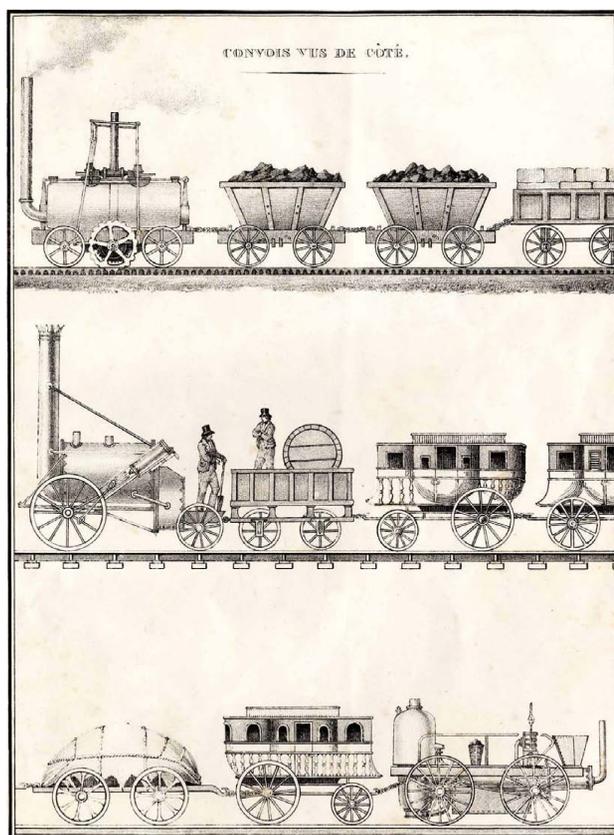


# LES DÉBUTS DU CHEMIN DE FER EN FRANCE 1830-1860

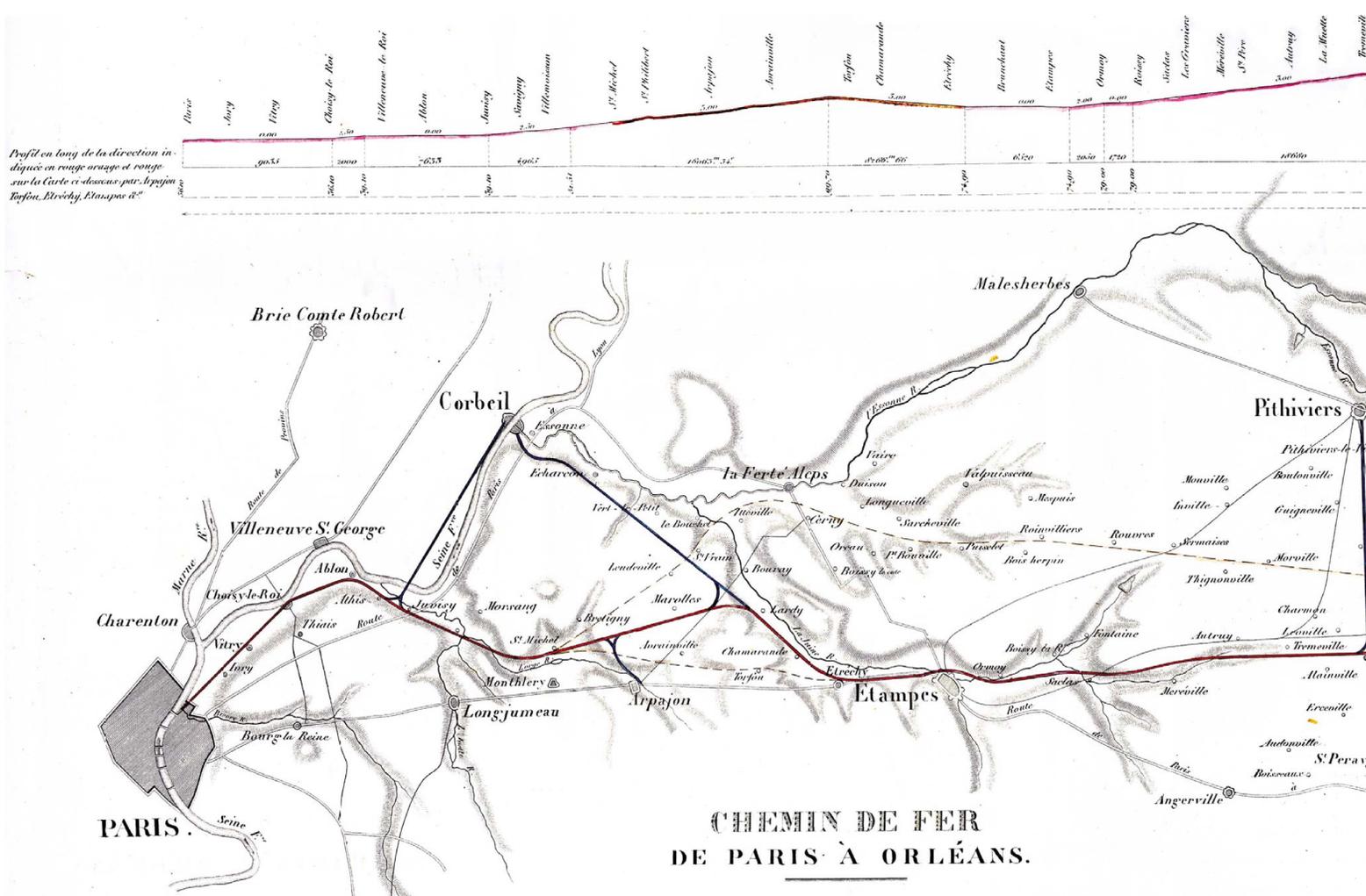
## LE CHARBON SUR LES RAILS : LE TOURNANT DES ANNÉES 1830

LES DÉBUTS DU CHEMIN DE FER SONT ÉTROITEMENT LIÉS À L'EXPLOITATION MINIÈRE ET AU TRANSPORT DU CHARBON DANS LA RÉGION STÉPHANOISE.

La ligne de Saint-Étienne à Andrézieux (23 km) est mise en service le 30 juin 1827, des rails permettent de faire circuler des wagonnets de houille tractés par des chevaux et d'atteindre, en contournant les obstacles, les ports fluviaux.



Exemples de convois en 1831. Route en fer dite du Nord, de Paris à Lille. Avant-projet.



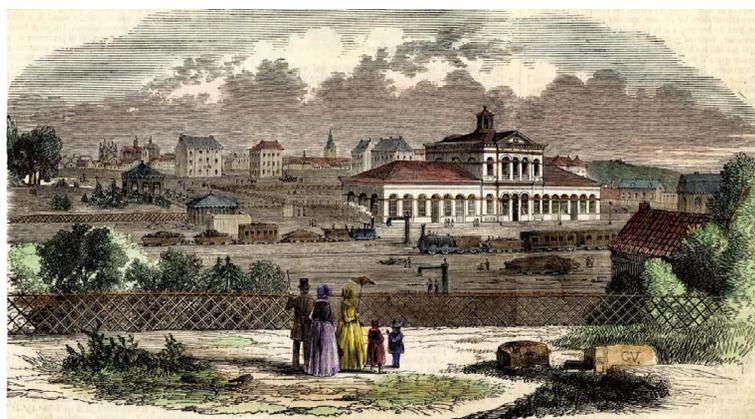
Établir les tracés, M. Defontaine, Mémoire sur le projet d'un chemin de fer de Paris à Orléans, 1837

À partir de 1830, la Compagnie de Saint-Étienne à Lyon (58 km) accepte de transporter sur la section de Givors à Rive-de-Gier, quelques voyageurs dans des wagons sommairement aménagés. Cette initiative, non prévue dans la concession initiale, change les perspectives.

La locomotive à vapeur, expérimentée en Angleterre dès 1825, est ensuite adoptée sur la ligne Liverpool-Manchester ouverte au public en 1830 alors que la Belgique ouvre sa première ligne entre Bruxelles et Malines cinq ans plus tard.

De nombreux débats ont lieu en France sur l'utilité du nouveau mode de locomotion. Si les saint-simoniens l'associent au progrès social et à la prospérité, beaucoup sont circonspects et s'interrogent sur le bien-fondé de sa construction.

ALORS QUE DES ENQUÊTES SONT MENÉES PAR LES ÉLUS LOCAUX SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE, LES INGÉNIEURS FRANÇAIS RECHERCHENT LES TRACÉS LES MIEUX ADAPTÉS AUX BESOINS DU PAYS.



Louvain. — Vue de la station du chemin de fer.

Voir le « railway » : une nouvelle distraction. Mise en service de la gare de Louvain (Belgique), 1837



# LES DÉBUTS DU CHEMIN DE FER EN FRANCE 1830-1860

## VAINCRE LA CRAINTE DE LA NOUVEAUTÉ



Ouverture de la section Nancy-Metz sur la ligne de Paris à Strasbourg en 1850

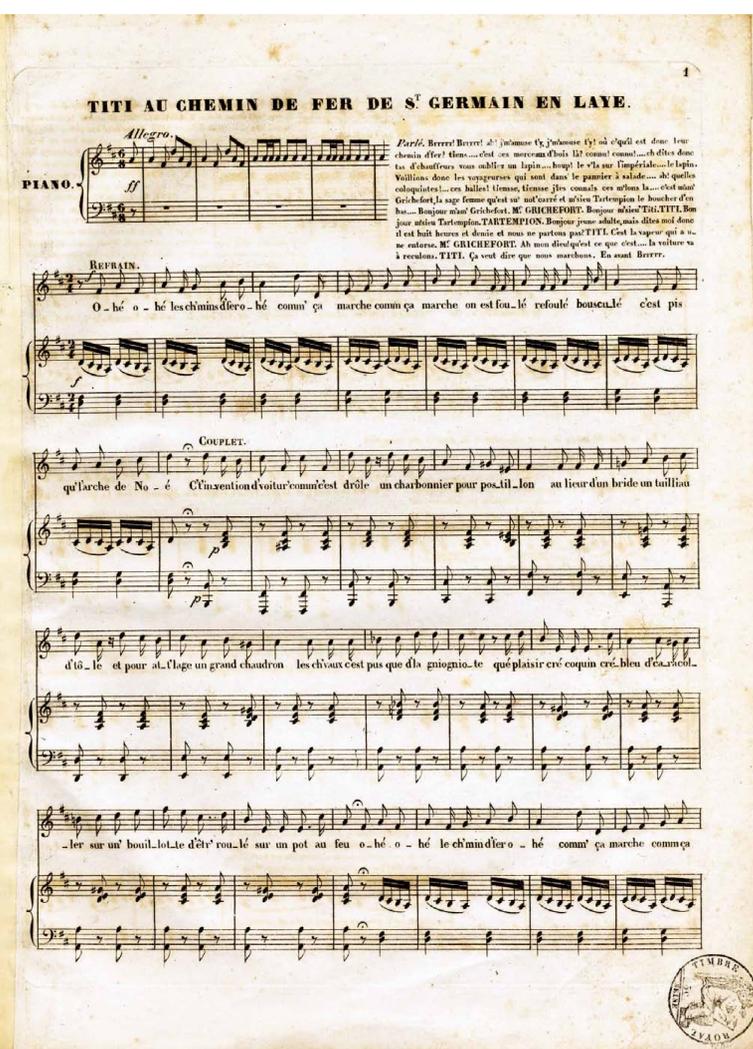
« ON RENCONTRERA DANS LES TUNNELS UNE TEMPÉRATURE DE 8°... J’AFFIRME SANS HÉSITER QUE, DANS CE PASSAGE SUBIT DU CHAUD AU FROID, LES PERSONNES SUJETTES À LA TRANSPIRATION SERONT INCOMMODÉES, QU’ELLES GAGNERONT DES FLUXIONS DE POITRINE, DES PLEURÉSIES, DES CATARRHES ».

Aujourd’hui ces propos prêtent à sourire. Ils sont pourtant ceux de François Arago, savant et homme politique (1786-1853), dont le jugement était erroné au regard de l’histoire mais tout à fait fondé par rapport à ce que la science médicale pouvait craindre à cette époque dans ces conditions de transport aussi inhabituelles. La vitesse devenait un risque.

Le nouveau mode de locomotion ne fait pas d’emblée l’unanimité. Comme toute technologie nouvelle, il a ses partisans et ses opposants. La « question des chemins de fer » fit couler beaucoup d’encre.

SI LA DÉFINITION DES GRANDS AXES DE LIAISON ENTRE LES VILLES PRINCIPALES NE POSA GUÈRE DE DIFFICULTÉS, IL EN FUT AUTREMENT POUR LA LISTE DES LOCALITÉS DE MOINDRE IMPORTANCE À DESSERVIR.

De multiples discussions concernèrent également le régime financier et juridique des compagnies.



Partition des années 1840, Titi au chemin de fer de Saint-Germain : « Houp ! le v’la sur l’impériale... le lapin... la voiture va à reculons, Titi... C’t’invention d’voitur’comm’c’est drôle, un charbonnier pour postillon au lieu d’une bride, un tuilliau d’tôle et pour att’lage un grand chaudron !... On est foulé, refoulé, bousculé, c’est pis qu’l’arche de Noé ! »

DES DÉBATS PARLEMENTAIRES LES PLUS APPROFONDIS AUX RÉFLEXIONS LES PLUS INTUITIVES, LE CHEMIN DE FER NE LAISSE PAS INDIFFÉRENT, TOUT LE MONDE S’EMPRE DU SUJET.

La loi du 11 juin 1842 fixe les directions des lignes principales du futur réseau selon un schéma en étoile centrée sur Paris, « l’Étoile Legrand » du nom du directeur des ponts et chaussées, Alexis Legrand. De la fin des années 1830 au milieu du Second Empire, l’ouverture d’une ligne ferroviaire donne lieu à une inauguration officielle souvent fastueuse en présence du roi (plus tard de l’empereur) du ministre des Travaux publics, du député, des édiles municipaux et de l’évêque qui assure la bénédiction de la locomotive.



Carte de 1842. L’Étoile Legrand

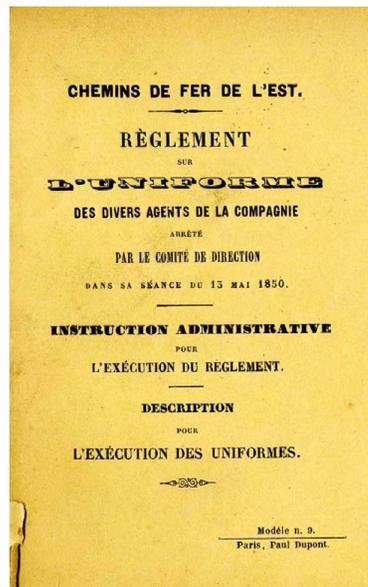
# LES DÉBUTS DU CHEMIN DE FER EN FRANCE 1830-1860

## DE NOUVEAUX MÉTIERS

L'essor du chemin de fer entraîne le recrutement d'une importante main-d'œuvre qui s'adapte aux pratiques professionnelles venues d'Angleterre.

**En 1858, s'achève le regroupement des compagnies en six grands réseaux : Nord, Est, Paris-Lyon-Méditerranée, Midi, Paris-Orléans et Ouest.**

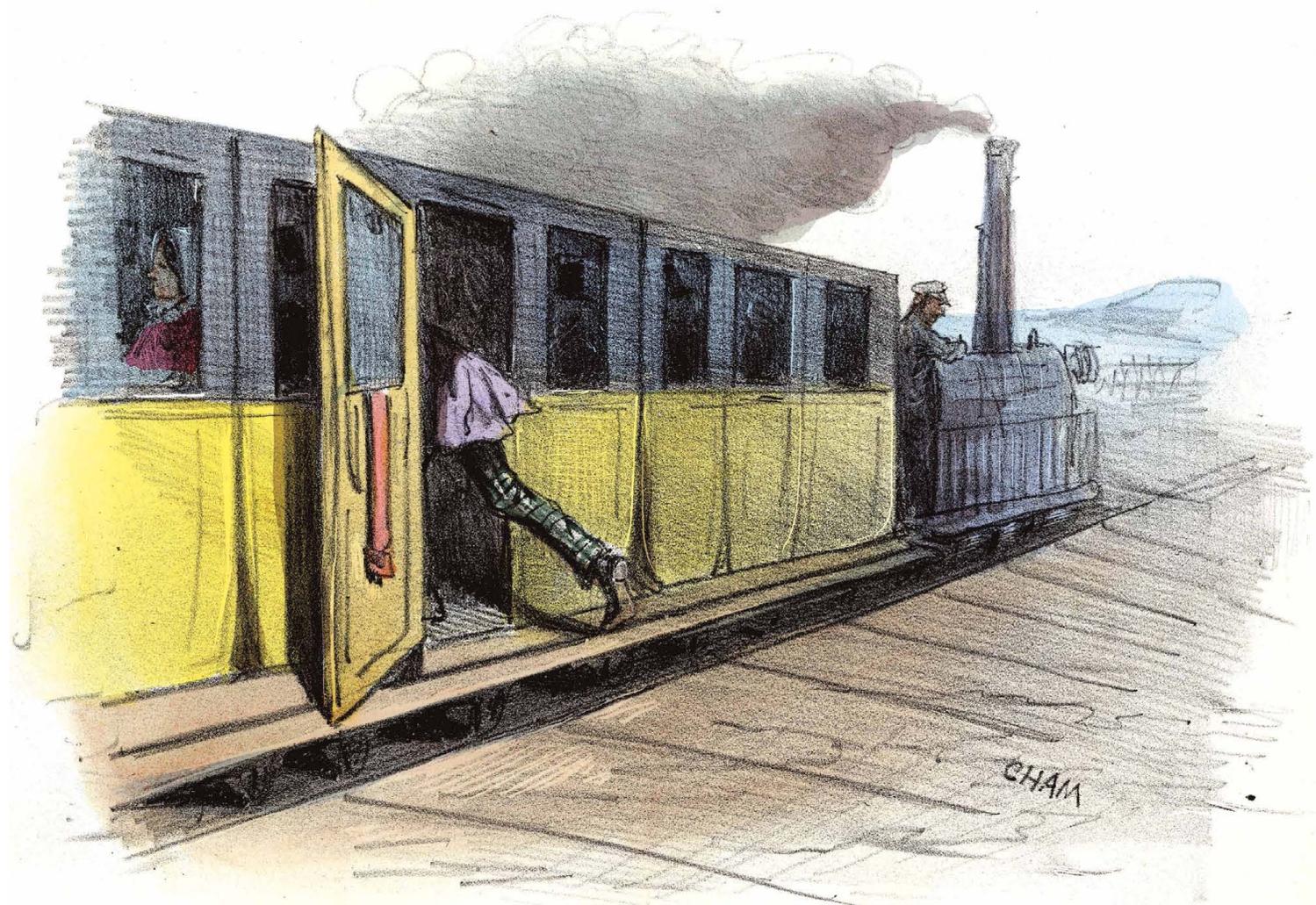
Pour assurer la régularité du trafic, l'organisation repose sur une forte structure hiérarchique calquée sur les corps de l'armée avec des grades, des uniformes, une discipline et une autorité strictement appliquées.



Règlement sur l'uniforme, 1850

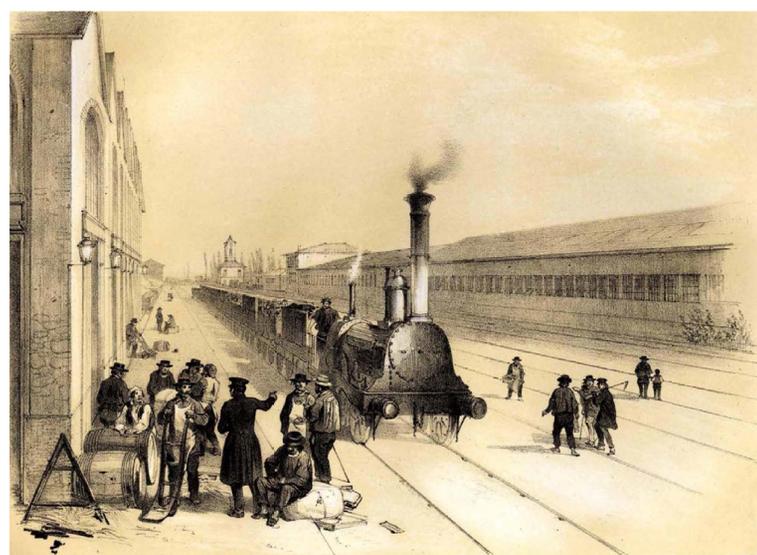


Vade-mecum du mécanicien conducteur, 1847



Enfin !..

Amédée de Noé, dit Cham (1818-1879). Respecter l'horaire ferroviaire, circa 1840



Dessiné d'après nature et lithé par Champin. Figures par Bayot.

Imp. Jules Rigo et C<sup>o</sup>

(Gare des marchandises et ateliers.)

Champin. Arrivée d'un convoi de marchandises, Paris-Orléans 1843

**IL EXISTE TROIS SERVICES PRINCIPAUX : MOUVEMENT ET TRAFIC, VOIE ET BÂTIMENTS, MATÉRIEL ET TRACTION.**

Le nouveau système technique exige des savoir-faire particuliers et mobilise les compétences de chacun, pour la conduite des machines, la gestion des flux (voyageurs et marchandises), l'entretien des voies ou la maîtrise des signaux.

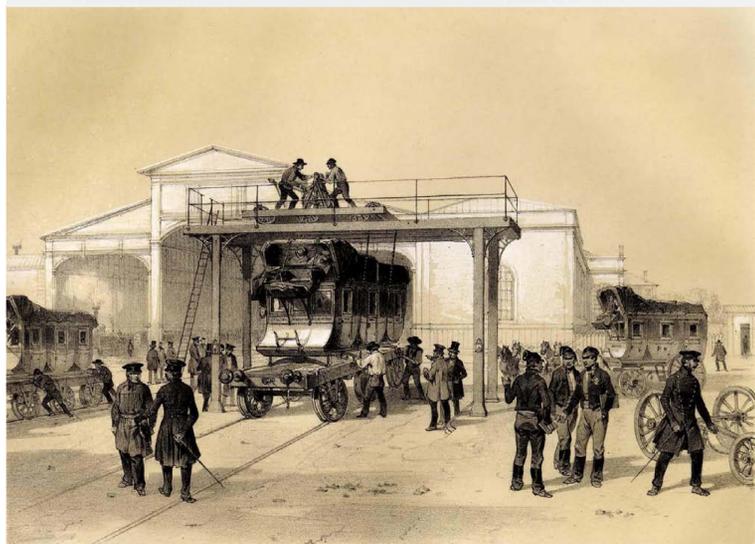
Le couple chauffeur et mécanicien est sans doute le plus prestigieux mais il existe une grande diversité de métiers, du chef de gare à l'aiguilleur, du lampiste au garde-barrière.

**DANS SON ENSEMBLE, LE PERSONNEL RESENT LA FIERTÉ D'APPARTENIR À UNE CORPORATION NÉE DU CHANGEMENT TECHNIQUE PERÇU COMME FACTEUR DE PROGRÈS ET TRAVAILLANT AU SERVICE DES PREMIERS VOYAGEURS PRÊTS À EXPÉRIMENTER CE NOUVEAU MODE DE LOCOMOTION.**

# LES DÉBUTS DU CHEMIN DE FER EN FRANCE 1830-1860

## PRENDRE LE TRAIN

À l'origine, ces voitures, lorsqu'elles ne sont pas des voitures-diligences démontées et remontées sur rails (système Arnoux, du nom de son inventeur) s'en inspirent **POUR LA CLASSE DE LUXE, ACCESSIBLE AUX PLUS RICHES, DEUX BANQUETTES PEUVENT ACCUEILLIR EN VIS-À-VIS JUSQU'À SIX PASSAGERS.**



Dessiné d'après nature et lithé par Bayot.

Imp. Rigo Fichet et C<sup>o</sup>

**FORMATION DU TRAIN DES MESSAGERIES**  
à la gare de Paris.



Paris, Maxime Récusat.

Une Dame qui s'attend à dérailler à chaque instant.

Un Monsieur qui prétend que l'on est pas aussi à l'aise en Wagon que l'on veut bien le dire.

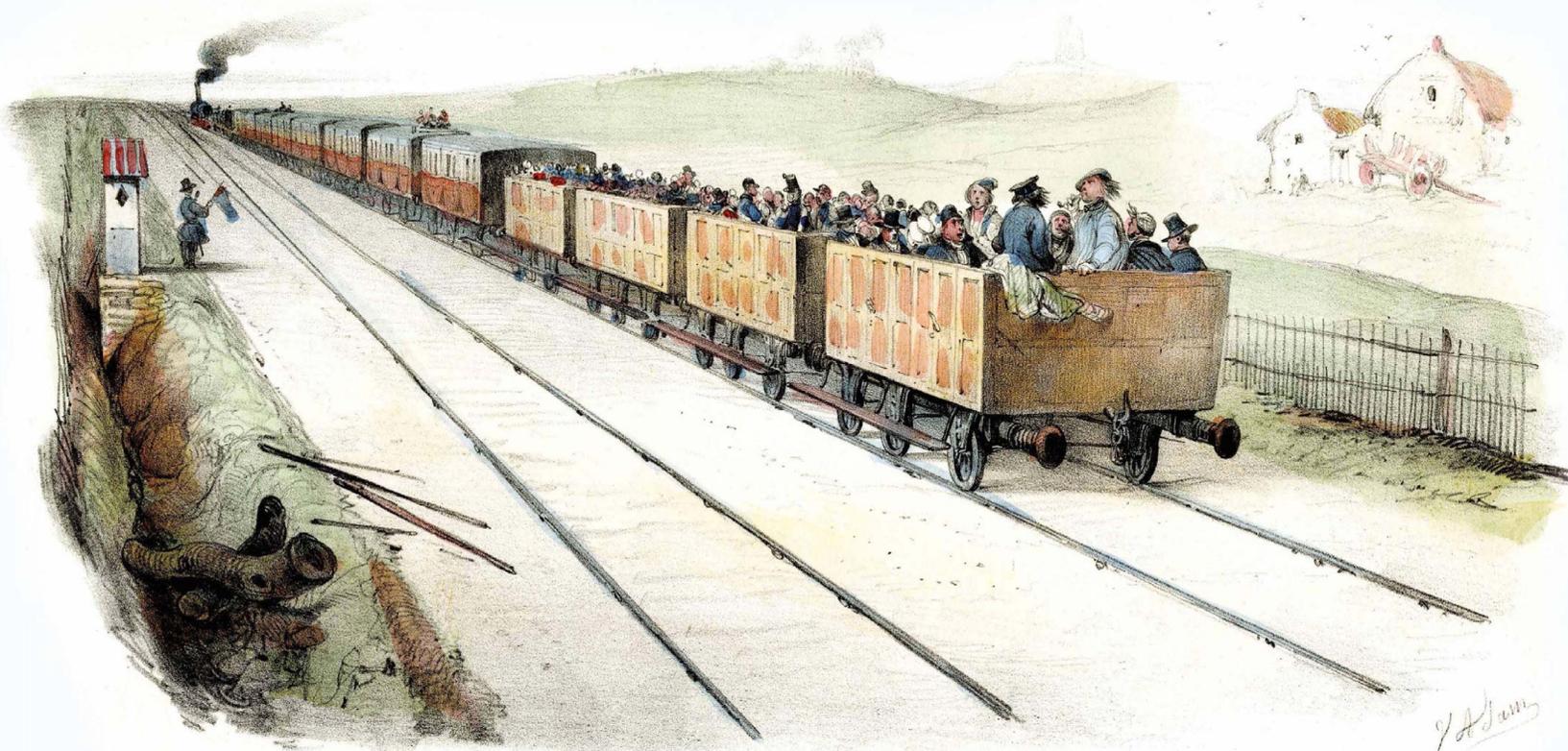
Un Monsieur qui prétend que l'on s'y trouve pourtant à l'aise

Lith. Bachelier & ses Fils, Paris.

Cham. Le compartiment, circa 1840

**LA DEUXIÈME CLASSE PROPOSE AU PUBLIC DES « WAGONS GARNIS » MUNIS DE BANCS ET DE PETITS RIDEAUX, CES VOITURES D'UN CONFORT INTERMÉDIAIRE ONT L'AVANTAGE D'ÊTRE COUVERTES.**

Rail et route sur le Paris-Orléans en 1843



Chemin de fer de Paris à Orléans.

Victor Adam (1801-1866). Sur la ligne de Paris à Orléans, circa 1843

**QUANT AUX « WAGONS SIMPLES » DE TROISIÈME CLASSE, OUVERTS À TOUS LES VENTS, AVEC OU SANS BANCS, LEUR CONFORT EST SPARTIATE, IL S'AGIT EN DÉFINITIVE D'UNE GRANDE BENNE ROULANT SUR QUATRE OU SIX ROUES.**

Les avantages sur les autres modes de transport restent indiscutables. Le gain de temps est considérable, divisant en moyenne par quatre la durée d'un voyage en diligence. Le chemin de fer rapproche les villes et les hommes.

Les articles dans les gazettes, les chansons et vaudevilles, les dessins et la caricature en particulier, en font grand cas. À la représentation du 23 septembre 1837, au théâtre de la Porte-Saint-Antoine, on peut entendre cette tirade à propos de la première ligne ferroviaire au départ de la capitale : **« LE TRAJET EST SI PROMPT QUE L'ON CORRESPOND PRESQU'UN SEUL BOND. AUSSI SAINT-GERMAIN GRÂCE À SON CHEMIN N'EST À MON AVIS QU'UN FAUBOURG DE PARIS. »**

Plus solennellement, le ministre des Travaux Publics, Jean-Baptiste Teste, lors de l'inauguration du chemin de fer de Strasbourg à Bâle en août 1841, déclare **« La grande voie de communication ouverte entre la capitale d'Alsace et les frontières de l'Helvétie n'est qu'un anneau de la chaîne qui doit un jour unir la France aux nations voisines. »**

L'amélioration de la vitesse due aux perfectionnements des locomotives, la sécurité et le confort sur rail comme les services et les infrastructures en gare, n'en sont qu'à leurs balbutiements.

**MAIS DÈS CES ANNÉES-LÀ, LE TRAIN S'INSCRIT DANS LE PAYSAGE, CONTRIBUE À MULTIPLIER LES ÉCHANGES ET COMMENCE À TRANSFORMER LA SOCIÉTÉ EN PROFONDEUR.**