

# LE CHEMIN DE FER DE PARIS À SAINT-GERMAIN

ou

## L'HISTOIRE DE LA COMPAGNIE DU SAINT-GERMAIN

Jean-Claude DESMONTS

### Table des matières

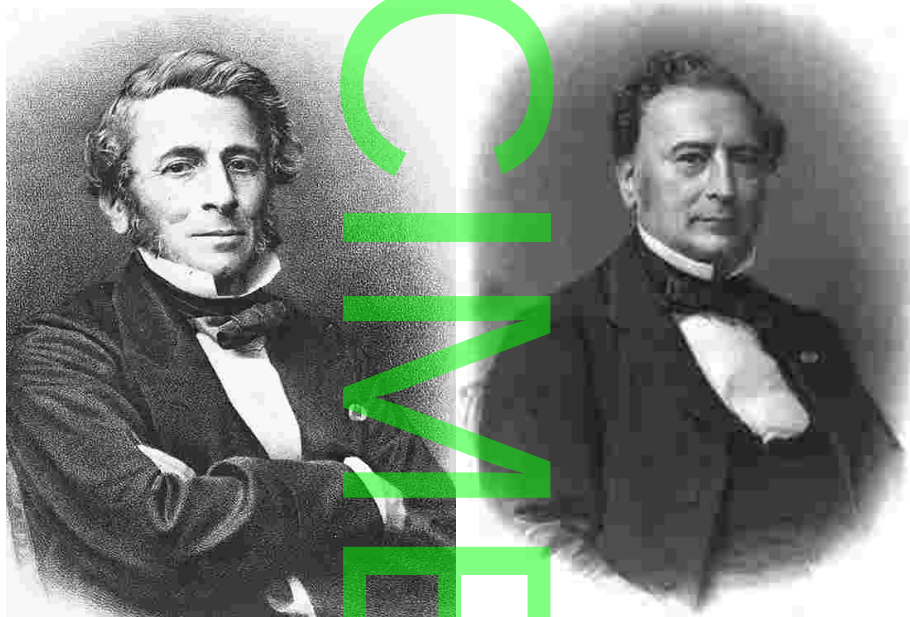
LES ORIGINES.....	4
Premières années.....	4
L'influence saint-simonienne.....	5
La France n'est pas prête pour le chemin de fer.....	7
J'ÉCRIRAI MON IDÉE SUR LE SOL.....	9
Pereire constitue son premier cercle.....	9
Une étude irréfutable.....	10
A la recherche de fonds.....	12
Pereire obtient la concession directe.....	12
Le sceau du roi.....	13
La station de la Madeleine.....	14
Des travaux menés à un rythme soutenu.....	16
DE L'OPTIMISME AU DOUTE.....	24
L'inauguration.....	24
Des débuts euphoriques.....	26
Un voyage à Saint-Germain.....	27
Règlements et exploitation.....	28
Premières inquiétudes.....	31
L'AVENTURE ATMOSPHERIQUE.....	33
Un système qui a le vent en poupe.....	33
La construction.....	36
La mise en service.....	37
Vers l'abandon du système atmosphérique.....	40
Les événements de 1848.....	41
LE SAINT-GERMAIN AU QUOTIDIEN.....	43
Les incidents et faits divers.....	43
Les accidents.....	44
LA FIN DE LA COMPAGNIE DU SAINT-GERMAIN.....	48
Le bilan.....	48
La fusion normande.....	50
BIBLIOGRAPHIE.....	52

## LES ORIGINES

### *Premières années*

S'il ne fallait citer qu'un nom, un seul, à associer à la première entreprise ferroviaire parisienne, ce serait sans contexte celui d'Émile Pereire. Il en a été le créateur, le concepteur, le chef de travaux et le directeur. Il a été l'âme de cette entreprise. Même si le chemin de fer de Paris à Saint-Germain n'a pas été l'œuvre de sa vie, ce fut certainement l'une des réalisations qui a le plus compté pour lui. Elle fut sa première. Elle fut sa plus belle.

Mais qui était Émile Pereire ? Pourquoi s'est-il lancé dans cette aventure, insensée à l'époque, de la construction d'un chemin de fer ? Était-il ingénieur ou entrepreneur ? En fait, il était beaucoup plus que cela, à la fois banquier, entrepreneur, homme d'affaires et homme politique. Avec la complicité de son frère Isaac, qui le considéra plus tard, non sans une certaine partialité, « comme le véritable fondateur de l'industrie des chemins de fer en France »<sup>1</sup>, il fut à l'origine de très nombreuses réalisations dans des domaines aussi variés que l'immobilier, la banque, les chantiers navals, la navigation et bien sûr les chemins de fer. Ce n'est pas un hasard si on les connaît aujourd'hui sous le nom des frères Pereire, car leurs vies et leurs destinées furent indissociablement liées, tant sur le plan familial que professionnel.



*Émile Pereire*

*Isaac Pereire*

Les frères Pereire étaient issus d'une famille juive portugaise, les Rodriguez-Pereira, qui avait émigré à Paris et à Bordeaux au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle. Leur grand-père, Francisco Jacob, avait même acquis une certaine notoriété en mettant au point une méthode qui aidait les sourds et muets à communiquer. À la mort de ce dernier, la famille, qui avait pris entre temps le nom francisé de Pereire, fut en proie aux plus grandes difficultés. Isaac, le père, dut travailler très jeune afin de subvenir aux besoins de la maisonnée. À l'âge de vingt-neuf ans, le 10 janvier 1800, il épousa Rebecca Fonseca, de onze ans sa cadette et la même année naquit Émile. Mais Isaac était de santé fragile et il mourut

<sup>1</sup> Isaac Pereire, *La question des chemins de fer* – 1879, p.92.

prématurément en 1806, laissant Rebecca sans ressources et enceinte de huit mois. Bientôt elle donna le jour à un garçon qu'elle prénomma Isaac en souvenir de son défunt mari.

Rebecca, en femme énergique désireuse d'offrir une vie meilleure à ses deux fils, se lança dans le commerce en ouvrant une boutique de mercerie à Bordeaux, *Au juste Prix*<sup>1</sup>. Les revenus qu'elle en tira lui permirent de placer ses enfants dans une école privée où elle espérait leur faire suivre de bonnes études. Malheureusement, son commerce n'eut pas le succès espéré et elle ferma bientôt boutique. Le manque d'argent se faisant vite sentir, elle fut contrainte d'interrompre les études de ses fils. Émile et Isaac furent alors placés chez un marchand immobilier où ils firent leurs premiers pas dans le monde des adultes en tant que commis. Mais, comme on peut s'en douter, cette première expérience professionnelle ne les satisfait point ; Émile avait l'impression de végéter à Bordeaux et déjà il tournait son regard vers la capitale.

Appelé par Isaac Rodrigues-Henriques, un parent éloigné installé à Paris depuis quelques années, Émile décida de tenter sa chance. Abandonnant sa mère et son frère à Bordeaux, il « monta » vers la capitale en 1822, le cœur rempli de tout l'espoir de sa jeunesse ; il avait alors vingt-deux ans. Il fut accueilli chaleureusement par les Rodrigues qui l'hébergèrent. Cette famille, qui avait tissé de nombreux liens avec les Pereire par le biais de mariages, sera providentielle pour le jeune Émile à plus d'un titre : non seulement il y rencontra Rachel-Herminie, sa future épouse, mais le fils Olinde, qui était sensiblement du même âge qu'Émile et avait ses entrées dans les milieux saint-simoniens, fera découvrir à son cousin ce nouveau courant d'idées. Le salon des Rodrigues était aussi le lieu de rencontres, non seulement de la communauté israélite parisienne, mais aussi de personnalités telles que Mendelssohn, le banquier Hottinguer, ou encore l'homme d'affaires Vital-Roux.

En 1823, le tout jeune Isaac – il n'a que dix-sept ans – arrive à son tour à Paris pour y rejoindre son frère Émile. D'emblée, les deux jeunes gens s'intéressent à tous les aspects de la société, aussi bien à la finance, qui semble être leur principal pôle d'intérêt, qu'à l'industrie et à ce nouveau moyen de transport qui, selon les saint-simoniens, devrait faciliter les relations entre les peuples : le chemin de fer.

## L'influence saint-simonienne

Saint-Simon<sup>2</sup> venait de mourir (1825) et il laissait derrière lui un profond courant idéologique qui allait influencer tout le XIXe siècle, tant sur le plan philosophique, que sur celui de l'industrie, de la finance et des transports.

Claude Henri de Rouvroy, comte de Saint-Simon, naquit à Paris en 1760. Économiste et philosophe, il fut surtout le fondateur et l'apôtre d'un nouveau courant de pensée qu'on appela le saint-simonisme. Il consacra sa vie à développer et à répandre son idée d'un monde meilleur fondé sur un rapprochement entre les hommes œuvrant tous dans le sens du bien de l'humanité. « ...la société sera désormais organisée pour l'amélioration du sort moral, physique et intellectuel de la classe la plus nombreuse et la plus pauvre ;... »<sup>3</sup> Le progrès engendré par le travail mènera l'humanité vers un monde plus juste. L'homme doit savoir exploiter la nature qui l'entoure pour en tirer le meilleur parti. « ...l'homme n'exploite plus l'homme ; mais l'homme, associé à l'homme, exploite le monde livré à sa puissance. »<sup>4</sup> Saint-Simon oppose souvent les *travailleurs* (ou *producteurs*) aux *oisifs*. Il ne faut d'ailleurs pas donner ici au mot *travailleur* le sens social qu'il a aujourd'hui. Sous ce vocable, Saint-Simon regroupe tous ceux qui créent des richesses par leur travail ; ce sont aussi bien des ouvriers

1 Jean Autin, *Les frères Pereire-Le bonheur d'entreprendre* – Perrin 1984, p.23.

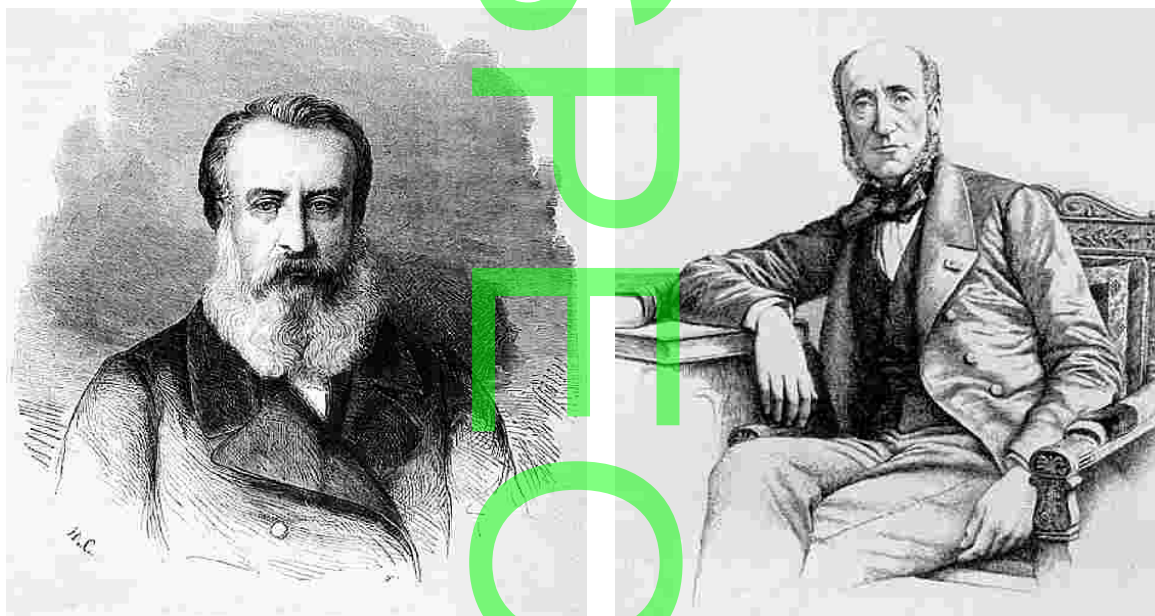
2 Lointain descendant du duc de Saint-Simon, le célèbre mémorialiste de la cour de Louis XIV.

3 *Doctrine de St Simon, Exposition*. 1829 Paris, p. XXVII.

4 Ibid.

que des banquiers, des industriels ou même des artistes. Enfin, Amour, Science, Industrie et Richesses sont des mots qui reviennent comme des leitmotivs dans la doctrine saint-simonienne.

On pourrait dire, pour tenter de le définir en quelques mots, que le saint-simonien est un fils de la Révolution française qui a évolué vers un pragmatisme teinté de progrès scientifique en même temps que vers un dogmatisme quasi religieux. Saint-Simon lui-même voulait démontrer que sa doctrine « était complète au point de constituer une religion. »<sup>1</sup>



*Prosper Enfantin*

*Michel Chevalier*

Après la mort du philosophe, nombreux furent ceux qui épousèrent ses idées et contribuèrent à les diffuser, et parmi eux, beaucoup d'anciens élèves de Polytechnique ; cette école fut d'ailleurs dans les années 1820 une véritable pépinière de saint-simoniens. Trois d'entre eux entreront bientôt dans l'histoire : Prosper Enfantin, Michel Chevalier et Paulin Talabot. Très tôt, alors que le chemin de fer n'existait encore qu'à l'état embryonnaire en France, ces hommes étaient convaincus qu'il serait promis à un bel avenir. Pour eux, le développement industriel de la France ne pourrait passer que par la réalisation d'un véritable réseau ferroviaire. Dès la fin des années 1820, ces jeunes saint-simoniens au cœur plein d'enthousiasme envisageaient déjà de relier le nord au sud, la Manche à la Méditerranée, la capitale aux frontières, au moyen de ces *railways*, à une époque où l'opinion générale balançait encore entre indifférence et frayeur vis-à-vis de cette diabolique invention. Certains optimistes prophétisaient même que les chemins de fer, en rapprochant les peuples, mettraient fin aux guerres ! « Il me semble, écrivait Enfantin, qu'un moyen de diminuer, sinon de faire disparaître la guerre, c'est de mettre des chemins de fer... là où nous élèverions de nombreuses forteresses. »<sup>2</sup> Thiers, lui, fit exactement le contraire en « emmurant Paris » dans des fortifications qui démontrèrent leur inutilité en 1870.

Enfin, rendons-leur hommage ; si les chemins de fer se sont développés avec une telle rapidité sur notre territoire, on le doit incontestablement à la volonté et la persévérance de ces hommes qui, luttant pied à pied contre les réticences et les peurs, ont fini par convaincre le pouvoir politique de la

<sup>1</sup> *Œuvres de Saint-Simon & d'Enfantin - Premier volume* - Paris 1865, p. 113.

<sup>2</sup> Maurice Wallon, *Les saint-simoniens et les chemins de fer* - Paris 1908, p. 85.