

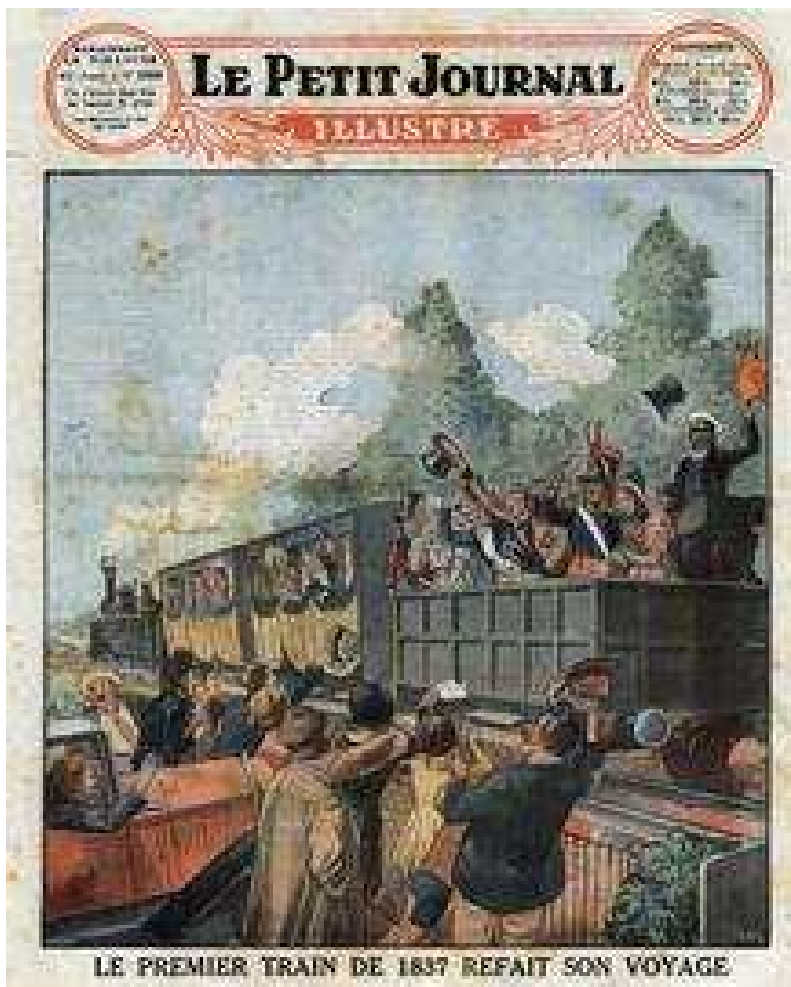
Paris/Saint-Germain : la première ligne voyageurs de France a 180 ans



La ligne Paris/Saint-Germain au début XXe siècle, à hauteur de la gare du Vésinet-Le Pecq. **LP/DR**

Au son d'une fanfare militaire, le convoi tiré par une locomotive à vapeur s'ébranle avec à son bord, six cents personnes dont la reine Marie-Amélie et ses enfants. La plume alerte, le ton lyrique et plein d'emphase, Jules Janin, le chroniqueur du Journal des débats politiques et littéraires conte dans un « récit dix fois plus long que le voyage » l'inauguration le 24 août 1837 de la première ligne de France exclusivement réservée au transport de passagers.

Il y a 180 ans, ouvrait le chemin de fer entre Paris et Saint-Germain-en-Laye. Les dix-neuf kilomètres dont le tunnel des Batignolles sont avalés en 28 minutes, entre le quartier Saint-Lazare et Le Pecq. C'est alors le terminus provisoire, les machines n'étant pas encore capables d'attaquer la dernière pente jusqu'à Saint-Germain. Difficulté contournée dix ans plus tard, lorsque le prolongement est bouclé.



En 1930, le premier voyage de 1837 en train a été reconstitué. (Lee/Leemage)

Mais cette réalisation partielle est déjà une grande victoire aux yeux de Jules Janin. « Notre chemin de fer n'a que quatre lieues et demi, mais ce sont quatre lieues dans le plus beau pays du monde ; son plus long souterrain n'a que 264 mètres, mais c'est une voûte si belle et si légère ! », s'enthousiasme le chroniqueur.

« Hier encore, aller à Saint-Germain, c'était un voyage ; aujourd'hui il ne s'agit plus que de sortir de sa maison », résume-t-il. Depuis, cette section est devenue un des tronçons historiques du RER A. Les lignes de Paris à Saint-Germain-en-Laye à l'Ouest et de Vincennes à l'Est ont en effet été cédées par la SNCF à la RATP, pour constituer l'embryon du futur Réseau express régional qui fête lui-même cette année un bel anniversaire et soufflera ses quarante bougies, en décembre 2017.

En 1837, le prix des places pour le public est de 1 F en wagons, 1,5 F en voitures luxe. Dès le premier jour d'exploitation, près de 20 000 personnes testent le train ! « Nous avons été frappés au plus haut degré par la magie de cette communication si rapide et pour ainsi dire instantanée », commente d'ailleurs un reporter de L'Echo français, « mais l'excentricité des points de départ et d'arrivée le rendent comme un objet de curiosité et d'exhibition plutôt que d'utilité et d'exploitation », ajoute-t-il.

Mais de statut de chemin de fer « promenade », la ligne va petit à petit passer à celui de desserte des faubourgs. Deux premières gares intermédiaires à Chatou et Nanterre sont ouvertes en octobre 1837. Asnières suit en 1838, Colombes et Rueil, en 1843 et 1844. Le débarcadère de Saint-Lazare sera remplacé par la gare actuelle en 1867.

C'est l'homme d'affaires Emile Pereire qui est à l'origine du projet et obtient la concession de la ligne en 1835. Elle est construite en deux ans, grâce au soutien financier des Rothschild. En France, le premier chemin de fer n'est alors en service que depuis dix ans : en 1827, il relie Saint-Etienne à Andrézieux (Loire), pour le charbon. Les chariots sont tractés par des chevaux. Les premiers voyageurs transportés le sont en 1830, sur une ligne en construction et conçue pour les marchandises, près de Lyon.



Une applique en forme de locomotive que portait le personnel de la ligne de chemin de fer. Elle a été retrouvée sur le site de la première gare du Pecq. (Inrap/Laurent Petit)

Avec l'arrivée des machines à vapeur et du développement de la vitesse, certains médecins s'inquiètent des conséquences sur la santé humaine : ne risque-t-on pas de suffoquer par manque d'air, le coeur ne va-t-il pas lâcher notamment dans les tunnels ? Autant de questions qui auraient pousser l'Etat au principe de précaution : pour l'inauguration de l'axe Paris/Saint-Germain, le 24 août 1837, le roi Louis-Philippe est fermement dissuadé de monter à bord du convoi qui doit passer sous la colline des Batignolles. Anecdote que ne relatent cependant pas les principaux journaux de l'époque.

Les archéologues ont retrouvé au Pecq la gare terminus C.G.

Des débris de vaisselle délicatement décorés de scènes ferroviaires ou encore un bouton d'uniforme en forme de locomotive... Pas de doute, les vestiges exhumés au Pecq au printemps 2017 par l'Inrap (Institut national de recherches archéologiques préventives) ont confirmé l'importance historique de leurs fouilles. L'emplacement exact de la première gare terminus de la ligne Paris-Saint-Lazare/Saint-Germain a pu être identifié. « Le bâtiment était immense et réalisé de façon très soignée, précise Ludovic Decock, archéologue et responsable des fouilles pour l'Inrap. C'était une gare vitrine. » Avec son restaurant et sa vaisselle luxueuse. Les chercheurs ont aussi localisé l'aire de retournement des locomotives et retrouvé en sous-sol des restes de charbon. La première gare du Pecq a été démolie après le prolongement en 1847 de la ligne jusqu'à Saint-Germain. Aujourd'hui, les fouilles terminées, le site va accueillir un programme de 80 logements.