

## LE PARIS-ORLÉANS 1838-1938

par Denis HANNOTIN

Paris-Orléans, un nom sinon trompeur mais du moins réducteur. C'est clair, pour le moins terriblement réducteur... Car de Paris à Orléans, ce ne sont que 132 kilomètres atteints le 2 mai 1843, 132 kilomètres seulement, en moins de cinq ans, à comparer avec les plus de 8000 km du réseau de la compagnie en 1938, année de ses cent ans. Qui plus est, en dépit de son nom, Paris-Orléans, c'est Quimper atteinte en 1863, Napoléonville (aujourd'hui Pontivy) en 1864, Aurillac en 1866, en 1868 la traversée du Cantal, à 1152 mètres d'altitude, avec un hôtel Paris-Orléans, au Lioran, Morgat en 1916, Hendaye en décembre 1937... Paris-Orléans, ces deux mots sont bien loin de refléter la réalité.

Le PO, car c'est ainsi qu'il était appelé, c'est aussi 30 km/h en 1843, c'est 105 km/h le 22 décembre 1926, jour de l'inauguration de la ligne électrifiée qui relie Orléans à la capitale. Ce sont des diligences mises sur des wagons en 1843, des wagons-lits et des voitures Pullman en 1928, des embarcadères lorsqu'il naît, et c'est la gare d'Orsay, avec son hôtel de 370 chambres, construite par Victor Laloux<sup>1</sup>, à la veille de l'Exposition universelle en 1900. C'est un train, comprenant quatorze voitures, pesant 90 tonnes, marchant à 40 km/h en 1840, et un train comprenant quinze voitures, pesant 760 tonnes, susceptible de rouler à 130 km/h en 1935.

Le PO est une société privée en 1838, dont l'exploitation est nationalisée un siècle plus tard, avant de devenir une grande banque dans les années 1950. Exploitation nationalisée seulement, car son domaine privé n'est pas concerné et la société perdure, sous forme d'une Société financière, sous son nom d'origine, Paris-Orléans, une banque dirigée par David de Rothschild, qui continue jusqu'à sep-

tembre 2015, date à laquelle elle revêt un nouveau vêtement, *Rothschild and Co.*

Quel monde entre le point de départ et l'arrivée ! Une épopée les sépare. Cette vie de la compagnie, cette magnifique odyssée, c'est un siècle de développement, de progrès, des régions revitalisées, des territoires désenclavés, un siècle qui, si nous essayons de simplifier, car c'est parfois bien compliqué, repose essentiellement :

– sur dix présidents, dix seulement, en 100 ans, dont un 37 ans dans cette fonction, François Bartholony, un pendant 10 ans, Paul Andral et un pour 24 ans, Alphonse de Courcel,



François Bartholony, président de 1839 à 1876.

<sup>1</sup> 1850-1937. Grand prix de Rome en 1878. Académie des Beaux-arts de Paris en 1909. A réalisé la gare de Tours, le siège du Crédit Lyonnais, boulevard des Italiens, la basilique Saint-Martin à Tours, etc.

– sur une remarquable continuité dans le Conseil d'administration, entre industriels comme les Benoist d'Azy<sup>2</sup> ou financiers amis, comme Waru, Delahante, Cochin<sup>3</sup> ou La Panouse; on y siège souvent de père en fils, de beau-père en gendre,

– sur treize directeurs généraux (dont un pendant 18 ans, Antoine Émile Solacroup<sup>4</sup>, et un 24 ans, Émile Heurteau<sup>5</sup>), entre quarante et cinquante ingénieurs, le plus souvent X, ingénieurs des Ponts et chaussées. Se cooptant entre eux, ils y sont chez eux, le PO est leur fief, alors que le Chemin de fer du Nord était celui des centraliens,

– sur une trentaine de banquiers, de financiers, en général, amis, partenaires, alliés, des proches, des fidèles,

Repose enfin sur deux régimes politiques favorables, la Monarchie de Juillet et le Second Empire.

Et bien évidemment le PO doit son succès à des locomotives performantes associées aux noms célèbres de Camille Polonceau<sup>6</sup>, de Jean-François Cail<sup>7</sup>, de Victor Forquenot<sup>8</sup>, d'André Chapelon<sup>9</sup>, « le génie français de la vapeur », et d'Hippolyte Parodi<sup>10</sup>, « le maître incontesté de la traction électrique en France ».

Enfin ce rayonnement procède aussi et surtout de six événements structurants, majeurs, dont certains, les premiers, ont souvent été inspirés par le remarquable président François Bartholony<sup>11</sup>, des événements que nous allons maintenant revivre, au fil des rails. Raconter le Paris-Orléans c'est entreprendre un voyage! Nombre de petites lignes s'étant créées au fil des ans, greffées autour des grands réseaux, nous ne resterons ici que dans ce

que nous pourrions appeler l'armature: les lignes majeures, les fleuves, mais non les rivières et les ruisseaux venus fort nombreux enrichir le premier réseau, l'ancien, notamment à partir de 1857...

Mais tout d'abord quelle est la situation lorsqu'en 1830 on commence à évoquer de relier la capitale à Orléans, lorsqu'on ouvre cette page. En France la première ligne autorisée en février 1823, la première voie ferrée aussi en Europe continentale, ouverte en juin 1827, ce fut une traction hippomobile (jusqu'en 1832), pour le transport du charbon, entre Saint-Étienne et Andrézieux, soit 18 km, alors que l'Angleterre, depuis 1825, caracolait devant nous avec 40 km de voies ferrées et des locomotives *Stephenson*, et avec 320 km en 1830.

Pourtant, en 1833, Thiers, ministre des Travaux publics, fait voter un crédit de 500 000 francs pour que l'État puisse conduire des études préparatoires. Cette loi est la véritable préface de la construction en France de ces nouveaux chemins... Quelques rares lignes sont progressivement concédées, comme le Paris-Saint-Germain, en 1835, à Émile Pereire<sup>12</sup>, associé avec James de Rothschild<sup>13</sup>, inauguré le 24 août 1837 par la reine Marie-Amélie accompagnée de ses fils; les Chambres s'étaient opposées à ce que Louis-Philippe exposât sa vie au cours de ce voyage! Ou encore, en 1837 aussi, le Paris-Versailles rive gauche, avec son remarquable viaduc de Meudon, sur lequel l'amiral Jules Dumont d'Urville<sup>14</sup>, découvreur de la Terre Adélie (du prénom de sa femme) devait perdre la vie avec toute sa famille le 8 mai 1842, alors que le jeune Victorien Sardou<sup>15</sup>, l'auteur futur de centaines d'opérettes, qui aurait dû être du voyage avec ses parents, grâce à un violent mal de tête

2 Denys Benoist d'Azy, 1796-1880. Homme politique et industriel.

3 Jean-Denis Marie Cochin, 1789-1841, avocat, avocat général à la Cour de cassation, maire du 12<sup>e</sup> arrondissement de Paris.

4 1821-1880.

5 1848-1927.

6 1813-1859. « Un homme habile en affaires ».

7 1804-1871. Il construit ses propres locomotives à partir de 1844.

8 1817-1885. Centralien (1838).

9 1892-1978. Centralien.

10 1874-1968. Polytechnicien.

11 1796-1881. Financier, se marie en 1820 avec Denise Palmyre Tattet, fille d'un agent de change. Entré dans le Conseil d'administration du PLM en 1852. Président de la Caisse d'Épargne de Paris en 1868.

12 1800-1875. Fère d'Isaac, le banquier.

13 1792-1868. Le baron, arrivé en 1812 à Paris, fondateur de la branche française.

14 1790-1842. Officier de marine et explorateur.

15 1831-1908.

matinal, était resté à la maison. Et encore en 1837, le Paris-Versailles rive droite.

Malgré tout, un grand scepticisme règne. En voici quelques illustrations, et pas des moindres :

– Victor Hugo écrit : « Il est vrai qu'il ne faut pas voir le chemin de fer ; si on le voit toute la poésie s'en va. À l'entendre, c'est un monstre, à le voir ce n'est qu'une machine. Voilà la triste infirmité de notre temps ; l'utile tout sec, jamais le beau. »,

– Thiers, pour qui « il faudra donner les chemins de fer aux Parisiens, comme un jouet, mais jamais on ne transportera ni un voyageur, ni un bagage »,

– pour le physicien François Arago, un risque d'asphyxie, une crainte que le chemin de fer n'effémine les soldats, leur faisant perdre l'entraînement des grandes marches....,

– pour Louis Veillot, avec le chemin de fer, « je ne suis plus un homme, je suis un colis, je ne voyage plus, je suis expédié »,

– Alexandre Dumas, enfin, qui écrit : « Une merveilleuse invention pour les commis voyageurs et les portemanteaux, mais c'est à coup sûr, la ruine du pittoresque et de la poésie. Je préfère la diligence ».

Cependant, l'arrivée récente de la machine à vapeur, l'influence des financiers, inspirés par le modèle des banquiers anglais, une certaine pression de l'opinion publique se faisant jour, l'histoire des chemins de fer, avec celle de la première des grandes compagnies de chemin de fer, le Paris-Orléans, commence.

1- Depuis 1830, mais, restés sans suites, plusieurs projets ont été élaborés, dont un par Surville<sup>16</sup>, le beau-frère de Balzac, en 1829 et un en 1832, par Antoine-Rémy Polonceau<sup>17</sup>, le père du pont du Carrousel, de l'Institution agronomique royale de Grignon, et du Paris-Rouen par la vallée.

Or en février 1838, apparaît le premier évènement déclencheur, catalyseur, structurant, c'est l'« Étoile de Legrand », le dessin radial des grandes lignes s'étendant de la capitale vers les frontières, cinq axes principaux. Le projet est dû à Alexis Legrand<sup>18</sup>, directeur général des Ponts et chaussées, puis sous-secrétaire d'État aux Travaux publics. Bien que la question non réglée et récurrente – réalisation par l'État ou par des compagnies privées ? – soit un sérieux frein, quelques premières lignes ont pu être concédées, le Paris Saint-Germain et les deux Paris-Versailles, rive gauche et rive droite, évoquées plus haut, en sont des exemples.

C'est dans ce contexte que Casimir Leconte<sup>19</sup>, directeur des Messageries Royales, fondateur d'une compagnie d'assurances, *l'Urbaine*, parent d'un certain Vilneau, conseiller municipal à Orléans, associé à des banquiers (huit banques, ayant en général des intérêts dans le centre de la France et apportant trente millions) et à des Orléanais (245 souscripteurs pour près de cinq millions), ajoute à titre personnel cinq millions, et fait une offre « d'exécuter à leurs frais, risques et périls, un chemin de fer de Paris à Orléans, par Étampes, avec embranchements conduisant à Corbeil, Pithiviers et Arpajon ».

En fait, seul soumissionnaire présentant des garanties suffisantes, son offre est acceptée, donnant lieu à une loi promulguée le 7 juillet 1838. C'est une concession directe, de gré à gré, par ordonnance, une procédure exceptionnelle, car, en principe, la règle c'est la concession indirecte, par adjudication, sur concours (Orléans à Bordeaux, Tours à Nantes, en furent ultérieurement, en 1844, des illustrations), une procédure avec des rabais, entraînant le plus souvent une guerre des tarifs.

Ainsi, la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans, une société anonyme au capital de 40 millions, est-elle créée devant le notaire parisien Philippe-Edme Foucher le 11 août 1838. La première assemblée générale a lieu le 29. Le président est Frédéric Pillet-Will<sup>20</sup>, un Savoyard, banquier, ayant créé sa maison de banque en 1809,

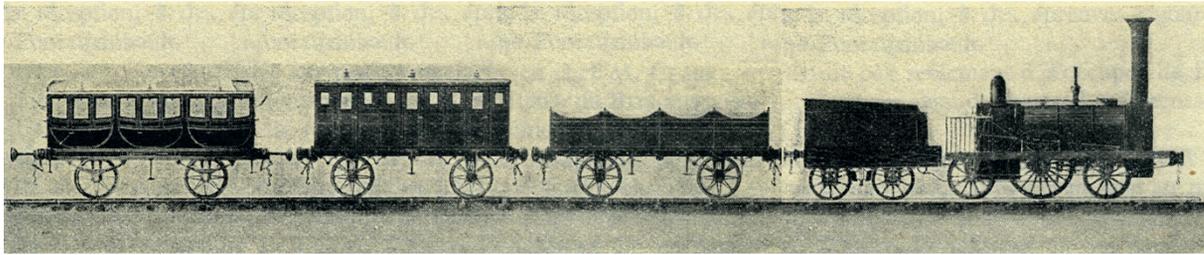
16 1790-1867. X Ponts, mari de Laure Balzac.

17 1778-1847, X Ponts.

18 1791-1848. X Ponts.

19 1759-1824.

20 1781-1860.



Le train qui relie Paris à Orléans en 1843.

et grand amateur de musique. Ami de Rossini, il jouait du violon et un jour, se plaignant de ne plus en pouvoir jouer à son gré, il s'écria « Mes cordes sifflent », « Eh bien que voulez-vous qu'elles fassent quand vous jouez », lui répondit Rossini. À la suite d'un désaccord, mis en minorité dans le Conseil, Pillet-Will est, en novembre 1839, remplacé par François Bartholony, un autre banquier, protestant, Genevois, naturalisé français en 1816. Bartholony avait déjà envisagé en 1824 un chemin de fer Paris-Le Havre.

Pour relier Paris à Orléans, le tracé retenu est celui d'Antoine Defontaine<sup>21</sup>, polytechnicien, ingénieur des Ponts et chaussées, un tracé par Étampes, avec un maximum pour les pentes et rampes de 3 mm par mètre, un rayon de courbure minimum de 1 000 mètres.

Casimir Leconte en est le directeur. Pour son président, Bartholony, le rêve est déjà très clair : « Le Paris-Orléans est un des deux anneaux de la chaîne qui doit permettre d'unir les deux mers », des propos tenus lors de l'inauguration du Paris-Rouen en 1843, ou encore, un an après la création de la société, le 5 septembre 1839, lorsqu'il s'écrit : « Unir la Loire à la Seine et rapprocher de la capitale des villes telles que Tours, Nantes, Bordeaux, Toulouse ». Ce président, une autorité dans le monde bancaire, le véritable père du développement de la compagnie, fut un homme ambitieux, visionnaire, exigeant, mais très social aussi, instaurant par exemple la participation aux bénéfices pour le personnel dès 1844. Il devait présider avec succès la société jusqu'en 1876.

Malheureusement, 1839 est une année très difficile, une année de crise économique et financière importante. Les actionnaires n'honorent que

partiellement le second versement prévu en mars. Il devient impératif de négocier avec l'État, de revoir le cahier des charges. Résultat, en 1840, une loi réparatrice est votée, c'est la suppression de la desserte d'Arpajon et de Pithiviers, initialement prévue, c'est le maximum des pentes porté à 5 mm au lieu de 3, et c'est la durée de la concession portée de 70 à 99 ans. Et c'est surtout la garantie d'intérêt accordée par l'État, sans laquelle c'eût été purement et simplement la faillite !

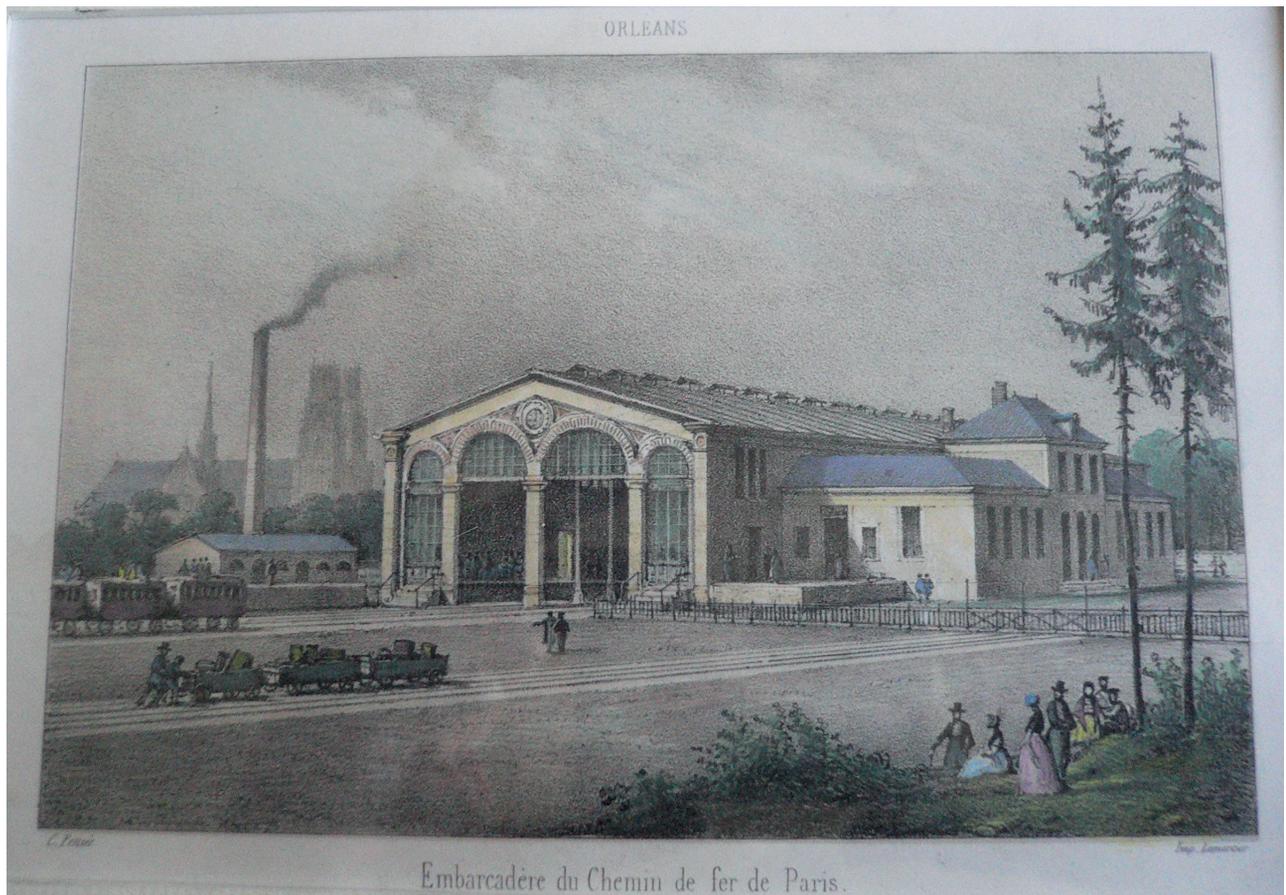
2- Effectivement, second point majeur du développement de cette compagnie, c'est la garantie d'intérêt du capital, par un texte du 15 juillet 1840 qui accorde une garantie d'intérêt minimal de 4 % aux actionnaires, et pour la compagnie une concession de 99 ans. À cette date, la France possède 496 km de voies ferrées, l'Angleterre en a 2 000 ! Cette garantie, c'est l'heureuse conclusion d'une offensive continue menée depuis des années par François Bartholony, une mesure qui fut d'ailleurs étendue aux autres compagnies pendant les décennies suivantes. Elle est donc la clef de la couverture du territoire par les chemins de fer, elle est le pivot de leur mise en place.

Très vite alors, à l'issue d'une mission en Angleterre de l'ingénieur Luc Clarke<sup>22</sup>, issu d'une famille irlandaise jacobite (et qui devait être tué par une balle égarée le 25 juin 1848, pendant la Révolution), la compagnie achète quinze locomotives anglaises et huit françaises. Dans la capitale, un embarcadère<sup>23</sup> est construit par l'architecte Flix-Emmanuel Callet – grand prix de Rome, architecte aussi de la villa Bartholony à Genève –, place Valhubert, du nom d'un général mort à Austerlitz. Avec ses 300 mètres de long, c'était « la gare de l'Orléans », bien simple, peu esthétique, dont on peut d'ailleurs se demander si elle

21 1785-1856. X Ponts.

22 1801-1848. X, Génie maritime. Il a quitté la marine le 30 janvier 1839.

23 Mot venant du transport fluvial, un emplacement où les bateaux peuvent embarquer des marchandises ou des voyageurs ; parallèlement le mot gare, avec la même origine fluviale, vient de se garer, se ranger, pour pouvoir se croiser.



« Embarcadère du Chemin de fer de Paris » (Ch. Pensée, 1843, coll. part.).

n'est pas plutôt le fruit du travail de l'ingénieur associé, Adolphe Jullien<sup>24</sup>, une gare différente de l'actuelle, construite, elle, entre 1862 et 1867 par l'architecte Pierre-Louis Renaud<sup>25</sup>, architecte principal de la compagnie, à l'époque la seconde plus grande gare de France, après Bordeaux.

Trois ans après la création de la société, en septembre 1840, le jeudi 17, en grande pompe, après 104 passages à niveau, 227 ouvrages d'art, et en trois quarts d'heure, Corbeil, à 30,5 km de Paris, est atteinte. Le dimanche suivant, le 20, le chemin est ouvert au public. Le cours en Bourse du Paris-Orléans explose. C'en est fini des déplacements par diligences, finie la voie fluviale, pour la liaison avec la capitale par Châtillon. Les chevaux s'inquiètent et dépriment.

3- Troisième évènement majeur, après l'« Étoile de Legrand » et la garantie d'intérêt – nous sommes maintenant en 1842, la France n'a encore que 877 km de chemin de fer –, c'est la loi du 11 juin, dite la Charte des chemins de fer, un texte fondateur, résultat aussi des nombreuses interventions

de François Bartholony. Transposition juridique de l'« Étoile de Legrand », permettant sa mise en œuvre, car fixant enfin la répartition des charges entre l'État et les compagnies, cette loi établit l'association de l'État et de l'industrie privée : désormais, plus d'ambiguïté, aux termes de ce texte, infrastructure et ouvrages d'art incombent à l'État, l'achat et la pose de rails, ainsi que les matériels roulants, aux compagnies concessionnaires qui disposent d'un monopole d'exploitation sur leurs lignes pour une durée déterminée.

Dès lors le chemin de fer Paris-Orléans peut reprendre sa route et c'est ainsi que le mardi 2 mai 1843, par une belle journée de printemps, après avoir quitté Paris à 6 heures du matin, avoir franchi 132 kilomètres, 104 passages à niveau et 227 ouvrages d'art, 1 200 personnes, réparties en trois convois, remorqués chacun par deux locomotives décorées de drapeaux, débarquent à Orléans. Il est 12h 15. Vingt-et-un coups de canon sont tirés, car les ducs de Nemours et de Montpensier, en grand uniforme, remplaçant le Roi, leur père, sont présents à bord, une inauguration fastueuse, organi-

24 1803-1873.

25 1819-1897. École des Beaux-arts de Paris en 1840.

sée par le comte de Charles de Germiny<sup>26</sup>. Accueilli par le maire, Louis Lacave (un autre ingénieur des ponts), par le sous-préfet Henry de Villeneuve, aux côtés de l'évêque Mgr Jean-Jacques Fayet, le prédécesseur de Mgr Dupanloup, qui bénit les locomotives, les voyageurs auront droit ensuite à un banquet de cent soixante couverts, présidé par le duc de Nemours, à un bal et à un feu d'artifice. Pour le duc de Nemours, qui devait le lendemain inaugurer la ligne Paris-Rouen, un trajet de 127 km, par la vallée de la Seine, « Orléans s'est rapprochée de Paris », « La capitale a un nouveau faubourg » !

Désormais, les voyageurs peuvent quitter Paris en diligence, de la rue Notre-Dame-des-Victoires, ou de la rue du Faubourg-Saint-Honoré. Place Valhubert, les diligences sont chargées sur des wagons spéciaux, les trucks, les passagers ne quittent pas leur siège et trois heures trente après, la diligence est déchargée à Orléans, avant de repartir sur ses roues. Ainsi, le 9 septembre, Victor Hugo écrit à Juliette Drouet : « À quatre heures nous sommes dans les palans qui enlèvent la diligence sur son train pour la poser sur une espèce de plancher à roues. La diligence du reste est fortement attachée à ce plancher par des chaînes et des crampons de fer ».

Trois jours après Orléans, le 5 mai, c'est au tour d'Étampes de marquer l'événement par un accueil sympathique, mais plus simple, avec cependant, le premier en France, un buffet sur le quai, sur ce buffet des babas glacés, et les journaux d'écrire « On dira bientôt certainement les babas glacés d'Étampes comme on dit les biscuits de Mennecey ».

À Orléans, la gare, située à proximité du centre-ville, comporte un bâtiment entièrement couvert de 215 mètres de long et deux cours fermées d'une grille, l'une permettant l'entrée des voyageurs et l'accès aux salles d'attente, l'autre pour la sortie et les correspondances avec les différents moyens de transport.

Le succès est immédiat, le commerce et l'industrie enregistrent une croissance qui enchante les autorités. Et, par conséquent, il faut agrandir la gare

et prévoir une annexe pour le dépôt des locomotives, ce qui est fait en 1855. Les agrandissements se poursuivent en 1876 et 1880. Cependant demeurerait un obstacle : la gare était, et est encore, un cul de sac. Impossible en effet de pénétrer plus avant dans la ville. Or, la concurrence joue ; d'autres municipalités, à leur tour, veulent bénéficier de l'arrivée du chemin de fer, et pour Orléans, la crainte d'être mise à l'écart prend de l'ampleur.

Les autorités municipales proposent un contournement, mais le PO prend une autre option : en effet, dix ans plus tard, en septembre 1853, une nouvelle gare est inaugurée sur la commune de Fleury-aux-Choux, au lieu-dit les Aubrais, à deux kilomètres environ au nord, sommaire certes, mais très utile : un seul bâtiment, avec un buffet pour les voyageurs. Elle ne sert qu'aux trains rapides à destination des villes plus lointaines, c'est-à-dire Blois, Tours, Vierzon, Bordeaux... Ne s'arrêtant pas en ville, ils évitent ainsi des pertes de temps. En revanche, les voyageurs souhaitant se rendre à Orléans sont obligés d'y descendre et d'emprunter pour quelques minutes un petit train spécial ! Et même si elle connaît une activité importante, la gare principale a perdu son statut d'étape dans un réseau national. En revanche, celle de Fleury connaît rapidement un grand développement, apparaissant très vite sous-dimensionnée. Grâce à Napoléon III, convaincu, un décret impérial du 8 mai 1858 déclare d'utilité publique l'achat de terrains par la Compagnie, et une plus grande gare put être aménagée.

Cependant, si en 1844, comme Rothschild d'ailleurs, il n'obtient pas l'Orléans-Bordeaux – partie remise d'ailleurs –, le président du PO demeure optimiste. Cette concession a en effet été accordée le 9 octobre à des Anglais, Brassey<sup>27</sup> et Mackenzie<sup>28</sup>, ceux qui avaient réalisé le Paris-Le Havre. La même année, également, s'il ne réussit pas à concrétiser un Paris-Lyon par le Bourbonnais, pour autant Bartholony ne s'avoue pas encore battu. Il continue à penser au sud-est, à Lyon, et au-delà, à la Méditerranée.

C'est ainsi, qu'à son initiative, avec des proches agissant à titre individuel, il crée le 13 avril 1845

26 Régent de la Banque de France en 1850, ministre des Finances pendant trois mois au début de 1851. Connu entre autres raisons, pour le potage Germiny, à base d'oseille, inventé en son honneur par le célèbre chef, Adolphe Dugléré, du Café de Paris.

27 Thomas, 1805-1870. Ingénieur civil. Quitte la France en 1845.

28 1794-1851. William, associé avec Thomas BRASSEY en 1840.

la Compagnie du Centre pour desservir Vierzon, Bourges, Châteauroux, jusqu'à Nevers. Cette compagnie, dans ses rêves, aurait pu, aurait dû, être un accès vers le sud-est, vers Lyon, puis enfin la Méditerranée, mais, déception, il ne l'obtint jamais ! Toutefois, cela ne suffit pas. Dans son esprit, « le chemin de Paris à Orléans était une tête de ligne, c'est la souche d'un arbre généreux qui doit étendre au loin ses rameaux », et il devait ajouter quelques années plus tard : « Je n'ai cessé de pousser l'administration à s'occuper des prolongements auxquels la compagnie pouvait prétendre et dont l'exécution entrerait dans sa mission ».

Cependant, tout n'est pas encore assuré. En effet, le 4 avril 1848, trois semaines avant le jour où pour la première fois, rappelons-le, les Français votent au suffrage universel, avec la crise politique, en raison de grèves des mécaniciens réclamant des hausses de salaires, l'anarchie et l'asphyxie n'étant pas loin, le PO et le Centre, considérés comme « n'ayant plus un pouvoir suffisant pour assurer les transports », sont mis sous séquestre... Leur nationalisation étant même envisagée en mai. « Abominable projet » qui, heureusement, disparaîtra en juillet, le séquestre étant levé le 18 août.

1848, c'est également l'arrivée au PO du brillant centralien – une exception, à côté de tous les X –, le remplaçant du malheureux Clarke, Camille Polonceau, l'inventeur de la ferme Polonceau, une charpente en bois et fer, mais aussi de la traction au forfait, en régie. Ingénieur entrepreneur de la Traction et des ateliers, tel est son titre ; avec un statut tout à fait particulier, il bénéficia d'une part des économies qu'il contribua à réaliser par rapport à des coûts prévus : cette différence était partagée entre lui et la compagnie. Il fut le père des ateliers d'Ivry, de quelques modèles de locomotives, du wagon impérial, d'un économat (fourneau économique) et d'un réfectoire tenu par des religieuses, de l'organisation de visites à domicile par les chefs de service, de l'instauration de primes, etc., un homme très social, un homme génial. Partant de deux principes, *Économies*, *Simplifications*, il assure *Résultats certains* et il cite volontiers Léonard de Vinci : « Comme une journée bien dépensée donne joie à dormir, une vie bien dépensée donne joie à mourir. » Il devait mourir très jeune à 46 ans.

Mais 1848, c'est aussi Louis-Napoléon Bonaparte, premier président de la République française, élu avec 74 % des voix, prenant ses fonctions le 11 décembre, celui qui va donner une vive impulsion aux chemins de fer, pour à la fois désenclaver les régions en retard, faciliter les déplacements des personnes et des marchandises, et stimuler l'industrie. D'où, après l'« Étoile de Legrand » de février 1838, après la garantie d'intérêt de 1840 et après la loi de 1842, alors que la France compte 3 600 km de voies ferrées et l'Angleterre, plus de 10 000, le quatrième point catalyseur du développement de la société.

4- Ce quatrième point majeur de l'extension du PO, c'est la fusion de mars 1852, une décision qui correspond à une conviction du futur Empereur, une conviction que d'ailleurs il reprit dans son célèbre discours du 9 octobre, à la Chambre de commerce à Bordeaux, lors d'une réception organisée par le futur préfet de Paris, Haussmann, ce fameux discours annonciateur de l'Empire ; citons-le « Nous avons notre réseau de chemins de fer à compléter ». En fait, nous sommes devant du « mécano », une combinaison, n'en doutons pas, inspirée, suggérée au chef de l'État par François Bartholony pour lequel « Orléans domine la situation parce qu'elle est maîtresse de la ligne qui donne l'entrée à Paris ». Le PO devient alors un Paris-Bordeaux et un Paris-Nantes, Nantes qui fut ultérieurement le premier pas vers la Bretagne. Mais, comment s'est opérée cette prodigieuse avancée ?

C'est simple. Le 27 mars 1852, en effet, c'est la fusion de quatre compagnies existantes :

- Un, le Paris-Orléans, le PO initial, de 1843, avec ses 132 km,
- Deux, le Centre (un faux nez du PO), réalisé en grande partie entre 1847 et 1850 (Nevers), soit 200 km,
- Trois, l'Orléans-Bordeaux des Anglais, présidé par le duc de Mouchy<sup>29</sup>, ami de Morny, le mari d'Anna Murat, passionné de l'aventure industrielle, une ligne qui avait été construite en quatre morceaux : deux phases vers le sud, d'abord Orléans-Tours, inauguré entre octobre 1845 (inauguration d'essai) et mars 1846, mettant Tours à 6h30/7 heures de Paris, avec les viaducs

29 1808-1854. Saint-Cyrien.



Viaduc sur le Scorff (à Lorient).

de Mer, Beaugency (monumental, long de 290 m), Tavers, Montlouis et amenant William Mackenzie à dire « Messieurs l'Angleterre n'a jamais rien fait de si beau » avant d'ajouter : « Chez vous le gouvernement construit pour la gloire, chez nous, nous construisons pour le dividende » ; puis, deuxième phase, toujours du nord vers le sud, Tours-Poitiers en 1851 (1<sup>er</sup> juillet 1851, avec le jour de l'inauguration, des « Vive Napoléon »). Et dans l'autre sens, le sens sud-nord, là aussi, deux phases successives, d'abord Bordeaux-Angoulême (octobre 1852, la gare étant l'ancienne, la première École navale), avec le spectaculaire viaduc de Monts (sur l'Indre, 750 mètres de long), ensuite Angoulême-Poitiers, où lorsque le président de la République revient à Paris, deux mois avant la proclamation de l'Empire, on peut déjà entendre, prémonitoires, des « Vive l'Empereur ». Un assemblage de quatre segments, deux nord-sud, deux sud-nord, qui, rassemblés, mis bout à bout, se rejoignent

à Poitiers, représentent 400 km... 400 km entre Orléans et Bordeaux.

– Et, quatre, quatrième compagnie fusionnée, le Tours-Nantes, par Angers, soit 220 km, une ligne, elle-même composée de huit petites sociétés, finalisée en août 1851, mettant Nantes à dix heures de Paris, au lieu de quatre jours et quatre nuits auparavant. En 1853, cette compagnie obtint la concession du Nantes-Saint-Nazaire, et en 1855 celle du Nantes-Châteaulin par Lorient et Quimper, avec embranchement vers Napoléonville<sup>30</sup>. La Bretagne désenclavée, vœu cher à Napoléon III, était en vue, les travaux ne devant pourtant commencer qu'en 1859, à la suite d'ailleurs du voyage de l'Empereur, en Bretagne, en 1858. Lorient devait être atteinte en 1862, Quimper en 1863...

Ces deux dernières compagnies, la Tours-Nantes et l'Orléans-Bordeaux, peu rentables et vulnérables, ne s'étaient pas fait prier.

<sup>30</sup> Inauguration, au son de *La Reine Hortense*, en présence de la princesse Élisabeth Baciocchi (1806-1869), cousine de Napoléon III.

L'une craignait la concurrence du chemin de fer de l'Ouest, l'autre celle du Paris-Orléans. Intelligemment, Bartholony avait su se les allier – Mouchy et Bartholony s'entendaient bien – et inspirer au gouvernement ce projet ayant pour but de réunir les quatre concessions en une seule et même entreprise. Pour tous les chemins fusionnés, la durée de la concession était de 99 ans.

Ainsi, grâce à cette fusion, « L'Orléans cesse d'être un point d'intersection qui sépare des intérêts souvent opposés et toujours divisés » ; le PO passe ainsi de ses 132 km initiaux à plus de 1 500 km. Par ailleurs, il s'est engagé à poursuivre son parcours, avec quatre prolongements, jusqu'à Limoges, Clermont, Roanne, La Rochelle et Rochefort (atteints en 1857).

Des tarifs spéciaux pour les vins et eaux-de-vie de Bordeaux, et d'Angoulême à destination de Paris sont mis en place. Le Paris-Orléans est accusé de vouloir ruiner le puissant cabotage bordelais le long de la côte de l'Atlantique et vers la Manche ; la batellerie sur la Loire se voit ruinée. Le *Journal des économistes* en 1858 mentionne en particulier le sucre en pains de Nantes, et le sel destiné à Paris qui se récolte à l'embouchure de la Loire, deux trafics qui ne remontent plus le fleuve.

Mais alors, à l'issue de cette sérieuse mutation, qu'en est-il pour la gare, à Orléans ? La réponse, nous la trouvons dans un *Guide itinéraire des chemins de fer du Centre* de 1853 :

« Dans cette gare immense où convergent les lignes de l'ouest et du midi, Clermont, Limoges, Bordeaux, Nantes, toutes les provenances, et toutes les marchandises s'entassent, le café, le sucre et le coton qui ont traversé l'océan, les vins de la Gironde, les fers des forges de Vierzon, les tissus de nos manufactures, le blé... ce mouvement, ce tumulte, cette action laborieuse qui a transformé la gare d'Orléans en une ruche ».

Pendant ce temps, l'Empire a été proclamé, le 2 décembre 1852 et le PO met la capitale de l'Aquitaine, à 13 heures de Paris en juillet 1853, au lieu de 45 heures par la diligence auparavant. Le 17 août, le cardinal Donnet<sup>31</sup> bénit la gare de Bordeaux et les locomotives. C'est à ce cardinal Donnet, car

il avait été un grand bâtisseur d'églises dans son département, qu'Hausmann devait dire « Notre département, Monseigneur, ressemblera d'ici peu à un hérisson ». La compagnie atteint ainsi un objectif fixé par son Conseil en septembre 1839. Elle a sa gare sur la rive droite de la Garonne, la gare de la Bastide, un embarcadère, conçu par l'architecte Louis-Armand Darrou<sup>32</sup> et réalisé par l'ingénieur Ernest Pépin Le Halleur<sup>33</sup>.

En 1856, après dix-sept heures de voyage – dont une traversée de la Garonne en calèche – l'Empereur arrive à Biarritz, où la villa Eugénie peut l'accueillir. Il faut en effet attendre août 1860 pour que les deux rives soient reliées par le magnifique pont (cinq cents mètres, sept travées, six piles), construit par Eiffel, dont c'était une œuvre de jeunesse, et qui n'avait pas hésité à sauter dans la Garonne pour sauver un de ses employés sur le point de se noyer. Jusqu'à cette date les voyageurs en transit devaient utiliser des calèches et payer un droit de passage. Et, grâce à un partenariat entre Paris-Orléans et la Compagnie du Midi (des Pereire, les fondateurs d'Arcachon), Napoléon III, devint désormais un habitué de la ligne, assidu de la côte basque, y venant dans le wagon impérial, conçu par Camille Polonceau, décoré par Viollet-le-Duc. Ce wagon, dans le train impérial de six voitures, offert par la compagnie, comprenait un appartement complet, avec un salon d'honneur peint en noir, un salon des dames, une salle-à-manger, une chambre à coucher pour LL. Majestés, un cabinet de toilette, une garde-robe, un salon pour les aides de camp, une pièce pour les dames d'honneur, sans oublier les bagages... En tout, six voitures, bleu et rouge, ornées de la lettre N.

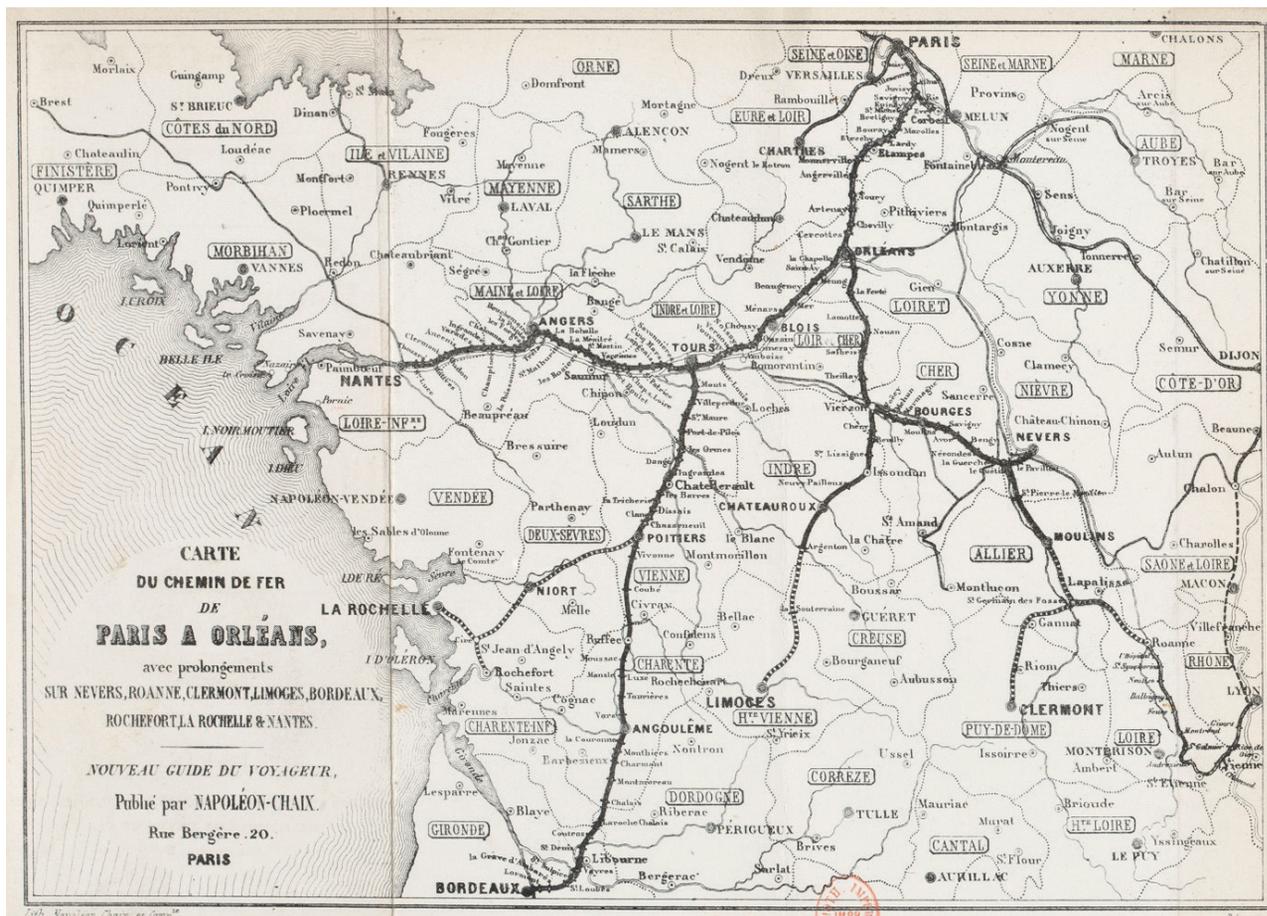
Mais l'extension du Paris Orléans n'est pas finie.

5- Cinquième événement majeur, la faillite du Grand-Central, le 11 avril 1857. C'était une concession de 1200 kilomètres, née en juillet 1853, tenue par les Pereire, une entreprise qu'avait souhaitée et encouragée le demi-frère de Napoléon III, Morny, car il avait des affaires dans le Massif Central (en particulier la sucrerie de Bourdon à Aulnat non loin de Clermont), et car il était soutenu par le vice-président du Conseil d'État,

31 1795-1882. Évêque en 1835, archevêque de Bordeaux en 1835, cardinal en 1852.

32 1837-1900. Beaux-arts de Paris, 1861.

33 1819-1869. X, Génie.



Le réseau vers 1855.

l'Auvergnat grand partisan du libre-échange, Émile Rouher. L'objectif du Grand-Central était relier l'est à l'ouest, l'Océan à la Suisse, de desservir Aurillac, Toulouse, Agen, Périgueux. Mais c'était une tâche bien compliquée, car le réseau était isolé, dans une zone géographique accidentée et aux débouchés économiques limités, un réseau encerclé, avec ni Bordeaux, ni Toulouse, ni l'Océan, et d'autant plus difficile qu'en 1857, sévit une terrible crise financière. D'où cette faillite, suivie d'un partage. Le malheur des uns pouvant faire le bonheur des autres, le PO hérite d'un certain nombre de lignes dans l'Auvergne, des lignes plutôt dans sa partie ouest et leurs prolongements dans le sud-ouest, soit plus de 900 km, ainsi que des mines et forges d'Aubin, dans l'Aveyron. Cependant, contrepartie pour l'Orléans, le rêve de son président, François Bartholony – rejoindre un jour la Méditerranée –, est définitivement envolé. L'élan du PO vers le midi est brisé. L'espoir est devenu regret.

En effet, pour le gouvernement, les chemins de fer sont établis pour le public. Citons le ministre des Travaux publics, Pierre Magne<sup>34</sup>:

« Il convient de se tenir en garde contre la concentration dans quelques mains d'un trop grand nombre de moyens lorsque cette concentration pouvait avoir pour résultat de créer, au profit de certaines Compagnies, un monopole redoutable... C'est dans cette pensée que le gouvernement a dû refuser d'accueillir des propositions tendant à réunir les lignes d'Orléans et du Centre avec celles de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée. Il a voulu maintenir entre les deux chemins de fer la concurrence... »

Et, pour Napoléon III, en août 1856, « les fusions deviendraient dangereuses si on les exagérât ». C'est donc le PLM, le Paris-Lyon-Méditerranée qui hérite de la partie est du Grand-Central, c'est-à-dire de 30 % de la concession. Pour être clair, rappelons au passage que ce PLM, ainsi créé en cette même année 1857, résultait de l'addition du Paris à Lyon, du Lyon à la Méditerranée (ex Lyon à Avignon, additionnée elle-même à cinq compagnies en 1852) et du Lyon à Genève. Le PLM dans sa configuration finale est ainsi le fruit de la chute du Grand-Central.

34 1806-1879. Avocat. Député en 1843, sénateur en 1852. Plusieurs fois ministre.

Mais revenons au PO. Avec trois branches, une vers l'Ouest, vers l'océan, une deuxième vers le sud-sud-ouest et une troisième avec cette extension vers le Massif Central, l'armature de son réseau est maintenant passée à près de 4000 km. Ces nouvelles concessions de 1857, résultats de la faillite du Grand-Central, sont une des étapes les plus importantes de son existence, d'autant plus qu'une sévère crise financière sévissant, le gouvernement qui souhaite doter rapidement en d'autres nouvelles lignes les départements sous-équipés, confie celles-ci aux grandes compagnies. C'est un nouveau réseau, le second réseau, qui donna lieu en juin 1859 aux Conventions Franqueville, du nom du directeur général des Ponts et chaussées et des Chemins de fer, Alfred de Franqueville<sup>35</sup>, polytechnicien, ingénieur des Ponts, l'homme fort de l'aménagement du territoire et des conventions qui instituent un système très compliqué, entre ancien réseau profitable et nouveau réseau de rentabilité aléatoire, appelé le déversoir.

6- Ensuite, dernier évènement, le *Plan Freycinet* en 1879. Polytechnicien, ministre des Travaux publics, Charles de Freycinet<sup>36</sup>, surnommé, la « souris blanche » (voix harmonieuse comme une flûte), doté de trois qualités, usage du monde, savoir-faire administratif, éloquence, encore bien connu aujourd'hui pour le « gabarit Freycinet » des péniches (38,5 mètres de long), lance un projet considérable: il s'agit d'intégrer dans le réseau national la plupart des lignes inspirées par une loi Migneret de 1865. Toutes les sous-préfectures ainsi qu'un maximum de chefs-lieux doivent être reliés, il faut donner l'accès au chemin de fer à tous les Français. Des lignes d'intérêt local devraient voir le jour, cent quatre-vingt-une lignes nouvelles, 8848 km.

Beau principe, certes. Cependant, si l'État prend en charge leur construction, rien n'est décidé pour l'exploitation. Présomptueux, difficile à réaliser, source de difficultés, de déceptions et déboires, source de désordres, source d'enchevêtrements, ce plan est aussi pour le gouvernement une source

potentielle de déficits grandissants. Cette situation conduit aux *Conventions* de novembre 1883. Une remise en ordre s'est imposée. Les enchevêtrements sont supprimés, des lignes sont échangées avec l'État (réseau créé en 1878, par rachat des compagnies Vendée, Charentes, etc.); finalement, nombre de lignes du sud-ouest et du centre, sont attribuées au PO. Son réseau s'allonge de 3500 km dont 2400 à construire pour atteindre les 8000 km que nous lui connaissons au début du xx<sup>e</sup> siècle.

Voilà, nous avons parcouru beaucoup de kilomètres. Nous avons noté que si l'Angleterre a servi de modèle, si les banques ont servi de moteurs, si la Monarchie de juillet a permis le démarrage des compagnies de chemin de fer, c'est le Second Empire qui, notamment grâce à Napoléon III, à Franqueville et au ministre, Pierre Magne, a assuré et donné la structure au réseau, sur lequel, se sont greffées ensuite, en particulier sous l'impulsion de Freycinet, de nombreuses ramifications, de nombreuses petites lignes secondaires, dont la réalisation s'éternisa jusqu'en 1918.

Au terme de cette promenade, brosons rapidement certains autres points significatifs de façon à parfaire ce tableau.

Tout d'abord, si nous n'avons pas cité les présidents, Waru<sup>37</sup> en 1876, Lacroix-Saint-Pierre<sup>38</sup> en 1889, du Martroy<sup>39</sup> en 1894, Vergé<sup>40</sup> en 1918 et Richemond<sup>41</sup> en 1928, revenons rapidement, avec quelques éclairages sur les trois présidents les plus emblématiques du PO.

D'abord François Bartholony, président de 1839 à 1876. Nous l'avons vu, c'est grâce, à son ingéniosité, à sa force de conviction, à sa persévérance, à ses excellentes relations avec Napoléon III, que le pays doit son extraordinaire réseau de chemins de fer. Rappelons simplement une de ses maximes « Selon les vents, les voiles », ainsi qu'un jugement de l'historien Adrien Dansette: « Lorsqu'il a saisi une idée par les deux bouts, il les croise, il les serre et il faut une coupée pour les couper, mais on ne peut les dénouer ».

35 1809-1876.X, ponts.

36 1828-1923. X, mines.

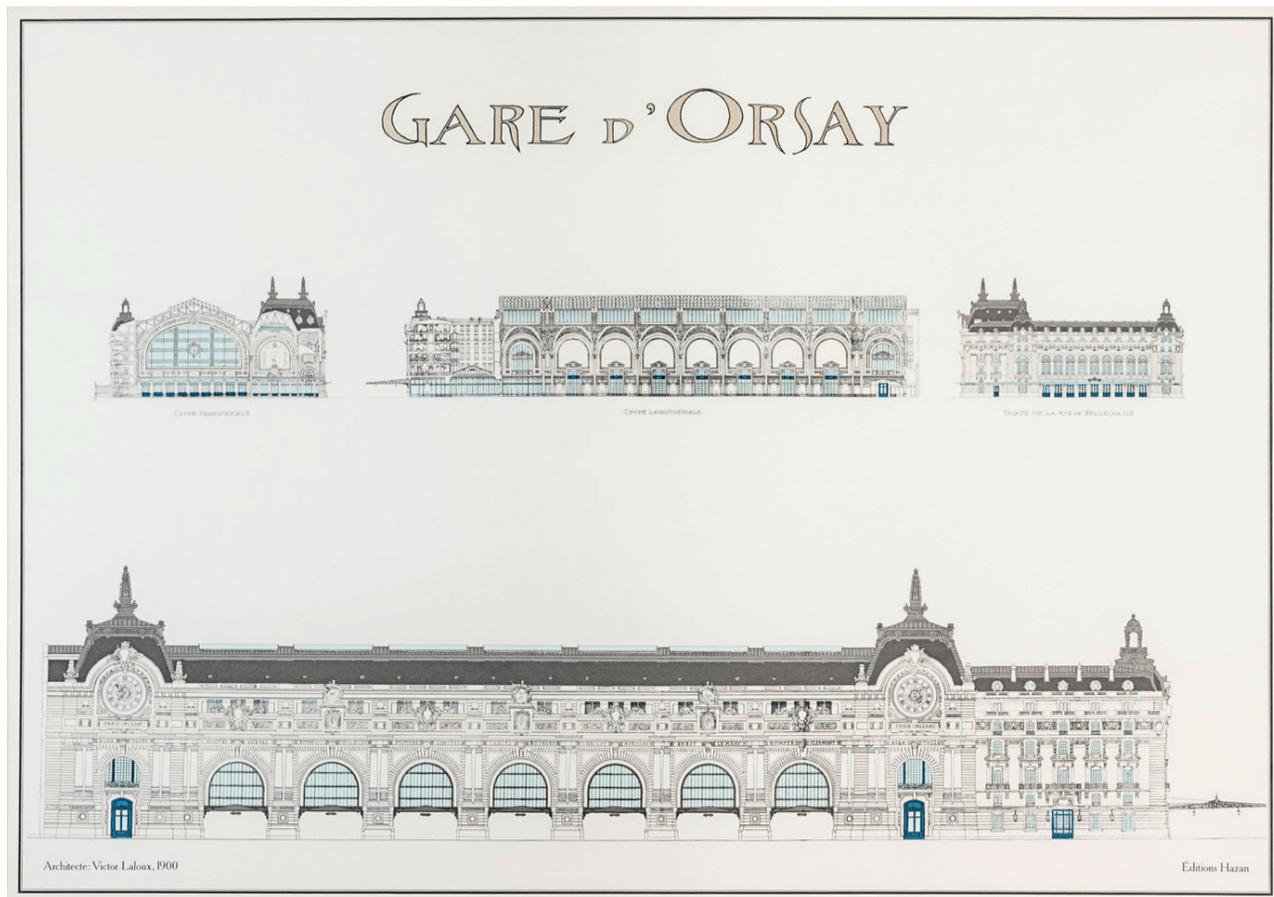
37 1802-1890. Banquier.

38 1817-1891. Un des fondateurs des Messageries Maritimes.

39 1812-1896. Conseil d'État.

40 1851-1928. Conseil d'État.

41 1864-1953. Ingénieur des Arts et Manufactures.



Gare d'Orsay, vue d'architecte.

Paul Andral<sup>42</sup>, de 1879 à 1889, est le deuxième grand président, car c'est lui qui eut à négocier avec le gouvernement les *Conventions* de 1883. Mélange de fermeté et de souplesse, c'était le « type accompli du galant homme et du libéral ». Exécuteur testamentaire du comte de Chambord (1883), légataire des *Papiers et Mémoires* du duc de Talleyrand, le neveu du prince, il est un des amis les plus écoutés du comte de Paris, le petit-fils de Louis-Philippe, consacrant beaucoup d'efforts à l'organisation du parti royaliste, dirigeant le comité monarchique du Loir-et-Cher. Maire de Châteauvieux (Loir-et-Cher), il est suspendu, pour deux mois, de ses fonctions, en février 1884 à la suite d'un banquet présidé par lui, où l'on a crié « À bas la République ! » et « Vive le roi ! ». Andral est le mari de Mme Andral, petite-fille de l'académicien Pierre-Paul Royer Collard<sup>43</sup>, qui, par testament, lègue sa propriété de Châteauvieux à la Société philanthropique en y stipulant cependant « que chaque année huit enfants de sexe féminin et huit convalescentes, choisies parmi les familles d'agents de la Compagnie, seraient admises au nombre des

bénéficiaires ». Elle avait également demandé que lui soit donné un coup de couteau avant son enterrement !

Troisième président ayant marqué la compagnie, Alphonse de Courcel<sup>44</sup>, arrivé en 1891, deux fois président, de 1891 à 1894 puis de 1897 à 1918. D'abord attaché d'ambassade à Bruxelles, puis à Saint-Pétersbourg, il fut ambassadeur à Berlin de décembre 1881 à septembre 1886 – à ce titre il représenta la France à la conférence de Berlin de 1885, qui eut une importance majeure pour le découpage de l'Afrique de l'Ouest – et à Londres, de 1894 à 1898. Deux anecdotes à son sujet, contées dans sa famille : ambassadeur à Londres, il a signé un bail emphytéotique de 999 ans (999, pas 99 !) avec les autorités britanniques, pour la location de l'immeuble de l'ambassade à *Knightsbridge*. Et, une autre, toujours, selon la famille : avant 1914, il y a eu un incident de protocole à un carrefour, avec l'ambassadeur d'Allemagne à Londres. Le carrosse de ce dernier n'avait pas cédé le passage à celui d'Alphonse de Courcel, pourtant plus âgé et plus

42 1828-1889. Avocat et Conseil d'État.

43 1763-1845.

44 1835-1919.

ancien dans le poste... Scandaleuse impolitesse, l'ambassadeur de France exigeait réparation. « On » a alors organisé la rencontre des deux carrosses à un carrefour, et l'ambassadeur d'Allemagne devait stopper, laissant passer celui d'Alphonse, et devant le saluer. Cela s'est passé ainsi, et l'ambassadeur allemand a salué un carrosse vide ! Nous devons à Courcel la gare d'Orsay devenue notre actuel musée d'Orsay.

Enfin, nous ne saurions oublier le rôle majeur que le PO a joué lors de deux grands conflits que notre pays a connus. Pendant la guerre de 1870, il a participé à la retraite des troupes de l'Est, il a fabriqué des canons, des wagons blindés, des affûts, il a permis le « parcage » de moutons, 25 000 moutons, dans sa gare d'Ivry, et prêté sa gare de Paris pour qu'elle devienne un atelier de fabrication de ballons destinés à assurer la liaison avec la province, un travail pour des centaines de couturières.

Pendant la guerre de 14-18, ce furent notamment des transports de troupes et de chevaux vers le front, des transports de permissionnaires et de blessés vers l'intérieur, l'acheminement des forces américaines débarquées à Saint-Nazaire ou à Bordeaux en 1917, une fabrication d'obus de 75 et de 155 dans ses ateliers de Tours et de Périgueux.

Pour conclure, quel bilan ? Nous voyons clairement que le PO, avec ses 8000 km en 1938, a été un grand acteur du développement économique du pays non seulement par ses liaisons transversales, par ses ouvertures sur l'océan, mais aussi par de nombreuses actions de promotion, qu'il s'agisse de la pêche et de l'ostréiculture, avec ses trains de marée, de l'agriculture, avec le train du blé – maintes distinctions lui ont été décernées par l'Académie de l'agriculture –, des vignobles, aménageant des horaires de train pour que les fameuses asperges de Vineuil arrivent à l'heure aux Halles. Il a promu les stations de ski, celles du Massif Central, les stations thermales, avec Napoléon III pouvant venir par le train à Vichy en 1862, les stations balnéaires, l'alpinisme, il a favorisé les loisirs avec les trains de plaisir et les dessertes de la Sologne adaptées aux chasseurs les samedis et dimanches, bref le tourisme en général. Le PO a enrichi le pays, en a revitalisé toute une partie. Car, comme l'a dit Au-

gustin Cochin<sup>45</sup> en décembre 1864 lors de l'inauguration de l'embranchement vers Napoléonville (Pontivy), « Le Paris-Orléans est une compagnie qui ne s'enrichit qu'en enrichissant les autres ».

Mais tout a une fin. Rencontrant des difficultés économiques, en raison notamment de la concurrence de la route, des refus de hausses de tarifs, les compagnies sont déficitaires ; il a fallu mettre en place en 1921 un Conseil supérieur des chemins de fer, un comité de direction et un fonds commun destiné à compenser les pertes de certaines, les moins favorisées, par les bénéfices des autres, les plus favorisées. Ensuite ce fut la crise de 1929, la création des conventions collectives, la semaine des 40 heures, les quinze jours de congés payés, les hausses du prix du charbon (le PO était déjà devenu armateur en 1921) et une « fiscalité sans précédent », mots utilisés par le président Richemond<sup>46</sup>, autant de secousses génératrices de difficultés de plus en plus sérieuses.

En 1932, le déficit des compagnies de chemin de fer est énorme, plus de 4 milliards de francs, plus de 17 milliards en cumulé en 1934. Telles sont les raisons qui, après une fusion des exploitations du PO et de la Compagnie du Midi en 1933, vont conduire à la nationalisation des six grandes compagnies de chemin de fer. La SNCF est constituée le 31 août 1937, il n'y a plus qu'un réseau, un réseau national, exploité par cette nouvelle société.

Le 23 décembre, présidé par Pierre Richemond, a lieu le dernier Conseil d'administration du Paris-Orléans d'origine, au siège, 17 rue de Clichy. La compagnie de chemin de fer Paris-Orléans avait 99 ans...

45 1823-1872. Fils de Jean Denis Marie Cochin (1789-1841), et gendre de Denys Benoist d'Azy (1796-1880), homme politique et industriel.

46 1864-1953.