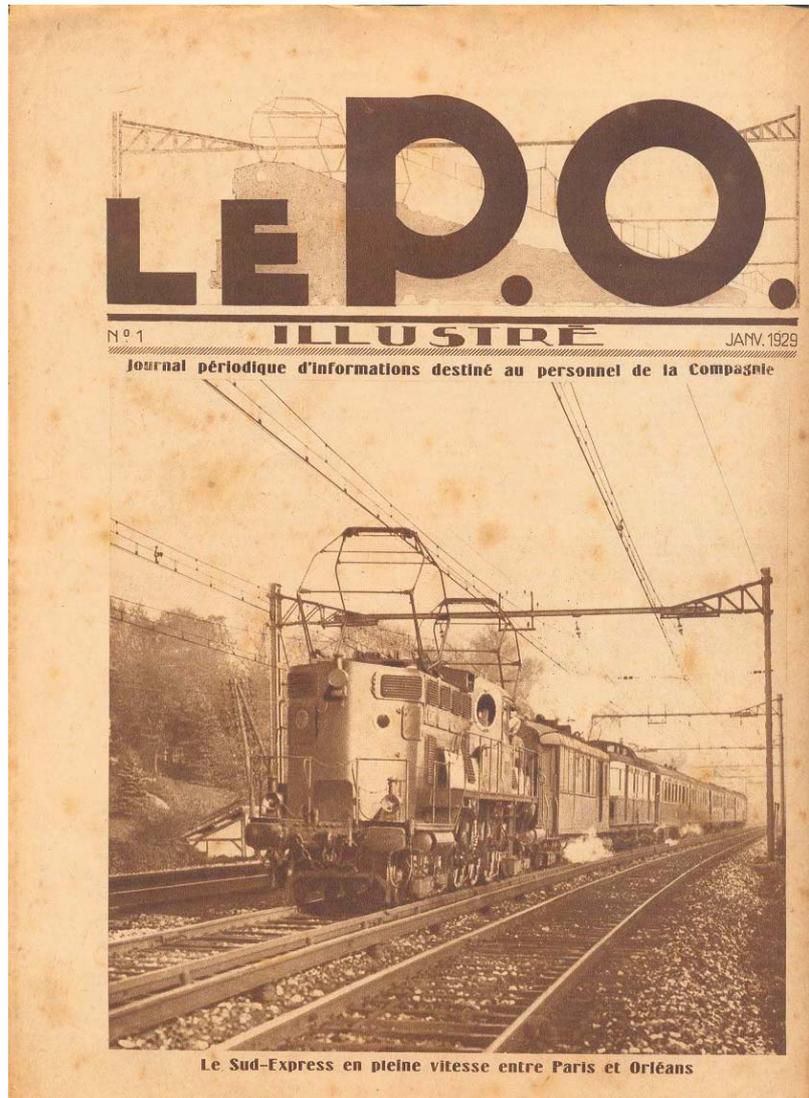
Très vite le Conseil d'administration décide de dépasser le simple objet initial de la ligne, et affiche vouloir « Unir la Loire à la Seine », pour

que finalement en quelques dizaines d'années la Compagnie parvint bien au-delà : relier Paris à Tours (mars 1846), à Nantes (août 1851), à Bordeaux (août 1853), à Limoges (juin 1856), à Périgueux (juillet 1857), à Aurillac (novembre 1866) et à Quimper (décembre 1863) ! Avec, au milieu de ce que fut cette véritable épopée, l'inauguration de la très belle gare d'Orsay le 14 juillet 1900.

Quelques faits majeurs se dégagent pour expliquer ce formidable développement.

Tout d'abord, une continuité dans la direction, De 1838 à 1938, ce ne sont que dix présidents, dont François Bartholony cité plus haut qui préside la société de 1839 à 1876. S'il avait un rêve qu'il n'a pas réussi à concrétiser, accéder à la Méditerranée, par contre ce président a été le père de la « garantie d'intérêt » pour les actionnaires par l'État en 1840, le père d'une fusion du PO avec trois autres compagnies en mars 1852, fusion qui donnera au Paris-Orléans son ouverture vers la Bretagne par Nantes et Saint-Nazaire, vers le Sud-Ouest par Poitiers, Angoulême et Bordeaux. Et enfin, grâce à la confiance que lui accordait Napoléon III, en 1853, à la suite de la faillite du Grand Central de Morny – qui voulait relier Lyon à Bordeaux – « son Paris-Orléans » hérite d'un certain nombre de lignes de l'ouest du Massif Central.

Dix présidents donc, mais aussi seulement treize directeurs généraux, tous polytechniciens, et le plus souvent ingénieurs des ponts et chaussées ; ils étaient « chez eux » dans cette société, se recrutant le plus souvent de promotion en promotion : une grande homogénéité, une famille. Dans cette brillante lignée se distinguaient tout particulièrement, entre 1852 et 1910, Charles Didion (1803-1882) qui va organiser l'exploitation faisant suite à la fusion de 1852, Antoine Émile Solacroup (1821-1880, ami de Franqueville), pour qui « les questions les plus techniques étaient aussi familières que les moindres rouages de l'administration », enfin Émile Heurteau, qui eut



notamment à prendre une part active dans l'élaboration des Conventions de 1883, sources, après échanges avec l'État, d'un allongement du réseau de 3 500 kilomètres. Et d'autres, Charles Nigond, Alfred Mange, etc. sans oublier quelques cinquante ingénieurs très proches, « d'un même sang », de leurs directeurs.

Au-delà de ces hommes, trop rapidement évoqués, le Paris-Orléans, c'est la construction de très nombreuses gares, éventuellement dans les endroits les plus reculés comme le Lioran à 1152 mètres d'altitude en 1868, la réalisation d'ouvrages d'art « de même rang que ceux de l'ancienne Rome », grâce en particulier à Romain Bricheteau Morandière, avec des viaducs remarquables comme celui de Pont-de-Buis, de Busseau d'Ahun, ou de Beaugency, de Monts, etc. et des ponts, comme la passerelle Eiffel à Bordeaux en 1860.

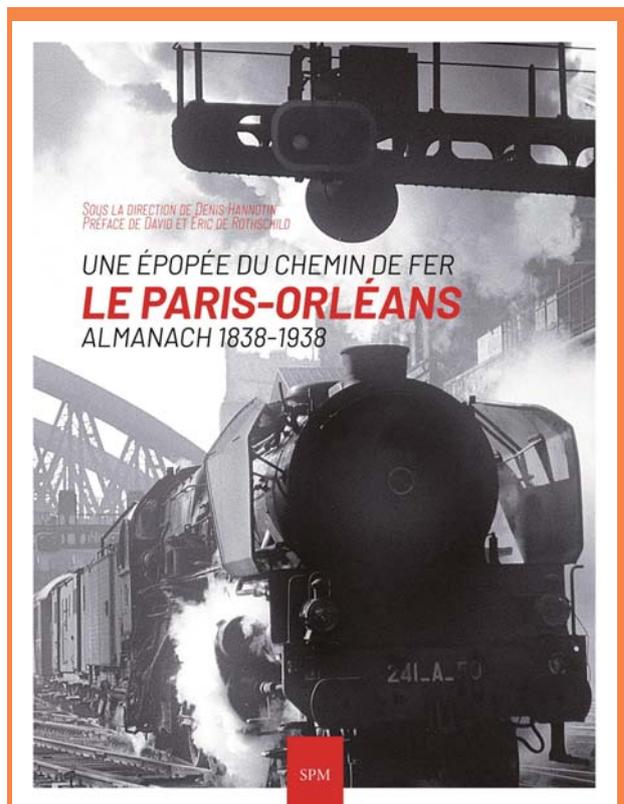
Mais cette Compagnie, c'est bien évidemment des locomotives associées aux noms de Cail, de



Polonceau (et son « train impérial » en 1856), de Forquenot, de Chapelon, et à celui d'Hippolyte Parodi, « le maître incontesté de la traction électrique en France ».

Pour conclure cette bien succincte présentation ajoutons que le PO a conduit de très nombreuses actions de promotion, qu'il s'agisse de la pêche, de l'ostréiculture, de l'agriculture, des vignobles, des stations de ski, thermales ou balnéaires, de l'alpinisme, de l'hôtellerie et du tourisme en général. Le Paris-Orléans a enrichi le pays, il en a revitalisé toute une partie. En paraphrasant l'administrateur Augustin Cochin dans ses propos tenus le 18 décembre 1864 à Napoléonville (aujourd'hui Pontivy), le Paris-Orléans était une compagnie qui ne s'enrichissait qu'en enrichissant les autres.

Enfin le PO a incontestablement été une pépinière d'ingénieurs, d'inventeurs et une source d'avancées techniques que ce soit dans les matériels roulants, dans l'électrification ou dans les voies et ouvrages d'art. Il a été l'illustration de l'intérêt de la continuité dans une entreprise : continuité chez les administrateurs, souvent de père en fils, souvent du même style, continuité chez les directeurs et ingénieurs, en général, issus de la même école, continuité dans les idées. Le Paris-Orléans a été hier une splendide illustration encore d'actualité aujourd'hui : la force des réseaux.



**LE PARIS-ORLÉANS** Une épopée du chemin de fer Almanach 1838-1938  
 Sous la direction de Denis Hannotin ; Préface de David et Eric de Rothschild

Prix : 30 €