

Histoire des Chemins de Fer dans la région mantaise

Par Alphonse SUBTIL, professeur honoraire

En juillet 1955 nous avons offert aux lecteurs d'un journal de Mantes l'histoire de la voie ferrée d'intérêt local de Magny à Chars. Les recherches réalisées sur ce sujet me permettent aujourd'hui de faire bénéficier les Amis du Mantois des découvertes rencontrées au cours de ces recherches.

L'invention des rails facilitant le roulement des véhicules remonte à près de 2000 ans. Les Grecs les taillaient dans la pierre. Des chariots suivaient ces ornières en transportant, dans un but stratégique, par dessus l'isthme de Corinthe, les navires de leur flotte de guerre.

Les Romains utilisèrent également ce procédé pour guider les véhicules dans les passages difficiles. L'écartement de ces deux tracés parallèles correspondait sensiblement à celui des rails actuels. Dans les Landes, l'usage des rails en bois se perpétua jusqu'en 1860; mais ces chemins de bois se détérioraient rapidement, aussi un ingénieur anglais, en 1812, les remplaça par des *chemins de fer*, ce qui permit de réduire de 1/6 le nombre des chevaux destinés à la traction.

C'est également en Angleterre que prit naissance la première locomotive à vapeur: c'est la célèbre fusée de l'ingénieur Stevenson. Lors de l'installation et de l'exploitation des premiers chemins de fer en France, sous la direction de l'ingénieur Marc Séguin (inventeur de la chaudière tubulaire), les premiers convois furent tirés par des locomotives anglaises conduites par des chauffeurs et des mécaniciens de même nationalité. Ils étaient liés à l'exploitation par un contrat de dix années pour un salaire forfaitaire de 3.000 francs par an. Les Français avaient été alors déclarés incapables de se plier à la discipline exigée par le machinisme.

Telle est ce que l'on pourrait appeler la préhistoire de la voie ferrée.

Cette communication, proposée sous ce format par le site *Mantes histoire*, fut présentée lors de la séance des Amis du Mantois du 17 juin 1959, puis publiée sous cette référence:

SUBTIL (Alphonse), *Histoire des Chemins de Fer dans la région mantaise*. Le Mantois 10 — 1959: Bulletin de la Société «Les Amis du Mantois» (nouvelle série). Mantes-la-Jolie, Imprimerie Mantaise, 1959, p. 10-14.

L'établissement de ce nouveau mode de transport provoqua partout au début du siècle dernier, des mouvements d'opinion plus contradictoires que favorables.

Les savants, les artisans, les artistes, les hommes politiques en furent souvent les adversaires acharnés. Les voituriers des diligences, les chargeurs, les charrons, les agriculteurs, les transporteurs par eau, les villes elles-mêmes s'opposèrent de toutes leurs forces à l'établissement de voies ferrées.

Arago mettait les voyageurs en garde contre les maladies nerveuses, contre les inflammations de la rétine déterminées en voyage par la rapide succession des images. Il dénonçait les pleurésies, qui frapperaient les voyageurs au passage des tunnels, à supposer qu'ils échappent à la catastrophe résultant de l'explosion de la locomotive.

Pour Michelet, la translation trop rapide d'un climat à un autre produirait des troubles respiratoires et digestifs. En allant du Nord au Midi, le passage de l'emploi du beurre comme condiment, à celui de la graisse et de l'huile ferait naître des états dysentériques qui exigeraient un prompt rapatriement.

La poussière et la fumée occasionneraient des bronchites, des adhérences de la plèvre, on constaterait de fréquentes naissances prématurées, même l'anxiété causée par la crainte de manquer le train provoquerait des congestions.

Naturellement ces malaises ou maladies devaient atteindre plus gravement les employés de chemins de fer; une dégénérescence morbide les conduirait fréquemment à l'hôpital et ils n'auraient qu'une existence abrégée.

Que de fantaisies ne trouve-t-on pas chez les caricaturistes de l'époque. Daumier nous présente les voyageurs entassés dans des wagons non couverts et soumis aux compressions et dépressions des démarrages et des arrêts. Des voyageurs rigides sont débarqués des wagons entre les bras des employés; nos dessinateurs locaux n'ont pas non plus manqué d'humour et les carnets de dessins de notre historien magnytois Victor Le Ronne, présentent l'entêtement fatal d'un âne rétif aux sollicitations de son conducteur s'efforçant de le faire sortir des rails en présence du train qui approche. Imaginez également l'attitude épouvantée des paysans devant le spectacle des deux trains allant à la rencontre l'un de l'autre sur la voie unique Magny - Chars. C'est dans l'illustration que Chant exerce son ironie spirituelle. Mais, le ministre Thiers lui-même, déclarait que la locomotive

tive trop chargée tournerait sur place – que le chemin de fer n'était qu'un amusement de savants – qu'on ne pourrait construire que 20 km de voie ferrée par an. Au retour d'un voyage d'études en Angleterre, à Liverpool, où il vit les trains anglais, il confiait à un ami « moi, demander aux députés de concéder une voie ferrée jusqu'à Rouen, je m'en garderai bien; on me jetterait au bas de la tribune. »

Malgré Thiers, malgré les savants, en dépit de tous ceux que les chemins de fer vont ruiner, le progrès suivit son cours.

Les Saint-Simoniens, la feuille libérale du *Globe* et quelques autres journaux¹ se montrèrent favorables au progrès. *Le Globe* voyait même dans l'établissement du chemin de fer la guérison de l'épidémie de choléra qui dévastait la France.

Le banquier Émile Peyrer proposait l'établissement d'une ligne Le Havre - Marseille, mais il dut se contenter de l'installation moins vaste de la ligne Paris - St-Germain-en-Laye, avec un capital de 5 millions. La construction de cette voie ferrée fut autorisée le 1^{er} juillet 1835 et inaugurée deux ans après, le 27 août 1837 par le train officiel qu'on pourrait désigner « train des pommes de terre soufflées » grâce au retard du convoi.

À partir de cette date l'extension de voies ferrées dites « de roulage accéléré » devint une réalité et même un engouement. Les capitaux affluèrent.

L'établissement de la voie ferrée de Paris - Mantes - Rouen - Le Havre nécessita bien des démarches. Elles sont mentionnées en détail dans une étude de 40 pages de texte faite par M. Durbec, archiviste de la Chambre de Commerce de Paris, au congrès national des Sociétés Savantes de Rouen auquel je participais; le résumé de la table des matières vous permettra d'apprécier la complexité des problèmes soulevés par ce projet qui paraît simple de nos jours.

En 1835, le Service des Ponts et Chaussées présente un premier projet de Paris au Havre, par Gisors; un autre projet émanant d'une société privée propose la voie ferrée Paris - Le Havre par la vallée de la Seine. Une lutte acharnée s'engage alors entre les tenants du chemin des plateaux et ceux du chemin de la vallée de la Seine. En voici les principaux épisodes.

I. — Une compagnie anglaise soumissionne en février 1825 et une compagnie française fait ses offres en mars 1825. La Chambre de Commerce de

¹ Le Constitutionnel, le National, le Journal des Débats

Paris est favorable à l'établissement de cette voie «de roulage accéléré» (23 mars 1825).

II. — Les projets de 1825 et les nouvelles propositions des capitalistes anglais restent sans suite jusqu'en 1829. En même temps, la batellerie de la Seine multiplie ses efforts entre 1825 et 1830 pour assurer une liaison rapide par eau entre Paris et le Havre.

III. — Retour du projet de voie ferrée Paris - Le Havre au moyen de petites voies d'approche: a) Paris-Pontoise; b) Paris-St-Germain; c) Paris-Saint-Denis; d) Paris-Poissy (1830 à 1836). Les concessions de ces voies d'approche sont contrecarrées par l'Administration des Ponts et Chaussées qui, en 1835, prend en main la direction des études et des programmes des chemins de fer.

IV. — La même année, l'Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées présente un projet Paris - Le Havre par Pontoise, Gisors et les plateaux. Les organismes consultés et les départements intéressés sont opposés à ce projet ainsi que les villes industrielles des vallées de la Seine et de l'Eure.

V. — Le projet de la compagnie Riant - Laffitte - Jourdan: «Paris Le Havre via Rouen, par la vallée de la Seine», est accueilli favorablement par un très grand nombre des organismes représentatifs des départements intéressés (1836).

VI. — Les projets d'extension progressive vers la mer, par Poissy, de la ligne Paris-St-Germain (projet Péreire et d'Etchal) ne sont pas acceptés par les Ponts et Chaussées aussi longtemps que la question des tracés n'aura pas été tranchée (1836).

VII. — Nouveau projet révisé de l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées Desfontaines: Paris-Pontoise-Gisors-Rouen-Le Havre est bien accueilli par les fonctionnaires des commissions d'enquête, mais il est rejeté par les principaux intéressés, les commerçants et industriels de Paris et Rouen (1836).

VIII. — La concession de la ligne Paris-Le Havre par les plateaux, à une compagnie représentée par Lebobé et Chouquet est accordée le 6 juillet 1838 mais elle est résiliée le 1^{er} août 1839 en raison de leur carence.

IX. — Enfin le chemin de fer de la vallée triomphe. En dépit de quelques contestations (Le Havre et Dieppe) la ligne est concédée le 15 juillet 1840 à une compagnie capitaliste anglaise qui s'est constituée sous les auspices de Guizot, de Thibeaudeau et du banquier Ch. Laffitte.

Elle est rentable dès le premier mois de sa mise en service, le 3 mai 1843, deux ans avant le terme prévu pour son achèvement.

En moins de trois ans, de janvier 1841 à mai 1843, la société concessionnaire a construit 127 km de ligne, 5 ponts, 4 tunnels, tous les magasins et les gares nécessaires, en particulier la gare des Batignolles qui s'étendait sur 14 hectares.

Ce sont des capitaux anglais qui y furent investis à l'exception des 14 millions prêtés par le gouvernement français. La main-d'œuvre était anglaise; 10.000 ouvriers étaient venus d'outre Manche avec des ingénieurs et de entrepreneurs anglais. L'ingénieur en chef Locke, les entrepreneurs Mackensie et Brassey, les ingénieurs Allcard et Buddicom, construisirent à Sotteville les premières locomotives qui, le 3 mai 1843, jour de l'inauguration de la ligne, permirent de relier Paris à Rouen dans le temps record de 4 heures 10 minutes. La nationalité des constructeurs explique aussi la priorité de roulement à gauche.

La ligne de Rouen au Havre fut concédée l'année d'après à une autre compagnie «La Compagnie du Chemin de Fer de Rouen au Havre» qui s'était constituée en 1842 sous l'égide de Charles Laffitte.

Elle devait être achevée en 1847.

Comme la plupart des actions de la C^{ie} des Chemins de Fer de Paris à Rouen se trouvaient en Angleterre, les premiers dividendes distribués furent perçus hors de France.

C'est un Français A. Thibaudeau qui dès le début et pendant longtemps dirigea la société et c'est lui qui fit distribuer à l'assemblée générale des actionnaires, le 30 novembre 1843, le premier rapport du Conseil d'administration de cette société dont voici les passages importants :

Comme nous l'avions annoncé au début de notre entreprise, nous aurons pour la somme de 50 millions, terminé un chemin de fer de 127 kilomètres.

Cette œuvre si compliquée, d'une exécution si neuve pour nous, n'aura donné lieu à aucun de ces mécomptes qui se sont rencontrés dans beaucoup d'entreprises de même nature.

Il n'y aura eu réellement qu'une erreur dans les calculs et les prévisions sur lesquels votre entreprise a été fondée, c'est l'évaluation du temps nécessaire pour son achèvement. Plus de deux ans avant le terme fixé par la loi, nous avons été mis en possession du chemin de fer. De ce jour, votre capital a cessé d'être grevé d'intérêts à payer pour devenir un capital productif.

Et voici le premier bilan des recettes de la compagnie. Il ne comprend que les opérations allant du 9 mai au 30 septembre 1843 (soit 145 jours). Il s'établit comme suit :

285.726 voyageurs.....	1.880.523 F 45
Excédent de bagage.....	68.343 F 25
Articles de messageries.....	79.390 F 07
Transports des voitures.....	22.623 F 50
Transports des bestiaux, chevaux, chiens.....	7.057 F 80
Marchandises.....	107.799 F 40
Recettes diverses trains spéciaux, magasinage, loyer, amendes, etc	1.097 F 08
.....	2.166.834 F 55
Somme à laquelle il faut ajouter les intérêts des sommes inemployées	11.568 F 80
Total de l'exercice.....	2.178.403 F 35

Ce succès spectaculaire eut pour résultat de provoquer l'éclosion de projets concernant l'établissement de nombreuses lignes de chemin de fer dans toute la France. Et voici l'un de ceux qui intéressent notre région. Il avait pour but d'établir une voie ferrée de Mantes à Tours².

Le 13 juin 1846, le ministre des Travaux publics autorise le sieur François Louis Crosnier, membre du Conseil général du département de Loir-et-Cher, demeurant à Paris, rue Laffitte, n° 12, à faire établir les études d'un chemin de fer de Chartres à Mantes.

Un acte des fondateurs de cette société, établissant les statuts, est passé le 1^{er} juillet 1846 en l'étude de Maître Augustin Barthélémi-Cahouet, notaire à Paris, statuts qui comptent 17 articles.

Cette voie ferrée de Mantes à Tours passera par Dreux, Chartres, Bonneval, Châteaudun, Cloyes, Vendôme, Montoire, et Château-Renault.

Nous n'avons pu connaître le sort réservé à ce projet qui paraît-il permettait d'économiser 120 kilomètres en évitant de passer par Paris et en allant plus directement du Havre à Bordeaux.

Tels sont, brièvement résumés, les documents concernant les premiers chemins de fer de notre région.

² D'après un document de la bibliothèque F. Didot à St-Cyr-en-Arthie