

Un voyage de Paris à Rouen en 1843

Par Alphonse SUBTIL, Professeur honoraire

Reprenons notre machine à explorer le temps en faisant un retour dans le passé.

Ce 15 août 1843, des Parisiens pris du désir de visiter la ville de Rouen, et pour avoir un premier contact avec le nouveau moyen de transport bien plus rapide que les diligences, se rendirent donc vers 7 heures du matin, à la gare du chemin de fer de Paris récemment édifiée.

C'était un élégant pavillon bâti aux extrémités des rues de Londres et de Tivoli, sur la place de l'Europe.

Il avait été question de situer cette gare place de la Madeleine mais de puissants intérêts particuliers s'opposèrent à la réalisation de ce projet.

Nous voici donc en nombreuse compagnie dans le hall d'entrée où nos voyageurs firent l'acquisition de leurs billets. Ils avaient le droit, suivant le confort, de choisir leurs places parmi les trois classes offertes aux voyageurs de l'époque. Le prix du trajet de Paris à Rouen s'élevait à 16 francs en 1^{ère} classe; 13 francs en 2^e classe, et 10 francs en 3^e classe. Pour venir seulement jusqu'à Mantes, la Compagnie percevait 6 francs, 4,50 francs et 3,25 francs suivant la classe.

L'employé préposé à la distribution des billets les établissait en triple exemplaire et y inscrivait le nom du voyageur, la date et le lieu de destination, la classe, le numéro de la voiture et celui de la place du voyageur.

Alors que dans les voyages en diligence il était d'usage de donner des pourboires aux postillons, il était formellement interdit aux employés de la voie ferrée de percevoir une gratification.

Les voyageurs, munis de leurs billets, pénètrent dans le vaste salon d'attente richement décoré: Tout le monde s'y rencontre et s'y aborde en riant. Un sentiment de curiosité naïve respire sur tous les visages. C'est un air de fête et de contentement général.

Cette communication, proposée sous ce format par le site *Mantes histoire*, fut présentée lors de la séance des Amis du Mantois du 15/05/1960, puis publiée sous cette référence:

SUBTIL (Alphonse), *Un voyage de Paris à Rouen en 1843*. Le Mantois 11 — 1960: Bulletin de la Société «Les Amis du Mantois» (nouvelle série). Mantes-la-Jolie, Imprimerie Mantaïse, 1960, p. 10-13.

Les croisées de ce salon d'attente donnent sur un emplacement profond et découvert garni de quatre voies de rails et d'un double plancher placé à la hauteur des marchepieds des wagons pour faciliter l'entrée et la sortie des voyageurs.

À l'extrémité opposée au salon d'attente, d'autres pavillons sont destinés à la sortie des personnes qui viennent à Paris.

Un bruit sourd, prolongé et croissant avertit de l'arrivée du convoi qui roule sous la voûte. Les remorqueurs (locomotives) paraissent et bientôt les deux rampes qui font face aux croisées du salon sont couvertes par les voyageurs arrivants qui semblent une population entière personnes montent à la fois dans les voitures, sans confusion, sans désordre, chacun à la place que lui indique son numéro. Tout le monde est assis, mais les voyageurs de 3^e classe, dont le wagon est découvert, surgissant tout à coup du sein de la terre.

Peu après, le son de la cloche indique le moment du départ; une porte est ouverte sur la rampe de gauche conduisant au lieu de l'embarquement. Lorsque les personnes qui doivent occuper les premières places sont descendues et placées, on ouvre la porte du salon de droite et les autres voyageurs descendent à leur tour. Cinq ou six cents achètent des lunettes pour protéger leurs yeux contre le vent et surtout contre les escarbilles rejetées par la locomotive.

Quand tout est prêt, le conducteur du convoi, en tenue élégante, debout sur la banquette d'impérial, annonce au son du cor le départ; un autre conducteur placé en arrière du convoi lui répond. Soudain, tout le convoi s'ébranle, la machine part, entraînant sans efforts les quinze ou vingt voitures qui la suivent. Son allure est d'abord douce et modérée, la vitesse augmente; la voiture marche, marche à vous donner à peine le temps de respirer.

Le train s'enfonce alors dans un grand tunnel pratiqué sous la place de l'Europe. Ce beau souterrain, sombre seulement dans le milieu de sa longueur, est de 264 mètres. Le soir, il est éclairé par des lampes qui y produisent un effet magique. En quittant la voûte, le chemin est très profondément tranché dans le sol jusqu'à l'aqueduc de ceinture qui longe le mur d'enceinte de Paris. Un second souterrain d'une longueur de 403 mètres et d'une largeur de 7,40 m passe sous le boulevard extérieur et sous une partie du village des Batignolles. La partie du chemin que l'on vient de parcourir décrit une courbe qui ralentit un peu la marche des machines, mais

bientôt la vitesse s'accélère en sortant de cette sombre galerie au-delà de laquelle on se retrouve dans une nouvelle tranchée¹.

Laissons donc le train poursuivre son chemin en plein air et parcourir les plaines de l'Île-de-France en suivant un trajet bien connu des voyageurs, aboutissons rapidement à Mantes-la-Ville qui était alors l'unique station du chemin de fer de notre sous-préfecture.

Reprenons notre souffle après cette course rapide en signalant que les rails de cette voie ferrée étaient plus solides que ceux des autres lignes de l'époque. Ils pesaient 30 kilos par mètre courant, tandis que ceux des lignes de Saint-Étienne et de Liverpool n'en pesaient que 15.

De minutieuses précautions étaient prises pour éviter les accidents. Les voyageurs étaient invités à se conduire avec beaucoup de prudence. Il faut se garder, était-il écrit dans le règlement, de mettre les bras ou la tête hors des voitures, le convoi passant sur plusieurs points à une petite distance des murs, poteaux ou piles de ponts.

Il était défendu d'ouvrir les portières, de descendre des voitures avant l'arrêt complet du convoi et sans que le conducteur en ait donné l'avis.

Ce n'est qu'en 1855 qu'une cabine de w.-c. fut placée dans le fourgon. On ne pouvait y accéder qu'aux stations. Les wagons n'étaient pas chauffés l'hiver. Une sonnette d'alarme consistant en une corde courant le long du train ne fut installée que vers 1866; et l'éclairage des compartiments n'existait pas à cette époque. Quant au chauffage? Il n'en est pas question.

Continuons notre route après ces quelques minutes d'arrêt à Mantes-la-Ville. Les paysages de la vallée de la Seine enchantent toujours nos voyageurs. Mais leur quiétude va être mise à l'épreuve lors du passage du convoi dans le fameux (pour l'époque) tunnel de Rolleboise. Qu'allaient-ils devenir sans lumière dans cet obscur souterrain?

Le reporter de «l'Illustration», en 1843, va nous donner son opinion quelque peu dramatique sur son premier passage dans le tunnel.

«Voilà que la locomotive nous emporte vers un point qui fait frémir d'avance bien des intrépides; il s'agit de s'engloutir au sein des ténèbres, de rester pendant trois-quarts de lieue dans l'obscurité la plus complète; il s'agit tout simplement de percer une montagne, de quitter la Seine à Rolleboise et de la retrouver à Bonnières.

«Qu'est-ce que cela? Quatre minutes au plus. Et cependant, comme les cœurs ont battu pendant ces quatre minutes! On se trouvait lancé d'un bond

¹ Extrait de «l'Histoire de Paris» par Dulaure (1838).

dans le domaine de l'inconnu. Avancéait-on? On le supposait, mais où trouver un point de comparaison? Allait-on vite ou doucement? Le convoi allait-il dérailler? N'avait-on pas dit adieu pour toujours à ceux qu'on aimait?

«Aussi, quelle imprudence! À quoi bon tenter Dieu? Il nous a donné le soleil. Pourquoi le dédaigner? Anxiétés terribles, difficultés insolubles, supplice inénarrable! Ouvrir les yeux et ne pas voir, s'abandonner à une puissance aveugle qu'on ne peut ni diriger soi-même ni arrêter d'un geste. Oh! rendez-nous la lumière et les campagnes et la verdure et le silence des bois, et la fraîcheur de l'eau: Ce bruit de locomotive haletante, ces chaînes qui se heurtent dans la nuit, ce sifflet infernal qui prévient, dit-on, le danger. Tout cela est affreux à entendre quand on ne peut pas voir.

«Eh quoi! Quatre minutes seulement et nous avons passé le souterrain; mais c'est admirable! Mais qui donc a frémi? C'est une plaisanterie, quatre minutes! Oh! mon Dieu oui, pas davantage; et dans ces quatre minutes-là, il vous est passé par le cœur des sensations à l'infini; vous avez pensé à vous, à vos parents, à l'événement du 8 mai, à la manière de vous sauver en cas d'accident; vous avez regretté et aimé plus que vous le ferez en dix ans, peut-être. Rien ne peut se comparer à la sensation que donne un danger imminent.

«Et maintenant que vous n'avez plus peur, que vous n'avez jamais eu peur, nous vous dirons que ce souterrain est un des plus grands qui existent sur le chemin de fer. La montagne s'élève à 82 m, ou à environ 250 pieds au-dessus de nos têtes; le souterrain forme une ligne droite de 2 625 mètres de longueur.»

Que pourrions-nous dire lorsque nous traverserons le Mont Blanc?

Désormais rassurés sur l'issue du voyage, nous laisserons nos Parisiens visiter Rouen et retourner ensuite à Paris, mais nous pouvons assurer qu'ils partageront l'opinion d'un autre reporter du «Moniteur Universel» du 22 juillet 1839 qui, à l'occasion de l'inauguration de la ligne de Nîmes à Beaucaire, déclarait que «Voyageurs et spectateurs, tous ont été dans l'admiration d'un aussi puissant et aussi merveilleux moyen de transport pour la prospérité et la satisfaction des besoins du pays.»

Un poète méridional chanta même.

C'est la locomotive haletante et coquette:
Un doux parfum se mêle à ses douces vapeurs...
Laboure, ô char de l'abondance,
Et nos plaines et nos vallons.
Ta fumée est une semence
Qui fertilisera nos sillons!²

Certes, la locomotive coquette, le doux parfum, la fumée fertilisante sont bien du Midi.

² «Hommes et choses du P.L.M.» — 1910.

Mais devant ce texte ensoleillé, nos bons Normands n'hésiteront pas à dire :

« P'tête ben qu'oui, p'tête ben qu'non. »

L'installation du chemin de fer en France a procuré à nos ancêtres bien des émotions. Notre vieille dame traditionnelle, l'Académie française, daigna s'occuper elle-même de ce nouveau moyen de transport. En 1856, lors de sa séance annuelle des cinq académies, M. de Viennet déclara sur ce sujet :

Mais quels termes nouveaux nous portent ces chemins ?
C'est là que l'étranger les verse à pleines mains.
La vapeur renversant douanes et barrières
Les fait entrer sans droits par toutes nos frontières.
On n'entend que des mots à déchirer le fer,
Le railway, le tunnel, le ballast, le tender,
Express, trucks et wagons... Une bouche française
Semble broyer du verre et mâcher de la braise.
Eh ! qu'avons-nous besoin de ces termes bâtards,
Pour prendre ces chemins, merveilles de nos arts.

Les craintes des voyageurs de Paris-Rouen n'existent plus. Les mots étrangers ont été adoptés depuis longtemps et les voyages par le chemin de fer n'ont plus aujourd'hui ni l'attrait ni l'imprévu de ceux du temps jadis.