

HISTOIRE

Le Paris-Orléans conduit à la Bretagne

La Bretagne sortira de son isolement grâce notamment à la compagnie ferroviaire du Paris-Orléans. Le premier train arrive à Nantes depuis Paris en 1853. Dix ans plus tard, la ligne est prolongée jusqu'au Finistère...

Serge Rogers

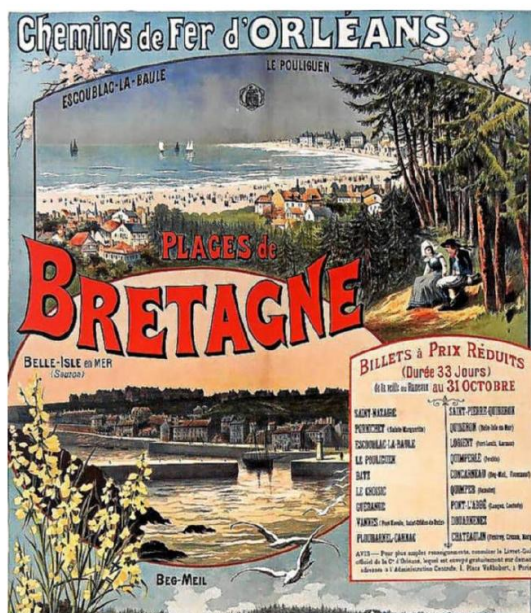
● 1833. La loi de finances présentée par le gouvernement de la Monarchie de Juillet prévoit des travaux préparatoires à la création d'un réseau de chemins ferrés en France. L'année précédente, Paris et Saint-Germain-en-Laye sont reliées par le premier train de voyageurs. Pourtant, le pays est en retard dans son développement ferroviaire, contrairement à la Grande-Bretagne, berceau du train, inventé en 1804. Louis-Philippe a compris l'importance du chemin de fer pour le développement industriel de la France. Mais il faut pouvoir financer ces grands travaux, et l'État ne peut à lui seul supporter les coûts énormes d'un tel chantier. C'est pourquoi il compte s'appuyer sur des compagnies privées. C'est dans ce contexte que naît, en 1838, la Compagnie du Paris-Orléans, qui prévoit de joindre ces deux villes, avant de se développer vers le centre et le sud de l'Hexagone.

Un développement anarchique
Partout en France, on voit fleurir des petites compagnies. C'est le cas dans l'ouest, où la Compagnie du chemin de fer de Tours à Nantes est créée en 1845. Quatre ans plus tard, le premier train arrive dans la cité des Ducs de Bretagne, depuis Angers.

Mais comment constituer un réseau avec une multitude d'opérateurs ? C'est la question soulevée par le patron du Paris-Orléans, François Bartholony. « Jusque-là, quelques volontaires dans une région proposaient de construire une ligne. Ils rassemblaient un capital, créaient une société et le gouvernement leur concédait les terrains, explique Denis Hannotin, auteur d'un ouvrage sur l'histoire du Paris-Orléans (1). Bartholony voit plus loin : il arrive à convaincre Napoléon III de la nécessité de créer de grands réseaux interrégionaux ». En 1852, le gouvernement autorise la fusion des compagnies de chemin de fer, et le Paris-Orléans s'empare de la ligne Tours-Nantes. La capitale bretonne n'est plus qu'à dix heures de Paris, contre plus de quatre jours à cheval !

Le retard breton

Malgré tout, le chemin de fer tarde à essaimer le territoire breton. « Les premières études pour la création d'une ligne entre Nantes et Châteaulin débutent en 1855, remarque Denis Hannotin. L'idée est de rompre l'isolement de la région pour accompagner son développement agricole et économique, mais aussi pouvoir, en cas de guerre, établir une liaison entre les arsenaux de Brest, Lorient et le port de Saint-Nazaire. Pourtant,



La compagnie du Paris-Orléans a très rapidement développé son offre touristique avec ses billets « bains de mer », favorisant le développement des stations balnéaires de la côte sud de la Bretagne. Photo : Compagnie ferroviaire Paris-Orléans.

il faut attendre la visite de l'empereur en 1858 pour que les choses bougent enfin ». En effet, dès l'année suivante, les travaux débutent et le train arrive à Lorient en 1862, à Auray, Quimperlé et Quimper en 1863, puis à Châteaulin en 1864, avant de faire étape à Landerneau en 1867. Le tout pour un investissement de 100 millions de francs de l'époque.

L'apport du Paris-Orléans

Entreprise privée, le Paris-Orléans doit, pour être rentable, transporter un maximum de passagers et de marchandises. Ainsi, dès 1858, un an seulement après la mise en service du tronçon entre Nantes et Saint-Nazaire, la société propose des billets couplés avec les compagnies maritimes permettant aux voyageurs de traverser l'Atlantique. L'entreprise joue également un rôle primordial dans le développement du tourisme dans le sud de la péninsule armoricaine, à grand renfort de promotion des richesses naturelles et artistiques du littoral. En proposant une offre de

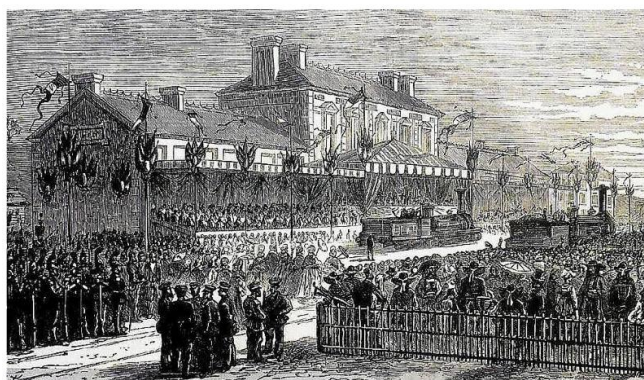
transport adaptée et attractive, la compagnie va dynamiser la création des premières stations balnéaires. Le Paris-Orléans va aussi développer le fret. La Bretagne nourrit rapidement la capitale avec ses légumes et son bétail. Avec l'invention des wagons isothermes, la compagnie lance ses premiers trains de marée en 1924, permettant d'expédier le poisson frais partout dans l'Hexagone. Elle participera même à la construction du nouveau port de pêche de Keroman à Lorient. Avec un réseau global de plus de 8 000 km, le Paris-Orléans sera l'une des plus importantes compagnies françaises, avant sa nationalisation en 1938 et son intégration à la SNCF naissante.

Pour en savoir plus

(1) « Le Paris-Orléans, une épopée du chemin de fer » de Denis Hannotin, éditions L'Harmattan, 2019.
(2) « Bretagne Express, les chemins de fer en Bretagne », ouvrage collectif, éditions Page, 2016.

REPÈRES

- 1853
Nantes n'est plus qu'à dix heures de Paris, contre quatre jours à cheval.
- 1855
Travaux préparatoires au développement ferroviaire en Bretagne.
- 1863
Arrivée du train à Quimper.



Chaque prolongement de ligne est marqué par une grande fête autour de la nouvelle gare, comme le montre ici le programme des festivités du 7 septembre 1863 pour l'arrivée du train à Quimper. Photo : Mairie de Quimper

Moment fort de la vie locale

● Sans doute est-il difficile d'imaginer aujourd'hui l'importance qu'a revêtu pour les habitants l'arrivée du chemin de fer : outre l'évident changement des modes de déplacement que celle-ci entraîne, le visage des villes s'en trouve considérablement modifié », écrit Claire Prod'homme, conservatrice du Musée de Bretagne dans l'ouvrage « Bretagne Express » (2). À chaque occasion, les autorités politiques et religieuses célèbrent l'arrivée du train dans leur ville, à travers des discours et d'interminables banquets rassemblant plusieurs milliers d'invités. « À chaque fois, le même protocole est suivi, poursuit Claire Prod'homme. Après la bénédiction, l'Eglise affirme par la voix de l'évêque qu'elle ne s'oppose en rien au progrès. À sa

suite, le ministre ou le préfet soulignent combien le chemin de fer sera bénéfique pour la région et, enfin, le maire fait de même et remercie la compagnie. Un représentant de cette dernière clôt les allocutions. » L'arrivée du train est un véritable moment de la vie sociale dans une cité, les habitants sont intégrés à la fête par des bals ou des feux d'artifice. Dans son ouvrage, Denis Hannotin décrit les fêtes de Quimper, Saint-Nazaire ou encore Pontivy. À cette dernière occasion, la compagnie du Paris-Orléans offre 1 000 francs pour les pauvres de la commune. L'opportunité pour son administrateur, Augustin Cochon de rappeler que « le Paris-Orléans est une compagnie qui ne s'enrichit qu'en enrichissant les autres ».