

En train, on voyage sans y penser

Avant la naissance du chemin de fer il y a deux siècles, les Français restaient souvent rivés, toute la vie, à leur terre natale. **Texte Marion Guyonvarch**

En ce 26 août 1837, près de la place de l'Europe, à Paris, l'excitation est à son comble. Des couples, des familles, des hommes d'affaires déferlent sur l'embarcadère sommaire qui laissera place, plus tard, à la gare Saint-Lazare. Ils se pressent pour prendre place à bord du tout premier train de voyageurs de France. En une seule journée, le convoi va multiplier les allers-retours, et 18 000 passagers vont embarquer direction Le Pecq, pour un voyage de 19 kilomètres. Jusqu'alors, à pied ou en voiture à cheval, il fallait 5 heures pour gagner cette petite ville de l'Ouest parisien. Avec le chemin de fer, 25 minutes suffisent. Mais attention, l'expédition ne s'annonce pas de tout repos. La rumeur court que, dans les tunnels, on risque d'étouffer ! Peu importe, les courageux pionniers sont prêts à braver le danger pour goûter à l'ivresse de la vitesse.

Celle-ci ne leur est d'ailleurs pas tout à fait inconnue. Depuis un siècle, sur

les grands axes reliant Paris aux principales villes de province, les transports se sont déjà formidablement accélérés. Vers 1650, avec les voitures dont les chevaux allaient au pas ou au petit trot, il fallait une semaine pour aller de Paris à Bordeaux. Mais grâce à la malle-poste et à ses montures lancées au galop que l'on remplace de relais en relais, ce trajet ne prend plus « que » 36 heures. Avec le chemin de fer, on passe encore à la vitesse supérieure : en 1853, après l'ouverture de la ligne ferroviaire, on relie Paris à Bordeaux en 13 heures !

Vers 1880, les wagons-restaurants apparaissent en première classe

Ce gain de temps n'est pourtant pas la seule révolution. Ce qui frappe les premiers usagers du train, c'est l'incroyable confort de ce moyen de transport. Dans le quotidien *la Presse*, le lendemain du premier voyage Paris-Le Pecq, l'un des passagers rapporte qu'il se sentait si bien dans le wagon « qu'il lui semblait être assis dans sa chambre ». Voilà qui ouvre aux Français de nouveaux horizons, peu habitués à s'éloigner de leur terre natale. Désormais, ils peuvent bouger, vite, facilement. Grâce aux lignes Paris-Saint-Germain

et Paris-Versailles, les Parisiens découvrent les joies des dimanches au grand air. Des ruraux, qui n'avaient jamais quitté leur village, écarquillent les yeux devant la ville, ses distractions, ses commerces. « Le chemin de fer a rapproché la ville de la campagne », résume l'historien Georges Ribeill, spécialiste de l'histoire du train en France.

Ce moyen de transport se développe à toute allure — 560 kilomètres de voies en 1841, 25 000 en 1875. Comme pour les diligences, il existe trois types de wagons, plus ou moins soignés, mais qui gagnent tous en confort au fil des années. Ainsi, au milieu du XIX^e siècle, la loi impose aux compagnies de couvrir les voitures de troisième classe, jusqu'alors à l'air libre. Vers 1880, les wagons-restaurants font leur apparition en première classe, suivis du chauffage et des toilettes, qui gagnent peu à peu les autres classes. Dans les malles-poste, encore en circulation, on est bringuebalé, assommé par le bruit, réduit à « l'état animal », comme l'écrit Stendhal en 1854. Dans le train, on profite du voyage, on peut parler avec ses voisins, et regarder défiler le paysage métamorphosé par la vitesse. « Les fleurs au bord du champ ne sont plus des fleurs, ce sont des



WIKI COMMONS

Longue de 40 km, la première ligne ferroviaire destinée à des voyageurs est mise en service en Angleterre, dans le comté de Durham. Le train est tracté par une locomotive à vapeur, inventée par un ingénieur, Richard Trevithick (gravure ci-dessus), et circule à 13 km/h.

1825

Le 8 mai, 750 personnes empruntant la ligne Versailles-Paris rentrent d'une fête organisée au château. Le train déraile à l'entrée de Meudon. Plus de 50 passagers meurent brûlés vifs, dont l'explorateur Jules Dumont d'Urville. Cette première catastrophe en Europe marque fortement l'opinion.

1842



BIANCHETTI/LEEMAGE

Traumatisé par un épouvantable voyage de nuit en train, un industriel américain, George Pullman, met au point le premier wagon-lit.

1859

Le 6 décembre, à l'arrivée du Bâle-Paris en gare de l'Est, le juge Poinot est retrouvé assassiné dans son compartiment. Le meurtrier s'est évanoui dans la nature. À la suite de ce drame, le couloir latéral est inventé pour que les compartiments ne soient plus entièrement isolés.

1860



TALLANDIER/RUE DES ARCHIVES



Reconstitution ferroviaire

Voilà à quoi devaient ressembler, avec leurs hauts-de-forme et leurs robes longues, les passagers du premier train de Paris vers Le Pecq, dans la proche banlieue, en 1837. On ne dispose hélas pas de photo de ce moment d'histoire : celle-ci a été prise lors d'une reconstitution destinée à commémorer l'événement, presque un siècle plus tard, en 1930.

KEYSTONE/FRANCE/VA GETTY IMAGES

1837 - France

taches ou plutôt des raies rouges ou blanches ; plus de point, tout devient raie », note Victor Hugo. Ces heures de calme, de suspens qu'offre le train, certains les consacrent aux jeux de cartes ou au tricot, mais c'est la lecture qui s'impose comme le loisir principal des passagers. En 1848, un éditeur anglais crée les premiers kiosques de gare, et des collections d'ouvrages pour les voyages en train sont lancées dans la foulée (*Literature for the Rail*). En 1852, Hachette ouvre à son tour des points de vente dans les gares françaises. Deux ans plus tard, il possède déjà 60 filiales.

Les compagnies sortent les grands moyens pour développer le tourisme. Pour vendre des billets, elles vont jusqu'à « créer » des stations bal-

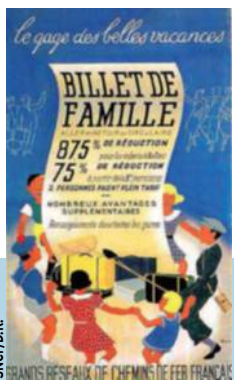
néaires. Arcachon doit ainsi son développement aux frères Pereire, propriétaires de la compagnie reliant Paris à Bordeaux. « Deauville, Le Tréport, Luchon ou Biarritz sont des villes nées dans le sillage du chemin de fer », énumère Georges Ribeill.

Le chemin de fer vit son apogée en 1936 avec les congés payés

Les Français ne prennent pas le train que pour se promener. « Dès le second Empire, les déplacements professionnels des ouvriers et des employés s'accroissent. Un début d'émigration se fait vers la banlieue », explique l'historienne Michèle Merger. Dans la capitale, le che-

min de fer bouleverse même la vie de ceux qui ne le prennent pas. « Le train a permis d'acheminer des produits du terroir au cœur de Paris, jusqu'aux Halles, et de créer un grand marché national », rappelle Georges Ribeill. Le raisin du Bordelais, le melon de Cavaillon ou les tomates de Marmande sont autant de spécialités méconnues qui débarquent alors dans les rayonnages et rentrent dans les habitudes alimentaires des Parisiens.

Le train connaît son apogée en 1936. Ce moyen de transport devient l'instrument principal des vacances naissantes. Le gouvernement de Léon Blum met en place le billet Lagrange, du nom du sous-secrétaire d'État à l'Organisation des loisirs. Véritable sésame pour les classes populaires, ce ticket offre 40 % de réduction à condition de ►►



SNCF/D.R.

La carte familles nombreuses apparaît, donnant droit à des réductions sur le réseau des chemins de fer français. Aujourd'hui, elle permet d'obtenir 30 % de réduction à partir de trois enfants, et jusqu'à 75 % si l'on a six enfants ou plus.

CONFORTABLEMENT



Après vingt-cinq ans de travaux, le Transsibérien est achevé. Abrisant des salons somptueux, ce train relie Moscou à Vladivostok, soit 9 297 km. Le voyage dure une semaine. Trois ans plus tard, c'est le Simplon Orient-Express qui accompli un autre trajet mythique : Paris-Istanbul, via Venise.

À la fin du XIX^e siècle, six compagnies régionales se partagent le réseau ferroviaire français. Cependant, leur endettement met bientôt leur existence en danger et, le 31 août, l'État décide de les nationaliser. C'est la naissance de la SNCF.



COLL. PERRON/KHARBINE/APABOR

Le film *la Bataille du rail* retrace la résistance des chemins français pendant la Seconde Guerre mondiale. Au péril de leur vie, ils ont multiplié les actes de sabotage pour faire dérailler les convois nazis. À la Libération, la SNCF reçoit la Croix de guerre.

1916

1921

1937

1946

► partir cinq jours et de parcourir au moins 200 kilomètres. 500 000 voyageurs en profitent lors du premier été des congés payés. Après-guerre, les trains ne désemplassent pas. C'est l'époque des grandes transhumances, l'été ou au ski, avec les vacanciers qui s'entassaient dans les wagons et les trains de nuit. Des souvenirs magiques, partagés par tous. « Chaque été, quand on n'avait pas de voiture, on partait découvrir un bout de l'Hexagone en train, raconte Georges Ribeill. Des photos de la pointe du Raz ou de la Côte d'Azur étaient punaisées dans les voitures et donnaient envie d'y aller. »

Concurrencé par la voiture et l'avion, le chemin de fer mise sur le service

Cependant, à partir de 1950, la voiture, dopée bientôt par les autoroutes, concurrence le chemin de fer. Des petites lignes locales, jugées peu rentables, sont fermées et remplacées par des autocars — déjà ! Ainsi, dans un département comme l'Ardeche, les liaisons ferroviaires commencent à disparaître dans les années 1960. Et le tout dernier train de voyageurs s'arrête en 1973. La couverture du territoire a atteint son maximum dans les années 1930, avec 62 000 kilomètres de voies ferrées sur toute la France. Ce nombre ne va pas cesser de diminuer par la suite (il est aujourd'hui d'un peu plus de 30 000 kilomètres), tandis que dans le même temps les gares ferment du nord au sud, et de la Bretagne à l'Alsace. Adieu les deux minutes d'arrêt à Concarneau dans le Finistère, à Bourgneuf dans la Creuse, à Uzès dans le Gard, à Ribeaupillé dans le Haut-Rhin, et dans tant d'autres villes, désormais privées des chemins de fer.

Si la voiture dame le pion au train sur les petites lignes, l'avion l'attaque, lui, sur les trajets de forte circulation : Paris-Marseille, Paris-Strasbourg, Paris-Bordeaux... Pour faire face, la SNCF lance sur ces axes princi-



DIDIER ZYLBERYNG/HENIS.FR

Train des Pignes : flâner à 30 kilomètres/heure

Sur 22 kilomètres, entre Puget-Théniers et Annot, au nord de Grasse (06), ce train fait revivre aux touristes les temps héroïques des chemins de fer, dans des wagons de 1892 tractés par une locomotive à vapeur.

paux des trains de plus en plus rapides, du Mistral, en 1950, au TGV en 1981. Mais surtout, elle mise sur ses services, fidèle en somme à son image initiale : le voyage certes, mais avec le confort en plus. Le Mistral propose ainsi une innovation qui ne fera guère recette : l'espace coiffeur. En revanche, au fil des années 1970, dans les trains nationaux, les voitures-bars se généralisent. On y vend des sandwiches, des confiseries et bientôt des journaux — suivront les DVD, loués avec les lecteurs permettant de les visionner pendant

le voyage. Le TGV chouchoute aussi nos petits, avec des voitures entièrement dédiées aux enfants. Des tables à langer et des prises chauffe-biberon sont mises à la disposition des jeunes parents. Autres services qui voient le jour, parmi bien d'autres : la prise en charge, en 2012, des valises au domicile du voyageur et leur livraison au point d'arrivée. En 2013, le iDCAB fait son apparition. Ce système permet de réserver un taxi qui vous attend à la descente du train : plus d'attente ni de queue pour rentrer chez soi. Quant au programme domicile-train, il met à la disposition des personnes à mobilité réduite des accompagnateurs professionnels qui iront les chercher chez eux et les conduiront jusqu'au train. La SNCF dispose également d'un service spécifique d'accompagnement des mi-

■ La SNCF abandonne la troisième classe (photo), qui existait depuis les débuts du train, jugée trop inégalitaire. Les voyageurs choisissent désormais entre la première ou la seconde classe. Dans toute l'Europe, les compagnies ferroviaires adoptent à leur tour cette nouvelle classification.



KEYSTONE-FRANCE/GAMMA-RAPHO

1956

■ Le Corail — contraction de confort et rail — fait son apparition en France. Ce train est composé de wagons modernes et confortables, reconnaissables à leur couleur orange. 4 000 rames sont rapidement mises en service, principalement sur les grandes lignes. Elles équipent aussi des trains européens.

1975

■ On peut aller en Angleterre en train ! L'Eurostar, qui relie Paris à Londres via le tout nouveau tunnel sous la Manche, entre en service le 14 novembre. Il est le premier d'une série de trains assurant la liaison entre plusieurs villes européennes, tel le Thalys Paris-Bruxelles-Amsterdam, lancé en 1996.



F. HANSON/PA ARCHIVES ROGER-VIOLLET

1994



EYE PRESS/NSA/P



D. BECKER/GETTY IMAGES NORTH AMERICA/AFP

Train Hyperloop : filer à 1 100 kilomètres/heure

Sur l'idée du milliardaire américain Elon Musk, ce tube (ici en prototype) doit abriter des capsules (image du haut) fusant sur coussin d'air à 1 100 kilomètres/heure. Cela mettrait Marseille à quarante minutes de Paris.

neurs : Junior et Cie. Quelque 240 000 enfants l'ont utilisé en 2015 — dont 98 % d'enfants de divorcés qui, grâce à cela, peuvent voir plus aisément chacun de leurs parents.

La forte hausse des tarifs pousse les usagers à voyager autrement

Le train nous a appris la mobilité, il optimise aujourd'hui nos existences nomades. On peut ainsi vivre dans une région et travailler dans une autre — même si ça n'est pas toujours sans souci. Plus de 1 000 voyageurs empruntent, par exemple, la voie Paris-Tours matin et soir et la page Facebook que certains d'entre eux ont créée témoignent des difficultés qu'ils rencontrent. Grèves, retards, incidents techniques... Le rail n'est pas une science exacte.

Le train pose un autre problème : ses tarifs, notamment ceux du TGV, augmentent à très grande vitesse : entre 2002 et 2009, selon le rapport d'un cabinet d'audit, ils ont bondi de 26 %, deux fois plus que l'inflation dans le même temps. Un Paris-Bordeaux sans réduction peut aller jusqu'à 156 euros. De quoi encourager certains usagers à se tourner vers d'autres moyens de locomotion, comme le covoiturage dans lequel, d'ailleurs, la SNCF investit. Dommage car, en terme de pollution, l'avenir c'est bel et bien le train. ■

■ Le 3 avril, à 13 h 13, la rame TGV d'essai n° 4 402 est chronométrée à 574,8 km/h (soit une vitesse de 159,6 m/s) sur la ligne à grande vitesse Est-européenne (l'axe Paris-Strasbourg). Ce nouveau record du monde de vitesse d'un train est établi au niveau de la commune d'Éclaires, dans la Marne.



OUBUS/DR.

■ La loi Macron libéralise le transport par autocar. Parmi les compagnies qui se disputent les faveurs du public figure Ouibus, filiale de... la SNCF. Le prix d'un billet est très inférieur à celui d'un trajet en train, mais comptez par exemple au moins douze heures pour Paris-Marseille.

■ Quatre des huit dernières lignes de trains Intercités de nuit ont été fermées cette année, dont Paris-Saint-Gervais et Paris-Albi. Dans un peu plus d'un an, Paris-Irún (Espagne) et Paris-Nice devraient subir le même sort. Seules les liaisons Paris-Briançon et Paris-Latour-de-Carol existeront encore.

Ce qu'ils en disent

« On voyage en quatre heures et demie jusqu'à Orléans, et en autant d'heures jusqu'à Rouen. Qu'est-ce que cela donnera quand les lignes vers la Belgique et l'Allemagne seront achevées et reliées aux trains locaux ? Il me semble que les montagnes et les forêts de tous les pays se rapprochent de Paris. Déjà je respire le parfum des tilleuls allemands ; la mer du Nord déferle à ma porte. »

Heinrich Heine, dans son livre *Lutetia*, 1854.

« Cependant voici que, là-bas derrière moi, quelque chose de laid, de noirâtre, de tapageur, d'idiotement empressé, passe, vite, vite, ébranle la terre, trouble ce calme délicieux par des sifflets et des bruits de ferraille : le chemin de fer ! »

Pierre Loti, dans son roman *Figures et choses qui passaient*, 1898.

« Le temps nous égare/Le temps nous étroit/Le temps nous est gare/Le temps nous est train. »

Jacques Prévert, dans son recueil *Fatras*, 1966.

« (...) la possibilité de se restaurer agréablement, celle de dormir dans une couchette ou un wagon-lit pour les longs itinéraires, celle d'utiliser les consignes ou de se détendre dans les buffets de gare — autant d'agréments sacrifiés sur l'autel du profit, de la réduction de personnel et de la rentabilisation de l'espace. »

Benoît Duteurtre, dans son essai *La Nostalgie des buffets de gare*, 2015.

POUR ALLER PLUS LOIN

À lire

■ *Histoire des voyages en train*, Wolfgang Schivelbusch, coll. Le Promeneur, éd. Gallimard, 1991. Les débuts du chemin de fer.

■ *La France des lignes oubliées*, collectif, éd. La Vie du rail, 2013. L'inexorable fermeture des petites lignes ferroviaires locales depuis les années 1930.

■ *Trains de légende*, Clive Lamming, éd. Atlas, 2011. Du Transsibérien à l'Orient-Express.

■ *La France en train, cheminots et voyageurs 1880-1980*, Clive Lamming et Marie-Hélène Westphalen, éd. Les Arènes, 2014. Témoignages de cheminots, de passagers, et documents d'époque reproduits.

2007

2015

2016