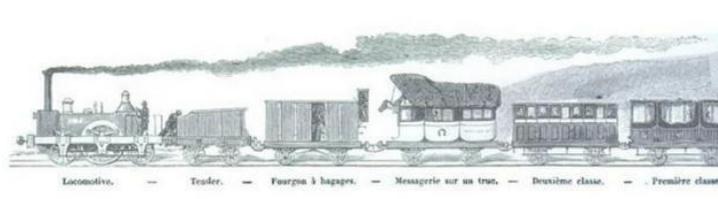


L'arrivée du chemin de fer dans la basse vallée de l'Yerres



Au début du XIX^e siècle, la France est encore un pays essentiellement rural où les dépêches sont acheminées à cheval et où les voyages s'effectuent sur des routes cahoteuses, dans l'inconfort des diligences et des malles-poste. Cependant ce type de voyage reste aventureux, accident et attaque par des brigands en forêt de Sénart sont fréquents. On se souvient de l'épisode où Vidocq, chef de la police dans les années 1810, arrête des individus avant qu'ils s'en prennent à une diligence.

La lenteur du rythme des échanges entrave l'essor économique. L'usage de la machine à vapeur provoque cependant une croissance sans précédent de la production industrielle et une véritable révolution dans les transports. Ainsi, bien avant l'apparition de l'automobile, le chemin de fer met fin au règne de la diligence. Néanmoins, des réticences psychologiques et l'opposition d'une multitude d'intérêts ralentissent le développement ferroviaire : la croyance que la vitesse peut rendre les voyageurs aveugles ou fous s'ajoute à l'hostilité des voituriers, des aubergistes, des fermiers qui craignent pour leur bétail, à la méfiance des épargnants qui préfèrent rester fidèles aux solides rentes d'État plutôt que de financer une telle entreprise.

En 1804, au pays de Galles, Richard-Trevithick et Andrew Vivian font circuler, dans une mine, la première locomotive à vapeur. En 1808, R. Trevithick présente à Londres sur une voie ferrée circulaire la deuxième locomotive nommée *Catch me who can* (« M'attrape qui peut ») ; elle remorque un wagon où le public peut prendre place. En 1827, Marc Seguin essaye des locomotives anglaises sur une première section de la ligne Saint-Etienne-Andrézieux (Loire), et leur apporte des perfectionnements.

En quinze ans, de 1827 à 1842, on ne construit que 569 km de lignes ferroviaires en France. Mais on se rend compte de l'intérêt exceptionnel que le chemin de fer peut jouer dans le développement de l'économie nationale. On parle de révolution industrielle, de facilitation des échanges de marchandises et de moyen de déplacement pour la population. Baptiste Alexis Victor Legrand, directeur général des Ponts et Chaussées et des Mines, propose au gouvernement un plan d'ensemble d'un vrai réseau de chemin de fer en France. L'Étoile de Legrand est une étoile à cinq branches au départ de Paris pour rejoindre les frontières du Nord-est, la Manche, l'Atlantique et la Méditerranée. Il définit ainsi cinq lignes à construire : Paris à Lille, Paris à Strasbourg, Paris au Havre, Paris-Lyon-Marseille et Paris-Bordeaux-Hendaye.

Après les bonnes années de 1844 et 1845 pendant lesquelles la construction des lignes de chemin de fer se multiplia, vint une grave crise financière puis la révolution de 1848. Tous les travaux furent arrêtés. En 1851, l'activité reprit mais sur de nouvelles bases, une fois le coup d'état passé. Le pouvoir central mit sa politique en œuvre sans se préoccuper des intérêts locaux des représentants au Parlement. Il en surprit quelques uns par ses décisions sans mobiles et sans préciser ses buts.

Le train et son environnement ont toujours été objets de création pour les architectes, les peintres, les écrivains, les cinéastes. Des peintres impressionnistes ont porté sur les paysages un regard nouveau en montrant les transformations de l'âge industriel dans la vallée de l'Yerres.



Arrivée du train en gare de Montgeron (1876)
Claude Monet



Paysage à la voie de chemin de fer (1872-1873) - Gustave Caillebotte
Vue prise en regardant Montgeron, l'Yerres est à droite

Nous verrons successivement quelle sera la politique mise en œuvre par l'Etat français concernant le développement du chemin de fer, puis l'arrivée de celui-ci dans la vallée de l'Yerres, un tronçon de la ligne Paris - Lyon, et nous terminerons en présentant le matériel roulant utilisé à cette époque.

Histoire des concessions de chemins de fer français au XIXe siècle

Juridiquement, la concession est un contrat *intuitu personae* par lequel l'Administration, *le concédant*, charge une autre personne de droit privé, *le concessionnaire*, d'exécuter en totalité ou en partie des ouvrages destinés à l'usage du public et/ou de les exploiter¹. Le concessionnaire exploite une voie appartenant au domaine public avec le droit d'y percevoir des redevances. L'autorité publique peut lui accorder une aide financière comme complément à la rémunération insuffisante que le concessionnaire perçoit des usagers. La forme moderne de la concession, la concession de service public, apparaît dès le XIXe siècle. Les chemins de fer, en tant que services utiles à la collectivité, ont contribué à l'édifice de ce type de concession. Entre 1823 et 1860, l'industrie ferroviaire va connaître ses plus grands bouleversements.

Les concessions perpétuelles : 1823-1832

La première concession de chemins de fer remonte au 26 février 1823. Par ordonnance royale², Louis XVIII autorise Louis-Antoine Beaunier à établir une ligne de 23 kilomètres entre Andrézieux et Saint-Étienne³ pour l'exploitation du bassin houiller de cette région. Suivent trois autres concessions concernant les lignes de Saint-Étienne à Lyon (1826), d'Andrézieux à Roanne (1828) et d'Epinaac au canal de Bourgogne (1830) pour un groupe d'entrepreneurs (Samuel Blum et Fils).

De 1823 à 1831, les caractéristiques principales des concessions sont les suivantes :

- concession à perpétuité à l'instar des concessions minières soumises au régime de la loi du 21 avril 1810, sans clause de reprise par l'État ;
- concession par ordonnance royale sans intervention du législateur ;
- les concessionnaires sont investis du droit d'expropriation par application de la loi du 8 mars 1810 ;
- construction aux frais du concessionnaire sans assistance financière de l'État ;
- exécution et exploitation de la ligne subordonnées à l'autorisation par l'État de la constitution d'une société exploitante ;
- transport limité aux marchandises notamment à la houille ;
- simplicité extrême des tarifs marquée par un prix unique ;

¹ Définition extraite du Grand Larousse.

² Bulletin des lois de la république française (1830) page 247.

³ Les wagons sont tractés par des chevaux.

- traction animale effectuée par des chevaux ;
- capital des sociétés concessionnaires entièrement composé d'actions, pas d'émission d'obligations ;
- faible contrôle de l'État sur la construction et l'exploitation.

Au départ les concessions sont donc octroyées à perpétuité par simple ordonnance et sans véritable contrôle de l'État. L'État attache en effet peu d'importance à la nouvelle industrie ferroviaire dont les progrès sont peu perceptibles.

La prise de conscience de l'État : 1833-1841

Après l'introduction de la locomotive et du transport de voyageurs, l'État change de stratégie. Ainsi, il promulgue trois lois considérées comme le point de départ de la législation des chemins de fer, celles du 26 avril, du 27 juin et du 7 juillet 1833. Elles suivent de près l'établissement de la première ligne de transport de voyageurs par locomotive sur la ligne reliant Saint-Étienne à Lyon.

La loi du 26 avril revêt une importance considérable dans le développement du réseau ferroviaire français car elle comporte deux dispositions qui seront ensuite reprises dans tous les textes ultérieurs : elle fixe à 99 ans la durée de la concession et fixe un tarif maximum que les concessionnaires ne peuvent relever sans autorisation préalable des autorités. L'État se réserve le droit du contrôle et de la surveillance des lignes.

La loi du 7 juillet modifie sensiblement le système adopté sous la Restauration. D'une part le mode d'attribution des concessions n'est plus l'ordonnance mais la loi, d'autre part les chemins de fer font désormais partie des grands travaux publics au même titre que les canaux et les routes. On peut désormais parler de service public des chemins de fer. Dorénavant les Chambres doivent se prononcer sur toutes les questions relatives au développement des chemins de fer. En ce qui concerne l'expropriation pour cause d'utilité publique, la loi prévoit l'intervention du législateur pour les travaux exécutés par l'industrie privée dans le but de mettre fin aux exigences abusives. Entre-temps, l'intervention de l'État s'est faite plus pressante par la loi du 27 juin 1833 accordant au Gouvernement un crédit de 500 000 francs pour des études de chemin de fer.

Le grand tournant : 1842-1858

L'année 1842 est un tournant pour l'industrie ferroviaire française. La loi du 11 juin 1842 appelée «Charte» des chemins de fer instaure une séparation nette entre l'infrastructure à la charge de l'État et la superstructure à la charge des compagnies. Il s'agit d'impulser une extension du réseau ferroviaire en imposant une répartition des rôles de la manière suivante : selon l'article 5, les «*terrains et bâtiments, les terrassements, les ouvrages d'art et stations, seront payés sur les fonds de l'État*» ; selon l'article 6, «*la voie de fer, y compris la fourniture du sable, le matériel et les frais d'exploitation, les frais d'entretien et de réparation du chemin, de ses dépendances et de son matériel, resteront à la charge des compagnies auxquelles l'exploitation du chemin sera donnée à bail*». Cette «Charte» constitue un exemple de partenariat public-privé.

Le mode de financement mixte n'a pas été suivi dans les faits, l'État a plutôt procédé à des concessions complètes, totalement à la charge des compagnies (construction des infrastructures et exploitation commerciale), en vertu de l'amendement du député du Cher, Prosper Duvergier de Hauranne.

En 1851, le réseau concédé mesure à peu près 3500 kilomètres et se trouve réparti entre 27 compagnies. On ne tarde pas à reconnaître qu'un pareil morcellement est un sérieux obstacle au développement de l'industrie des chemins de fer. De 1852 à 1858, un vaste mouvement de fusions s'opère sous l'impulsion de l'Empire. Parallèlement à ce mouvement de fusions, le rythme des concessions s'accélère. Ainsi en 1852, l'ensemble des concessions représente 3288 kilomètres, soit plus que ce qui avait été concédé de 1823 à 1851. Ce mouvement de fusions est le point de départ de la constitution des six grandes compagnies, chacune représentant les intérêts financiers des grandes banques. La Compagnie de l'Ouest, la Compagnie de l'Est, la Compagnie du Midi soutenue par les frères Pereire, la Compagnie du Nord contrôlée par la banque Rothschild, le P.L.M. (Paris-Lyon-Méditerranée) dirigé par Paulin Talabot⁴ et le P.O. (Paris-Orléans) se

⁴ A donné son nom au pont sur l'Yerres (rue Gabriel Péri)

partagent le territoire.

Les conventions entre l'État et les compagnies sont ensuite plusieurs fois renégociées, souvent à la demande de ces dernières pour tenir compte de la conjoncture économique et politique, mais aussi sous la pression des électeurs qui assimilent le bien-être de la nation à la desserte de leur canton. C'est le cas notamment en 1859 (généralisation de la garantie d'intérêts), en 1863, en 1868, puis en 1875. En 1883, de nouvelles conventions sont signées.

La garantie d'intérêt est le moyen le plus utilisé par l'État pour aider les compagnies bien qu'il en dispose d'autres qui sont le prêt, les subventions en nature ou en argent et la participation à titre d'actionnaire. Ces trois moyens alternatifs ont été peu usités. Le premier moyen est sans risque pour l'État si les affaires sont bonnes. Par contre, cela se complique en cas de problèmes d'exploitation car l'État est plutôt incité à renouveler son prêt avec un fort risque d'enlèvement. Les subventions entraînent l'État à débours des sommes considérables. La garantie d'intérêt est appliquée pour la première fois au début des années 1820 pour les canaux. En ce qui concerne les chemins de fer, la garantie d'intérêt est prévue par les conventions de 1859 (bien qu'elle ait été appliquée dès 1840 à la compagnie d'Orléans) afin d'encourager les compagnies à s'implanter sur des lignes à faible trafic. Dans des conditions prédéterminées, l'État n'assiste les compagnies que dans la mesure du nécessaire pendant un certain nombre d'années. Cette «solidarité d'intérêt» entre l'État et les grandes compagnies permet la relance de la construction ferroviaire.

En 1857 survient une grave crise économique. Les recettes des compagnies diminuent et les cours des titres des compagnies baissent. Le Gouvernement décide de généraliser l'usage de la garantie d'intérêt. Il s'agit de placer les six compagnies existantes dans la situation dans laquelle elles se trouvaient en 1857.

La concession rassemble trois documents, la convention, le cahier des charges et la loi ou le décret. La convention définit l'objet de la concession, soumet le concessionnaire au cahier des charges et stipule les concours financiers s'il y a lieu. Elle est signée par le ministre des Travaux publics ou le préfet et par le concessionnaire. Le cahier des charges détermine les conditions de construction, d'entretien et d'exploitation mais également la durée de la concession, les clauses de rachat et de déchéance. Il est arrêté par le ministre ou le préfet et accepté par le concessionnaire. Enfin, la loi ou le décret de concession proprement dit approuve la convention et contient toutes les dispositions d'ordre public (formation du capital, émission d'obligations, publicité des résultats d'exploitation). Ainsi, malgré le caractère industriel de son entreprise, la compagnie exerce une délégation de la puissance publique dont l'étendue et les limites sont définies par le cahier des charges de sa concession, et ce document est soumis au contrôle de l'Administration.

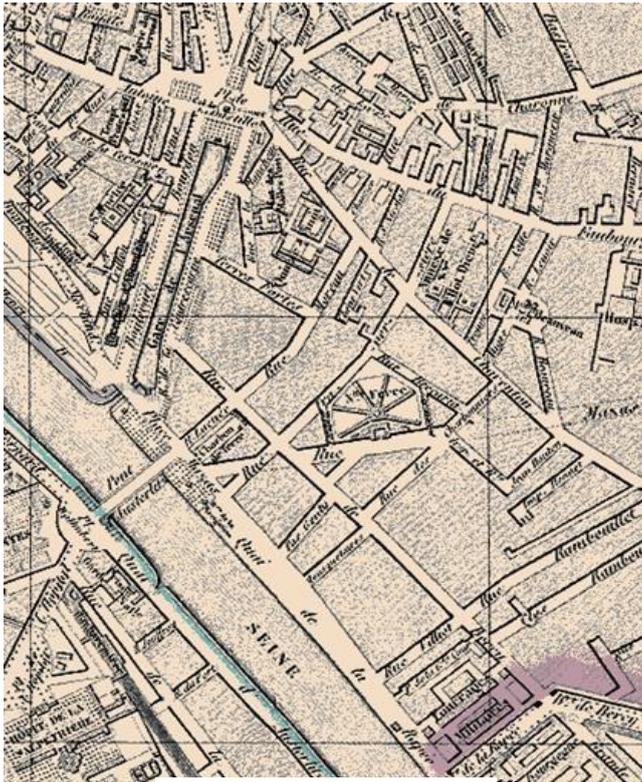
La ligne de la vallée de l'Yerres

Création de la gare de Lyon à Paris.

Lors de la création des grandes lignes de chemins de fer, leur aboutissement dans Paris soulève de vives discussions. En dehors d'un esprit de quartier encore fortement ancré, il faut tenir compte du fait que la voirie parisienne manque notablement des dégagements qu'appelle le voisinage d'une gare. Les compagnies tentent donc de se rapprocher des zones procurant la fois l'espace nécessaire et des facilités d'accès. Pour la ligne de Lyon, la compagnie envisage d'installer son *embarcadère*⁵ entre l'hospice des Quinze-Vingts et le canal, à proximité de la place de la Bastille. La Ville de Paris refuse une telle implantation et propose d'établir la gare en bordure du boulevard Mazas⁶, dans un quartier alors désert. En dehors de cet aspect négatif, un inconvénient technique apparaît. La nature des terrains en bordure de Seine et la nécessité de passer par dessus les nombreuses rues existantes conduisent à de très importants travaux de remblaiement. Pourtant cette solution prévaut avec l'engagement de la Ville de Paris d'ouvrir une rue nouvelle entre la Bastille et la nouvelle gare.

⁵ Ancienne appellation donnée à une gare

⁶ Aujourd'hui boulevard Diderot

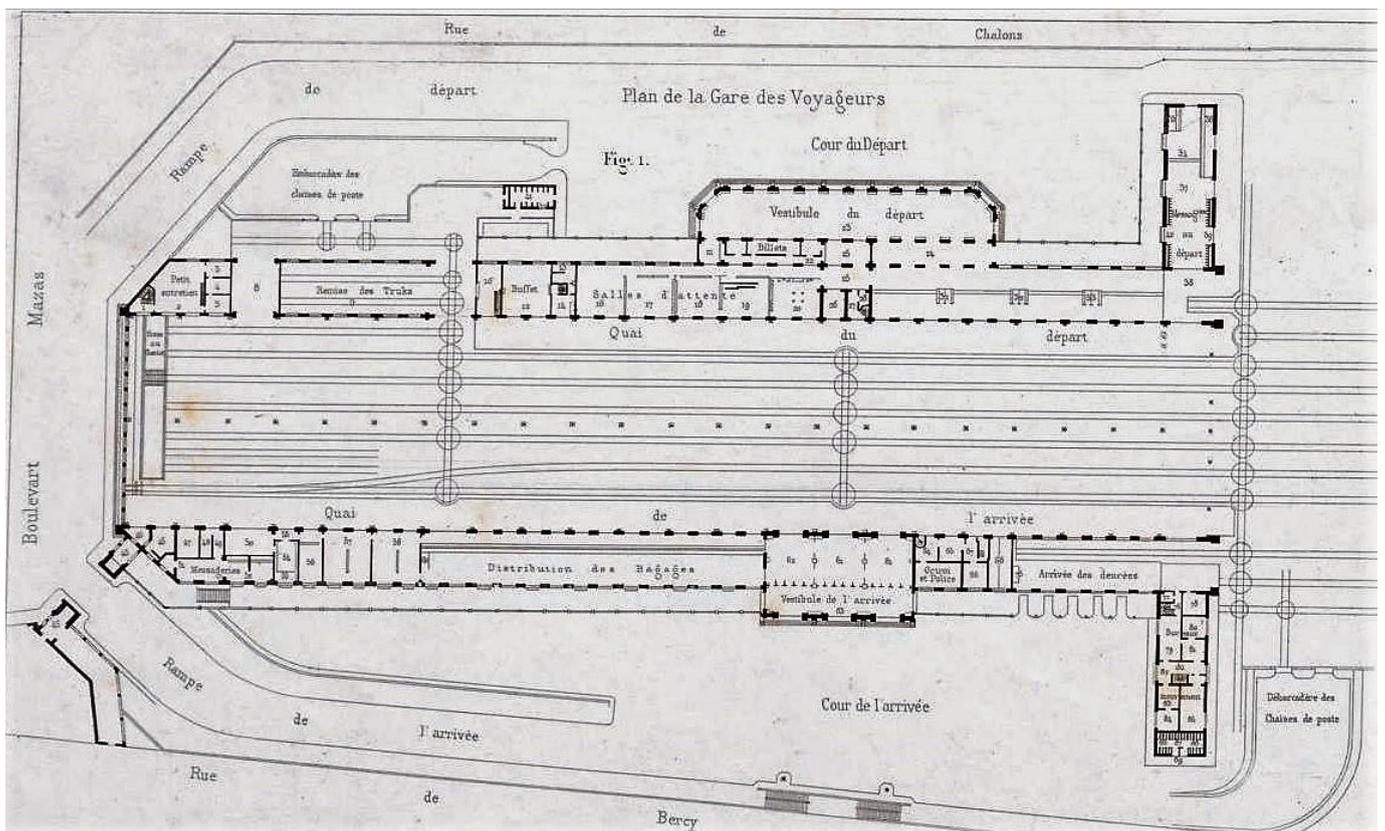


Plan de Paris fortifié de 1846



Plan des travaux dans Paris entre 1851 et 1868 (en rouge les nouveaux axes)

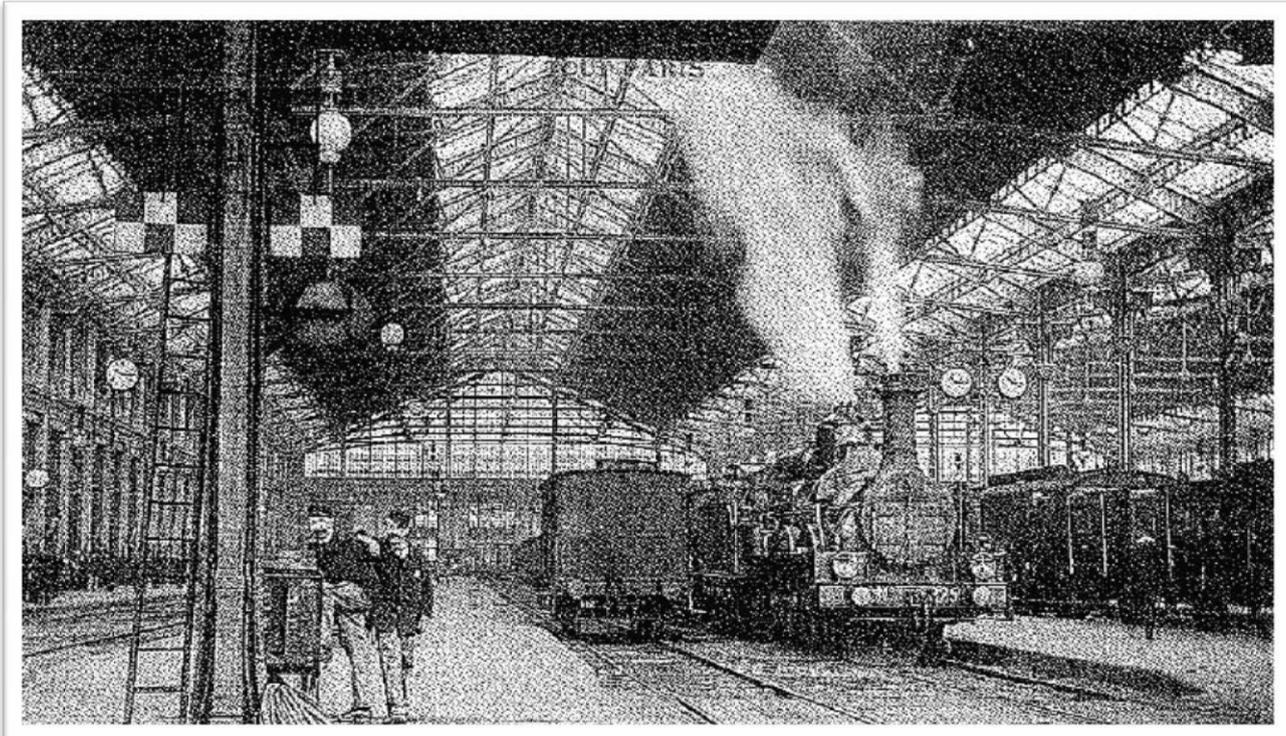
L'exécution des bâtiments procède d'une stricte économie. La gare se compose de deux bâtiments parallèles aux voies, avec cours de desserte. Le plus vaste, côté rue de Chalon, est affecté au départ; l'arrivée s'effectue en vis-à-vis côté rue de Bercy et le service des bagages occupe la plus grande partie du bâtiment. Une halle métallique surplombe les voies et seul son profil apparaît en façade du boulevard Diderot.



Plan de Paris Gare de Lyon – Extrait ouvrage de M. Auguste Perdonnet (1866)

Il n'existe qu'une seule voie de chaque côté, le long des trottoirs du départ et de l'arrivée, pour le service des voyageurs. Ces deux voies sont séparées par plusieurs voies de service et tout un système, en tête des voies, permet d'effectuer les manœuvres à l'arrivée et de formation avant le départ, chaque train constituant en quelque sorte un cas particulier.

Cette distribution apparemment logique des divers services ne tarde pas à révéler des inconvénients multiples. L'existence d'une seule voie de départ et d'une seule voie d'arrivée et l'exécution des inévitables manœuvres obligent à espacer les départs et les arrivées. La gare ne procure qu'un débit limité, inférieur aux possibilités d'écoulement en ligne.



Train au départ voie I, tracté par une locomotive 121 à grande vitesse – Encyclopédie générale des transports (Archives SNCF du Mans)

La première amélioration, importante de la gare voyageurs, réalisée en 1878, consiste à aménager sous la grande halle des voies spéciales et deux trottoirs pour le service de la banlieue. Pour cela, il faut rejeter en dehors de cette grande halle les voies de formation des trains de voyageurs sans d'ailleurs trop les éloigner car, pour les trains de grand parcours, les adjonctions de véhicules : trucks à voitures⁷, wagon-écurie, voitures de forçement en cas d'affluence, fourgons à bagages ou postaux doivent pouvoir s'effectuer jusqu'au dernier moment. Ainsi, en 1883, la gare compte cinq voies à trottoir.

L'accroissement du trafic conduit la Compagnie PLM à présenter en 1891 un plan de reconstruction complète de la gare voyageurs.

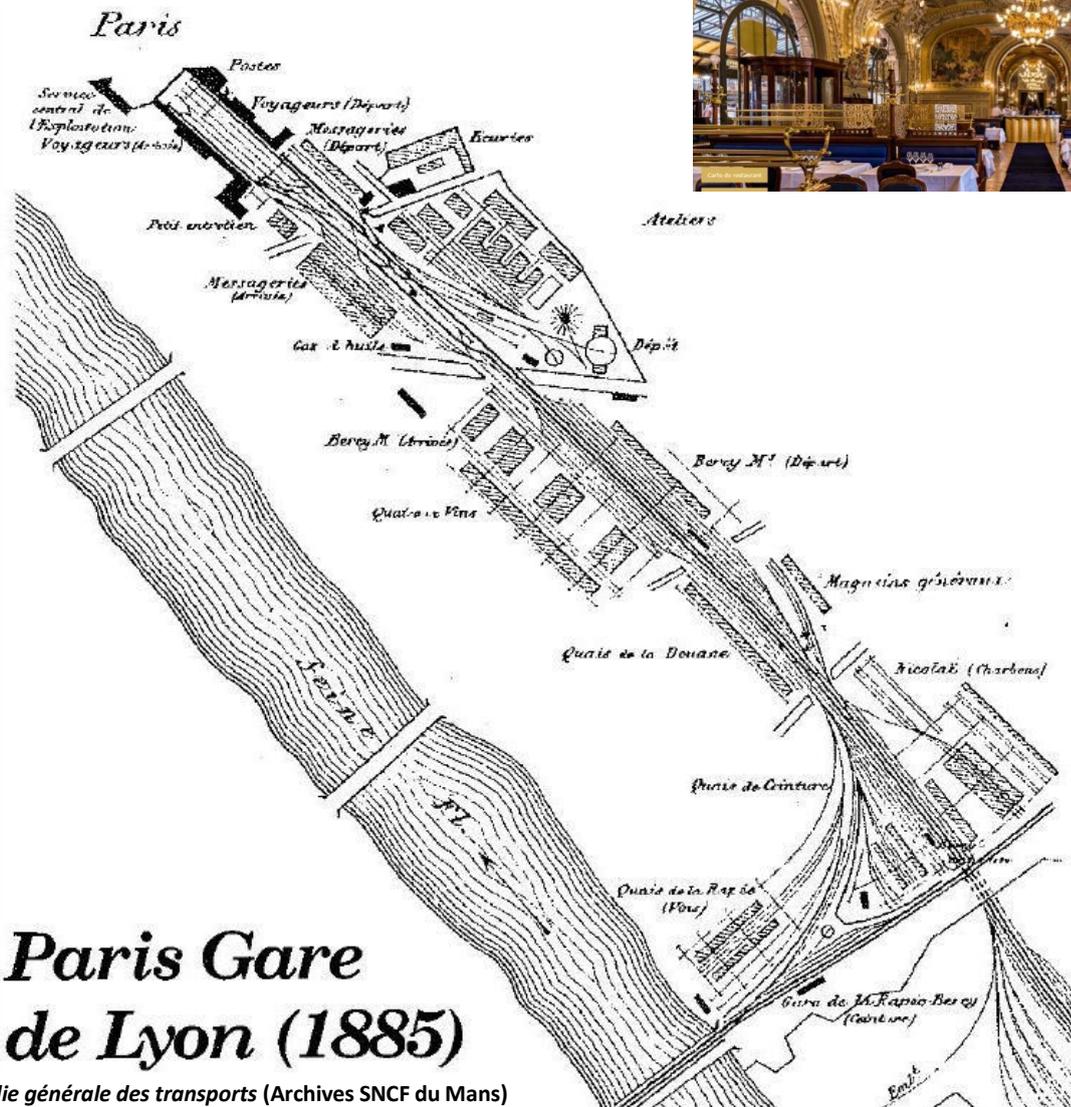
En préparation de ce plan, qui prévoit une déviation de la rue de Bercy vers l'ouest, les voies principales, alors au nombre de quatre sont déportées vers l'est le 26 mars 1892 pour permettre le regroupement des chantiers de Bercy sur un site unique avec des installations spécialisées par nature de marchandises et un petit dépôt pour machines de manœuvres.

L'exécution de travaux de grande ampleur, dans une gare en exploitation, doit s'effectuer avec le minimum de contraintes, selon un phasage très précis en limitant le développement des chantiers dans les emprises exploitées. Les services essentiels de la gare doivent être relogés, le cas échéant en provisoire et sans trop de gêne pour les usagers, préalablement à la suppression des installations qu'ils occupaient. Des travaux exécutés dans ces conditions durent longtemps et les visiteurs de l'exposition de 1900 sont encore accueillis

⁷ Wagon plat destiné à recevoir des voitures.

dans une gare en chantier, mais qui dispose de treize voies au lieu de cinq. En 1901, le bâtiment en façade, monumental, jouté par la tour de l'horloge de 64 m et longé par la vaste halle des bagages à l'arrivée, est terminé⁸. Il abrite à l'étage un magnifique buffet. Le bâtiment du départ, longé par la cour Chalon en surplomb de la rue du même nom, s'édifie progressivement.

Le train bleu



Paris Gare de Lyon (1885)

Encyclopédie générale des transports (Archives SNCF du Mans)

La basse vallée de l'Yerres.

Cette vallée est traversée par la ligne Paris Lyon mais historiquement en 1849 le terminus est situé à Tonnerre. Le tronçon qui nous intéresse mesure un peu plus de 11 km de Villeneuve-Saint-Georges à Combs-la-Ville et dessert les gares de Montgeron et de Brunoy. C'est une longue rampe qui raccorde la vallée de la Seine au plateau de la Brie.

Etablissement de la ligne : une rivalité rive droite, rive gauche.

Le tracé ne s'est pas imposé facilement, il résulte d'une lutte acharnée entre les partisans de la rive droite et de la rive gauche de la Seine. Les élus des deux rives sont intervenus parfois vivement dans les assemblées pour imposer leur point de vue.

Deux compagnies s'affrontent pour obtenir le marché. La compagnie d'Orléans (PO) qui possède les lignes

⁸ Les travaux furent confiés à l'architecte Marius Toudoire.

reliant Paris à Orléans et qui a le contrôle de deux gares parisiennes Saint Lazare et Austerlitz et la compagnie de Lyon qui rêve d'un axe Paris Lyon, prolongé plus tard vers la Méditerranée. La première, PO, pense pouvoir rattacher l'axe Paris - Lyon à sa ligne Paris - Corbeil, poursuivre sur la rive gauche de la Seine en rejoignant Melun, Fontainebleau, etc. Elle a l'appui du conseil général de Seine-et-Oise et a obtenu la concession par la loi du 24 juillet 1844. Mais le conseil municipal de Paris adopte le 29 mai précédent une résolution qui vise à la création de nouvelles gares dans Paris afin de mieux répartir le trafic dans la capitale.

L'Etat, la Seine-et Marne approuvent et le public n'est pas mécontent de voir la nouvelle ligne échapper au PO qui juge sa pratique de tarifs trop élevés et des voitures de 3^{ème} classe inconfortables. Le raccordement à Corbeil est repoussé par le Chambre le 7 juin 1845. La convention est signée avec la compagnie de Lyon le 21 décembre 1845. La ligne va suivre la rive droite de la Seine.

Les élus locaux sont intervenus : le comte du Taillis, maire de Yerres, Jeannest Saint-Hilaire, maire de Brunoy, Nicolas Plicque, conseiller d'arrondissement qui lança une pétition pour obtenir le chemin de fer, Gaspard Bonfils, maire de Montgeron. L'argument principal mis en avant est la distance plus courte de la ligne sur cette rive, ainsi que le partage des voies de chemin de fer : la rive gauche ayant la ligne desservant Corbeil, c'est au tour de la rive droite de bénéficier du chemin de fer. Les habitants de ce côté ont l'impression d'avoir pris une revanche. Cette voie qui emprunte la vallée de l'Yerres va devenir l'artère majeure du réseau PLM, constitué en 1875. Le chef de gare de Corbeil vient diriger la gare de Brunoy et l'ingénieur Jullien qui a réalisé le tronçon Juvisy – Orléans vient prendre la direction de l'axe Paris - Lyon.

Ouverture d'un grand chantier

Dès la sortie de la gare de Villeneuve-Saint-Georges, la voie franchit la rivière l'Yerres sur un pont fondé sur pilotis, trois arches en fonte de 15 mètres d'ouverture chacune, 1,5 m de flèche et une hauteur du rail au-dessus de l'étiage de 8,70 m. Pour aller de Villeneuve à Combs-la-Ville la distance est de 11,6 km et la dénivellation de 51 m. L'ingénieur Jullien doit impérativement tracer une ligne en pente douce de 4 à 5 mm par mètre pour permettre aux convois, qui manquent encore de puissance, de gagner le plateau briard. De plus, le sous-sol des coteaux est glaiseux et ne facilite pas la construction d'imposantes infrastructures. Pourtant deux ouvrages d'art vont être réalisés : un petit viaduc à Yerres (119 m de long) au-dessus de l'Yerres, neuf arches en plein cintre de 9,67 m d'ouverture chacune et de 18 mètres de hauteur et un grand (375 m de long) surplombant la vallée après Brunoy de 33 m. C'est un succès qui sera renouvelé plusieurs fois sur la ligne jusqu'à Tonnerre.

Dans le *Portefeuille des conducteurs des Ponts et Chaussées et des garde-mines* (Éditeur : Eugène Lacroix à Paris) nous trouvons la description détaillée de la construction de ce grand viaduc et de son coût.⁹

Depuis Villeneuve-Saint-Georges (vallée de la Seine) jusqu'à Combs-la-Ville (plateau de la Brie), le chemin de fer est constamment en rampe; de 5 mm par mètre dans les lignes droites, et de 4 mm dans les courbes. Le grand viaduc de Brunoy étant en ligne droite se trouve donc établi en rampe de 5 mm par mètre.

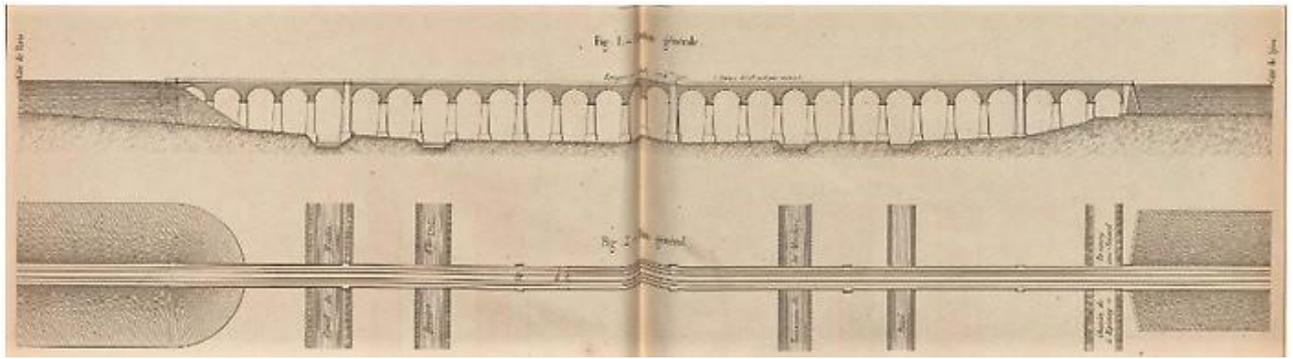
Construit dans une propriété privée couverte d'arbres, qui appartient à notre grand tragédien Talma, ce bel ouvrage est à peine vu du public, jamais du voyageur, malgré ses vastes dimensions.

Le grand viaduc de Brunoy est formé de 28 arches de 40 mètres d'ouverture chacune, en plein cintre, avec piles ordinaires de 3 mètres d'épaisseur et piles culées de 4,25 m toutes les cinq arches.

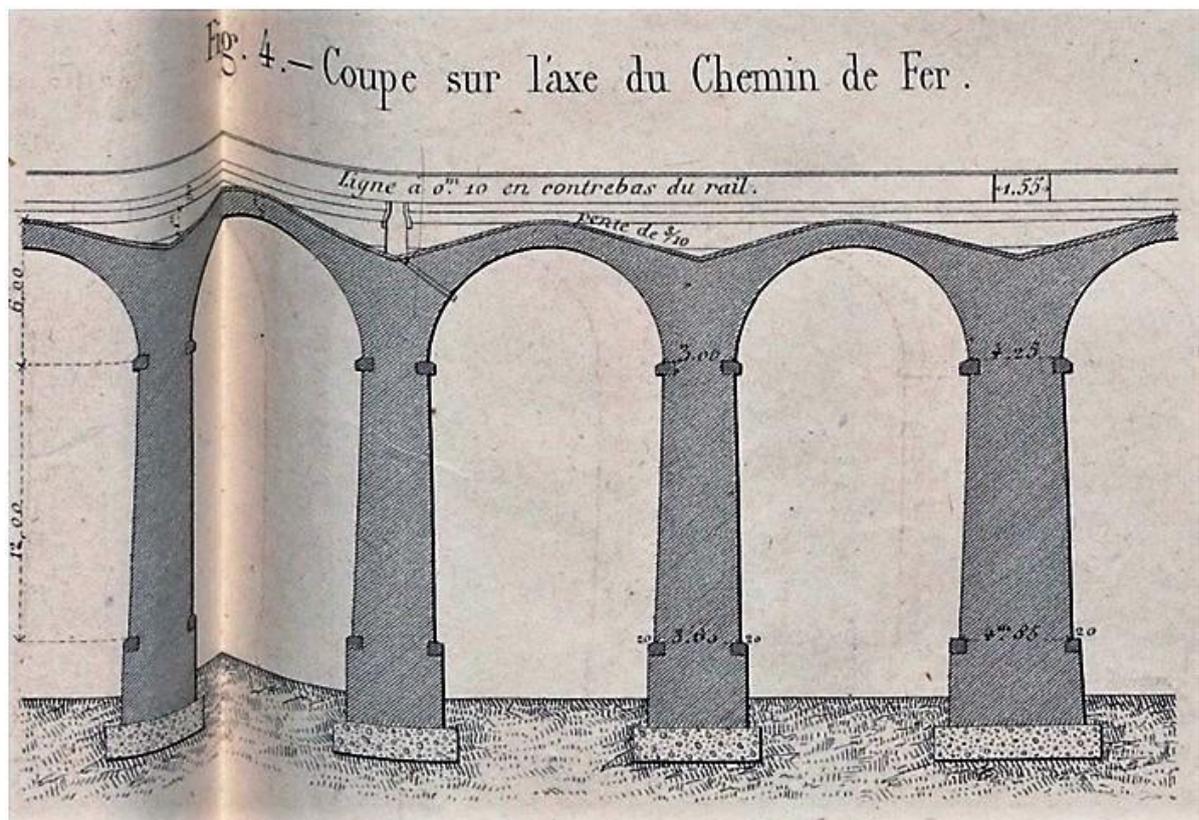
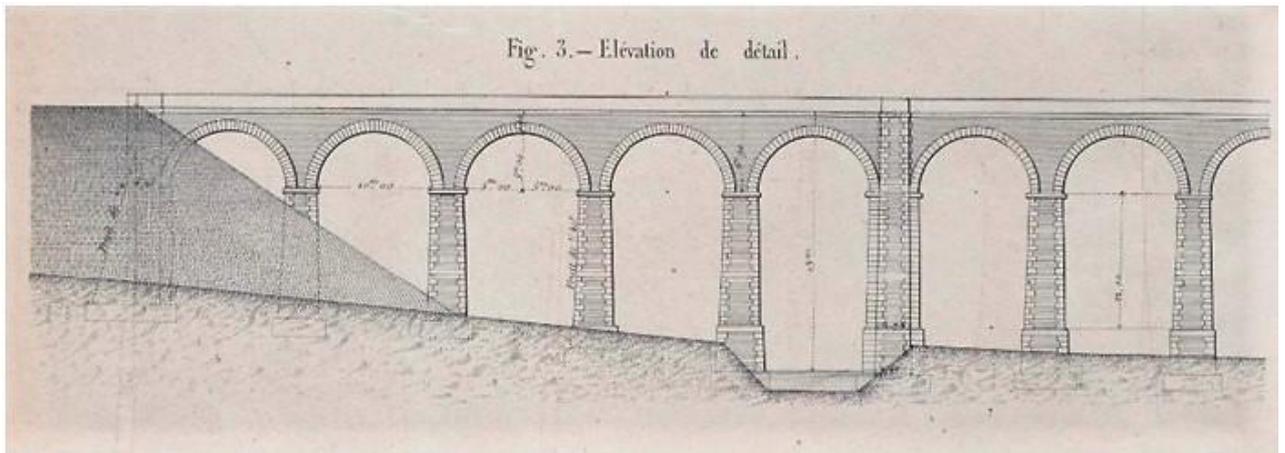
Le sol sur lequel le viaduc de Brunoy est construit, est formé d'un banc épais de gravier résistant, dans l'emplacement des 20 premières arches; au delà, il présente jusqu'à une grande profondeur une marne qui paraissait assez solide pour soutenir, à l'aide d'empâtements suffisants, le poids de l'ouvrage; cependant, en exécution, les 42 arches situées dans le fond de la vallée ont dû être établies sur radier général de béton. Les autres piles ont été fondées sur autant de

⁹ L'architecte est François-Alexis Cendrier (1803 – 1893).

massifs de béton isolés. La dernière culée a été fondée plus solidement encore, à cause de la mauvaise nature du terrain qui, dans cette partie, est mélangé de glaise. C'est cette circonstance qui a été cause de la suppression de deux arches au projet (qui en avait 30), et de l'établissement des murs en aile de la deuxième culée (fig. 1 et 2).



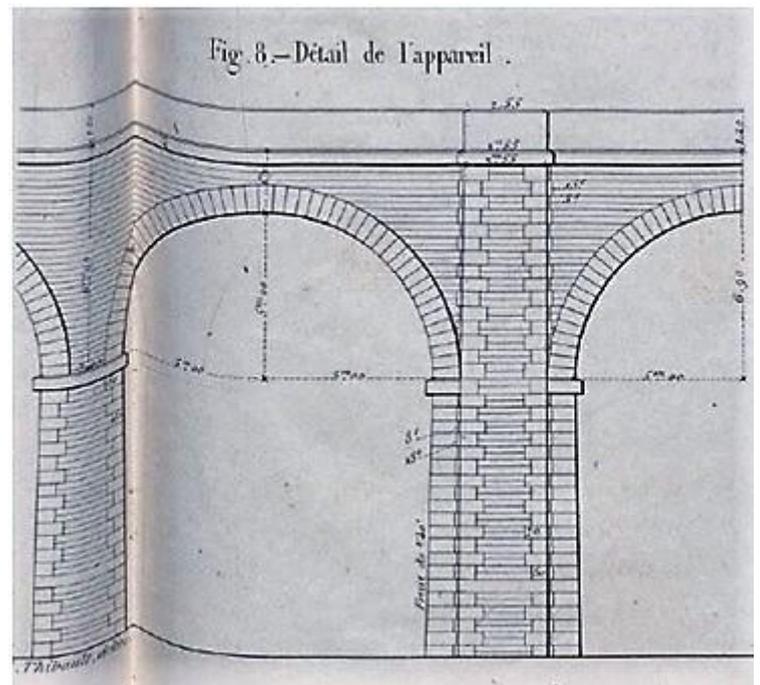
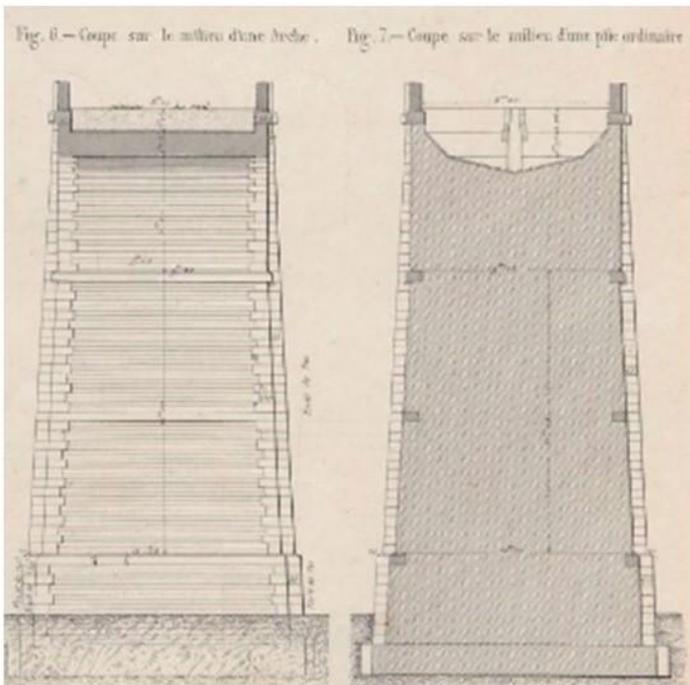
Un socle formant saillie de 0,20 m tout autour de la base des piles a été établi à 42 mètres en contrebas des naissances; ce socle qui a 10,60 m de longueur, non compris la saillie du pilastre de 0,55 m de chaque côté, 4 mètres de largeur pour les piles ordinaires et 5,25 pour les piles-culées, est couronné par un bandeau en pierre de taille de 0,50 m de hauteur (fig. 3, 4, 6, 7).



Au-dessus du socle, les piles ordinaires et les piles-culées, de 12 m. de hauteur ont, à la base, 3,60 m et 4,85 m de largeur sur 10,20 m de longueur, non compris la saillie des pilastres de 1,10 m pour les deux côtés; au niveau des naissances, elles ont 3 mètres et 4,25 m de largeur sur 9 mètres de longueur, non compris les 1,10 m pour la saillie des pilastres. Il résulte de ces différentes cotes que les piles ont un fruit¹⁰ de chaque côté de $\frac{1}{40}$ sur les têtes et de $\frac{1}{20}$ dans les arches. Il n'y a d'exception que pour les pilastres des piles-culées, sur la face latérale du viaduc; ces pilastres ayant au sommet 2,25 m et à la base 2,75 m, leur fruit total n'est que de

$$\frac{2,75-2,55}{2} = 0,10$$

de chaque côté. Le socle du pilastre, dans sa largeur de 3,15 m, est vertical. Les piles sont couronnées par un bandeau en pierre de taille de 0,45 m de hauteur, avec une saillie de 0,20 m (fig. 6, 8).



Entre l'intrados et le dessus de la plinthe situé à 0,10 m en contrebas du rail, la distance est de 1,90 m, dont 0,80 m pour l'archivolte en pierre de taille. La plinthe, de 0,75 m de largeur, dont 0,15 m de saillie, a 0,45 m de hauteur.

Le parapet, de 4,20 m de hauteur au-dessus de la plinthe ou de 1,10 m au-dessus du rail, a une largeur de 0,50 m et règne dans toute la longueur du viaduc (fig. 9, 10); au droit des pilastres, il offre une retraite de 0,20 m (égale à la saillie du pilastre), qui sert de garage pour les agents et pour les outils, lorsque les trains passent (fig. 5).

L'épaisseur de la voûte à la clef est de 1 mètre, non compris la chape (fig. 4 et 6). L'extrados est déterminé par deux pentes de $\frac{3}{10}$, tangentes à une courbe de 6 mètres de rayon (fig.4).

La coupe sur le milieu d'une pile (fig. 7) indique la forme et les dimensions des tympans.

Les parements extérieurs des piles sont en pierre de taille et en moellon blanc millé, de sorte qu'à une certaine distance, lorsqu'on ne distingue plus les joints, les piles paraissent être complètement en pierre de taille.

Les angles des piles ordinaires sont formés de chaînes de pierres de taille égales de 0,80 m sur 0,60 m de côté; les pierres d'angle des pilastres des piles-culées ont 0,50 m et 0,70 m sur la face longitudinale, et font retour sur les têtes de 0,05 m et 0,10 m; il en résulte que les pierres d'angle des piles-culées ne sont pas toutes semblables à celles des piles ordinaires; toutefois, la longueur des queues dans les arches est toujours de 0,60 m et 0,80 m (fig. 6, 8).

Une assise en pierre de taille, noyée dans le plan du moellon et de la meulière, a été posée autour des piles, à mi-hauteur, pour répartir uniformément les pressions et empêcher les lézardes.

Les matériaux employés sont :

¹⁰ Inclinaison donnée au coté extérieur des murailles d'une construction.

- les libages en roche de Charenton, pour les fondations;
- la pierre de taille de roche de la Butte-aux-Cailles, pour les parements;
- la meulière de Morsang, pour les voûtes;
- le moellon blanc, pour les faces des piles ;
- la meulière ordinaire de la vallée d'Yerres, ou des environs, pour tous les autres parements et pour les massifs;
- la chaux hydraulique artificielle, vive, du val de Meudon ou autres lieux voisins;
- la pouzzolane;
- le sable de Seine;
- la brique de Bourgogne, pour les puits des gargouilles (fig.4 et 7).

La dépense de construction s'élève à un million cinq cent trente-sept mille francs, ainsi qu'il résulte du détail ci-après :

I. — FOUILLES, TERRASSEMENTS.	
33 936 mètres cubes de déblais pour la fondation des piles et culées.....	60 946 f
Charpente pour étaielement des fouilles.....	1 311
Journées d'ouvriers pour sondages, terrassements divers, réparation et entretien de chaussées; bois pour étaielements, batardeaux et échafaudages.....	5 286
Remise en culture et ensemencement des terrains occupés par les dépôts.....	253
	67 796 f

II. — MAÇONNERIES ET CHARPENTES.	
Ponts de service, étaielements et fondations.....	15 296 f
Ponts et ponceaux de service.....	272
Épaissements.....	14 674
Fourniture de bois et battage de pieux pour l'encaissement du béton.....	673
8 550 mètres cubes de béton.....	203 221
377 mètres cubes de libages.....	30 472
2 682 mètres cubes de pierres de taille.....	296 443
25 267 mètres cubes de meulière ordinaire et de Morsang, de meulière lourde en plâtre, et de moellon blanc pour les têtes.....	581 763
3 056 mètres cubes de maçonnerie à pierres sèches.....	22 356
701 mètres superficiels de taille de libages.....	2 802
7 260 mètres superficiels de parements vus de pierre de taille.....	75 336
13 929 mètres superficiels de smillage de meulière et de moellon.....	45 476
7 260 mètres superficiels de rejointoiements de pierre de taille.....	2 178
13 941 mètres superficiels de rejointoiements de meulière et moellon.....	10 453
264 mètres cubes de meulière pour travaux divers.....	1 584
69 mètres cubes de chaux vive en poudre pour travaux divers.....	2 839
515 mètres cubes de sable de Seine pour chapes et recouvrements des dites chapes.....	3 089
33 mètres cubes de mortier pour chapes et travaux divers.....	837
9 mètres cubes de pouzzolane pour les joints, etc.....	450
Établissement des chapes.....	9 710
302 mètres superficiels de chape de 0 ^m ,04 d'épaisseur et raccordement du bahut (lissage).....	302
11 mètres cubes de maçonnerie en briques de Bourgogne et mortier de chaux hydraulique au-dessus des puits des gargouilles, pour 27 puits.....	802
Échafaudage et cintres : { Bois.....	113 244
{ Fers.....	6 724
Queues d'hironde en bois de chêne pour relier entre elles les pierres des bandeaux.....	814
Fourniture de divers matériaux; locations, menus travaux, etc.....	24 522
Location et remise en culture du sol ayant servi de chantier.....	1 839
Rétablissement de la berge et du canal.....	768
Bureau du chantier.....	265
	1 469 204 f

RÉSUMÉ.	
Fouilles, terrassements.....	67 796 f
Maçonneries et charpentes.....	1 469 204
TOTAL général.....	1 537 000 f

Le viaduc de Brunoy offrant une surface totale d'élévation, vides et pleins confondus, de 7760 mètres superficiel, (sur laquelle les vides comptent pour 4710 m), on aura pour la dépense du mètre superficiel, vides et pleins compris:

$$\frac{1537000}{7760} = 198 \text{ F}$$

Cet ouvrage a été commencé le 1er mai 1846 et terminé le 1er décembre 1848 ; sa construction a donc duré 31 mois.

Il a été exécuté par M. KLEIN, entrepreneur, sous la direction de MM. VERNOUILLET, conducteur, J. POIRÉE, ingénieur ordinaire, DELERUE, ingénieur en chef (qui en a fait le projet), et JULLIEN, ingénieur en chef directeur, l'habile constructeur des ponts-aqueducs de Digoin et du Guétin, et des chemins de fer de Corbeil, d'Orléans et de Lyon.

Paris, mai 1858.
THIBAULT,
Conducteur des ponts et chaussées,
Chef de bureau de la voie au chemin de fer de Paris à Lyon.

Un tel chantier nécessite beaucoup de main d'œuvre. En 1846, on compte environ 1800 ouvriers à Brunoy qu'il faut loger, nourrir, encadrer. Cette nouvelle population est perçue comme un foyer potentiel d'agitation et un agent de diffusion d'idées subversives. Dans cette ville bourgeoise à cette époque, le maire craint des débordements, rivalité entre les hommes venus de pays différents¹¹, entre les corps de métier et demande au Préfet une police pour effectuer la surveillance de ces travailleurs. La vie locale en est transformée. Les villes sont coupées en deux par le passage de la ligne. Les maires concernés vont demander et souvent obtenir, des passerelles au-dessus des voies.

Les expropriations publiées en mars 1846 sont prononcées le 24 octobre 1846. Elles concernent de nombreuses petites parcelles appartenant à de petits propriétaires.

Tableau des expropriations établi selon le dossier provenant de l'Etude de Maître Joubert avoué à Corbeil.¹²

Commune	Nombre de parcelles	Commune	Nombre de parcelles
Valenton	2	Yerres	140
Villeneuve-St-Georges	95	Brunoy	41
Vigneux	4	Epinay-sous-Sénart	116
Montgeron	202	Boussy-St-Antoine	20
		Quincy	97

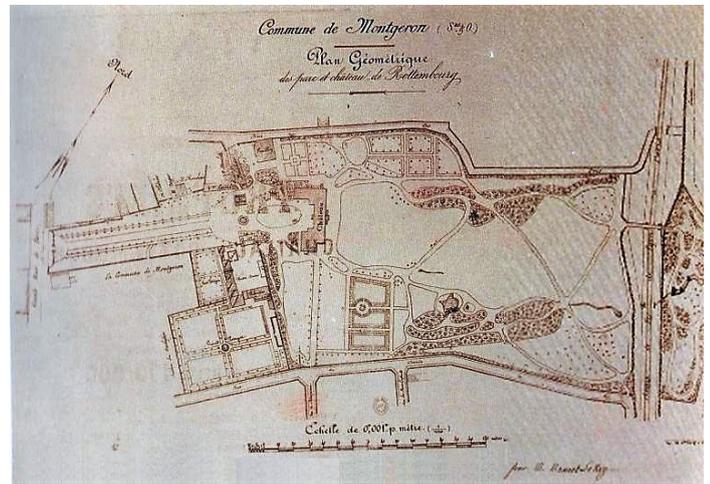
Sur Yerres on compte 140 parcelles pour dégager 1,5 km de voies, essentiellement des vignes et des vergers. Le règlement s'est fait souvent à l'amiable mais il y a eu de forts mécontents comme à Montgeron, Henri de Rottembourg dont le superbe domaine a été morcelé, a réussi à obtenir de la Compagnie une passerelle privée pour réunir les deux parties de sa propriété séparées par le chemin de fer. D'autres vont trainer et n'évacuer qu'au dernier moment. Certains hurleront longtemps au passage des trains : «voilà les voleurs qui passent».

¹¹ On dénombre un fort contingent d'Allemands.

¹² A C cote 0W285



Pont du Chanlandray - Cliché de Martial Caillebotte



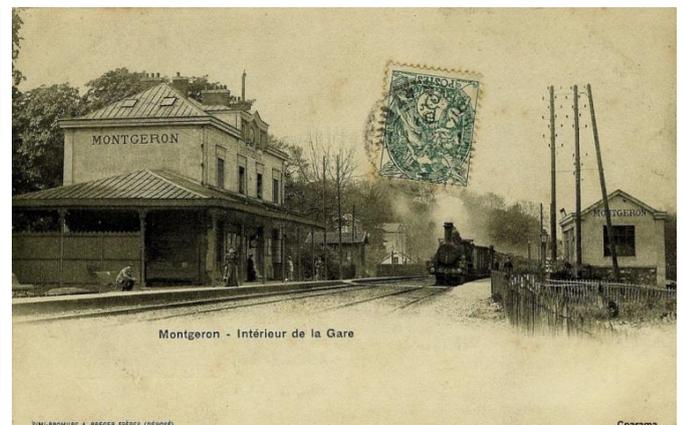
Plan du château de Rottembourg et sa passerelle

La construction de la ligne nécessite des matériaux, des carrières vont s'ouvrir, à Yerres sur un terrain appartenant au Prince de Wagram, à Boussy sur celui de M. Prud'homme. On transporte les meulières, les cailloux que l'on y extrait. De lourds chariots vont défoncer les chemins et les habitants se plaindront auprès de leurs élus, lesquels vont essayer d'obtenir un dédommagement de la part de la Compagnie. Les maires qui croyaient au progrès que pourrait apporter le chemin de fer, vont aménager le quartier de la gare, dégager une place, construire des rues d'accès. A Montgeron, Bonfils fait ouvrir « le chemin neuf du débarcadère » (actuelle rue de Concy) pour permettre le passage de l'Omnibus qui rejoindra Yerres à partir de la gare. Ce service subventionné par la Compagnie de chemin de fer sera supprimé le 1^{er} janvier 1885. Un courrier de protestation du maire de Yerres adressé à la Compagnie ne changera rien. Pourtant 30000 voyageurs étaient transportés par an. Les Yerrois devront utiliser en remplacement le service d'omnibus reliant Villeneuve-St-Georges à Yerres.¹³



Correspondance gare de Montgeron par Omnibus

A plusieurs reprises, les élus yerrois tenteront d'obtenir un arrêt à Yerres au lieu dit « La Butte Thomas»¹⁴ (1889) ou de faire ajouter le nom de Yerres à celui de la station de Montgeron (1881). Dans les deux cas la Compagnie de chemin de fer exprimera un refus.



La première gare de Montgeron fut installée à titre provisoire en planches, les photos ci-dessus présentent la gare définitive de 1898.

A Brunoy, l'implantation de la gare exige le déplacement de l'ancien cimetière, générant la réprobation d'une partie des habitants et de houleux débats au sein de la municipalité¹⁵. La place de l'Arrivée, côté route de Brie, est bordée de rangées d'arbres sous lesquelles s'installent les tables

¹³ AC Yerres cote 0W285.

¹⁴ Dans sa réponse le préfet rejette l'implantation d'un arrêt aux Godeaux.

¹⁵ Délibération du conseil municipal du 12 août 1845.

d'un restaurant, et côté centre-ville, sur la place du Départ s'ouvre régulièrement un marché et devient un lieu animé lors des fêtes.



Gare de Brunoy- musée Robert Dubois-Corneau

Dès l'ouverture de la ligne les passages du pont du Donjon et de la rue Phillisbourg sont aménagés. Mais rapidement, les usagers réclament un franchissement au niveau de la gare. La passerelle n'est livrée qu'en 1885, en attendant les voyageurs ont traversé les voies.

La ville d'Yerres ne dispose pas à cette époque, ni de gare, ni d'arrêt. Il faudra attendre plus d'un demi-siècle. Cela fera l'objet, ultérieurement, d'une autre publication.¹⁶

Ouverture de la ligne au public

Le dimanche 12 aout 1849, le premier train de Paris à destination de Tonnerre part du Boulevard Mazas, il dessert les gares de Villeneuve-Saint-Georges, Montgeron, Brunoy, Combs-la-Ville, Lieusaint, Cesson, Melun, Bois-le-Roi, Fontainebleau, Thomery, Moret, Montereau, Villeneuve-la-Guyard, Pont-sur-Yonne, Sens, Villeneuve-sur-Yonne, Saint-Julien-Du-Sault, Joigny, Laroche, Briennon, St-Florentin, Flogny, Tonnerre. Ce tronçon de 197 km est le troisième¹⁷ mis en exploitation de la future ligne du PLM.



¹⁶ La gare de Yerres ne sera inaugurée que le 20 mai 1951. Source *Notre métier - la vie du Rail*.

¹⁷ Après Avignon-Marseille et Dijon-Chalons

EMBARCADÈRE :			Chemin de Fer de LYON.													Boulevard Mazas.			
PRIX DES PLACES			DIST.	HEURES / ES DEPARTS.															
1 ^{re} class.	2 ^e class.	3 ^e class.		PARIS A CHALON	omn. 1	omn. 3	omn. 5	omn. 7	omn. 9	omn. 11	dir. 13	omn. 15	omn. 17	omn. 17 bis	omn. 19	expr. 21	omn. 23	omn. 25	mix. 35
f. c.	f. c.	f. c.	kil.	mat.	mat.	mat.	soir.	mat.	mat.	mat.	mat.	soir.	soir.	soir.	soir.	so r.	soir.	soir.	
1 55	1 15	» 85	15	Paris....dép.				8 5	9 5	10 35	11 45	3 5	4 5	5 15	8 5	8 30	9 35	11 »	
1 85	1 49	1 3	18	Vil. St-Georges.				8 20	9 26	»	12 0	3 26	4 26	5 35	»	8 51	9 58	»	
2 30	1 79	1 25	22	Mantgeron. ...				8 33	9 33	»	12 13	3 33	4 33	5 42	»	8 58	10 5	»	
2 70	2 »	1 50	26	Brunoy.				8 41	9 41	»	12 21	3 41	4 41	5 50	»	9 6	10 13	»	
3 20	2 40	1 75	31	Combs-la-Ville.				8 52	»	»	12 32	3 52	4 52	6 »	»	»	10 23	»	
3 95	2 95	2 15	38	Liesaint.				9 2	»	»	12 42	4 2	5 2	6 10	»	9 25	»	»	
4 05	3 50	2 55	45	Cesson.				9 14	»	»	12 54	4 14	5 14	6 22	»	»	10 42	»	
5 30	3 95	2 90	51	Melun.				9 25	10 16	11 29	1 5	4 25	5 25	6 33	8 55	9 45	10 52	»	
6 10	4 60	3 45	59	Boi-le-Boi. ...				9 39	»	»	1 19	4 39	5 39	6 47	»	»	»	»	
6 05	5 »	3 65	64	Fontainebleau				9 52	10 41	11 52	1 32	4 52	5 55	7 »	9 17	10 10	11 19	»	
7 15	5 35	3 95	69	Thomery.				10 3	»	»	1 43	5 3	»	7 11	»	10 20	»	»	
8 20	6 15	4 50	79	Moret-St-Mam.				10 12	10 59	»	1 52	5 12	»	7 20	»	10 28	»	2 39	
9 35	7 »	5 15	90	Montereau (a.-d.)		6 25		10 30	11 20	12 21	2 10	5 30	»	7 40	9 43	10 45	11 50	3 10	
10 55	7 95	5 80	102	Vil.-la-Guyard.		6 42		10 55	»	12 40	2 20	5 40	»	9 48	»	12 »	3 50	»	
11 70	8 80	6 45	113	Pont-s.-Yonne.		7 3		11 12	»	»	2 37	5 57	»	»	»	»	»	»	
13 15	9 85	7 25	127	Sens.		7 4		11 31	»	»	2 56	6 16	»	»	»	»	»	»	
14 »	10 50	7 70	133	Vil.-sur-Yonne		7 51		11 50	»	1 21	3 15	6 35	»	10 27	»	12 48	5 12	»	
15 15	11 35	8 30	146	St-Jul.-du-Sault		8 3		12 15	»	1 44	3 40	7 »	»	»	»	»	»	»	
16 5	12 5	8 85	155	Joigny.		8 27		12 28	»	»	3 53	7 13	»	»	»	»	»	»	
17 »	12 75	9 35	164	Laroche.		8 56		12 46	»	2 10	4 11	7 31	»	11 8	»	1 40	6 47	»	
17 95	13 45	9 85	173	Brienon.		9 4		1 4	»	2 27	4 29	7 49	»	11 22	»	1 59	7 12	»	
19 5	14 30	10 50	184	S. Florentin. ...		9 22		1 37	»	2 43	4 46	8 6	»	»	»	»	»	»	
20 40	15 30	11 25	197	S. Florentin. ...		9 55		1 57	»	2 58	5 2	8 22	»	11 46	»	»	»	»	
				Flogny.		10 10		2 15	»	3 29	5 40	9 5	»	12 15	»	3 2	9 10	»	

Horaires et prix en partant de Paris (1852)

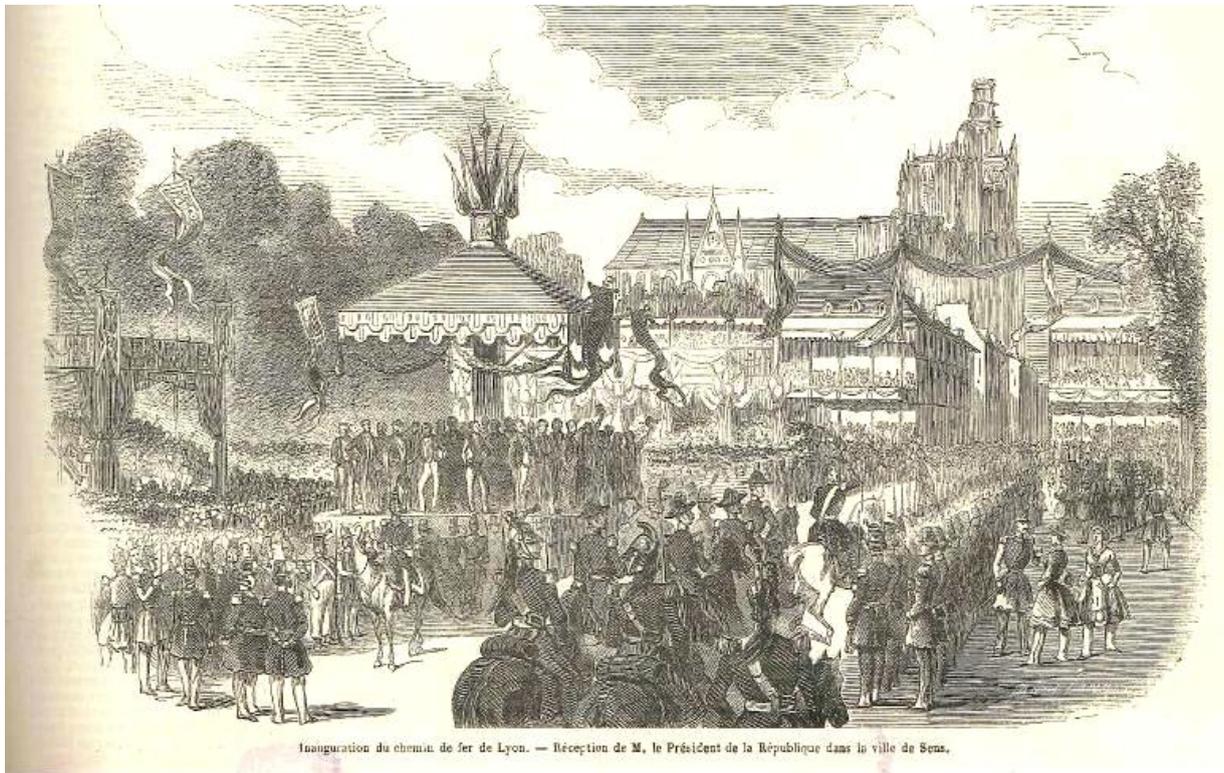
Inauguration de la ligne

L'inauguration de la ligne Paris-Tonnerre par le Prince Président (le futur Napoléon III) le dimanche 9 septembre 1849 a fait l'objet de nombreux articles dans la presse. Nous retiendrons celui publié par *L'Illustration*¹⁸ auquel le lecteur pourra se reporter pour plus d'information.

Disons tout de suite que le convoi officiel composé de 8 voitures de 1^{re} classe et de 4 voitures de deuxième classe emmenant 200 invités, qui part à 9 heures de l'embarcadère situé sur le boulevard Mazas (gare provisoire en planches) aura pour terminus Sens et non Tonnerre car l'épidémie de choléra a atteint cette ville.

Le convoi s'arrête à Brunoy où du viaduc on assiste au défilé des gardes nationaux de la région regroupés au bas de la vallée pour la revue du Président. Puis le train repart pour Melun où une revue et un déjeuner sont offerts. Enfin dernier arrêt à Sens (à 15 heures) où le collège a reçu le Président et les convives pour un banquet servi sous une tente recouvrant son préau. De nombreux discours sont prononcés par les autorités civiles et religieuses.

¹⁸ Journal *Illustration* du 15 septembre 1849 (archives SNCF du Mans).



Inauguration du chemin de fer de Lyon. — Réception de M. le Président de la République dans la ville de Sens.

Journal illustration N° 342 – Inauguration du chemin de fer de Paris à Tonnerre

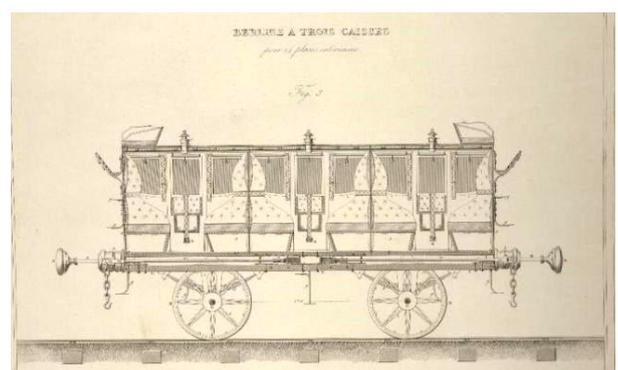
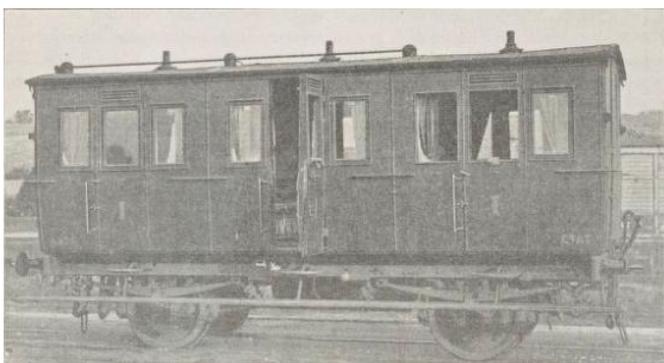
Le matériel roulant

Le matériel de transport, appelé matériel roulant dans les chemins de fer, se divise en deux parties : les véhicules chargés du transport de voyageurs et ceux chargés des marchandises et des animaux. Les premiers sont appelés des *voitures* et les seconds des *wagons*.

L'écartement des roues des essieux est, sauf pour quelques pays, identique suivant en cela la Conférence Internationale de Berne qui a retenu la norme d'origine fixée par l'Angleterre soit 1,445m. Certains auteurs affirment que les Anglais ont copié sur les Romains. Ce serait l'écartement des ornières laissées par leurs chars.

Les voitures chargées du transport de voyageurs sont de deux types : les véhicules à compartiment séparé et ceux à couloir (modèle américain). Nos premières voitures avaient un certain nombre de compartiments dans lesquels on pénétrait par des portières latérales.

Les voitures de première classe des premiers trains circulant dans la vallée d'Yerres sont divisées en 3 ou 4 compartiments de 8 places chacun. Les sièges sont capitonnés en drap, généralement gris-beige et quelque fois en cuir.¹⁹ On compte 0,60 à 0,65 m de largeur par place, la hauteur varie entre 1,90 et 2,10 m. Ces voitures à 4 compartiments pèsent de 11 à 14 tonnes. Souvent le compartiment situé à chacune des extrémités de la voiture comporte une seule banquette à 4 places et la paroi extrême du véhicule est garnie de vitres ménageant la vue en avant ou en arrière ; c'est ce qu'on nomme un *coupé* (analogie aux anciennes diligences).



Voiture de première classe et son aménagement intérieur

¹⁹ Chemins de fer automobiles par Max de Nansouty.

Les voitures de seconde classe sont à 4 compartiments de 10 places. Les sièges rembourrés sont en drap, généralement bleu. Ils offrent 0,50 m par place. Le poids de la voiture varie de 7 à 10 tonnes.

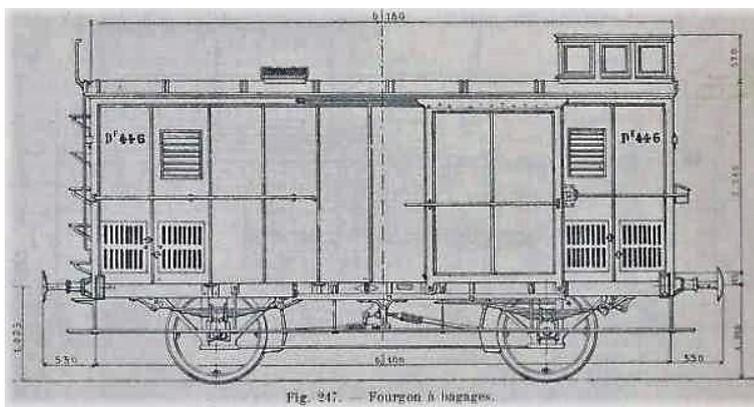
Les voitures de troisième classe ont des sièges en bois. Le jour ne pénètre que par la vitre de la portière. La cloison de séparation des compartiments laissait un espace entre elle et le plafond. Il était donc possible de communiquer d'un compartiment à l'autre.



Un compartiment de IIIe classe - Tableau de Daumier (1864)

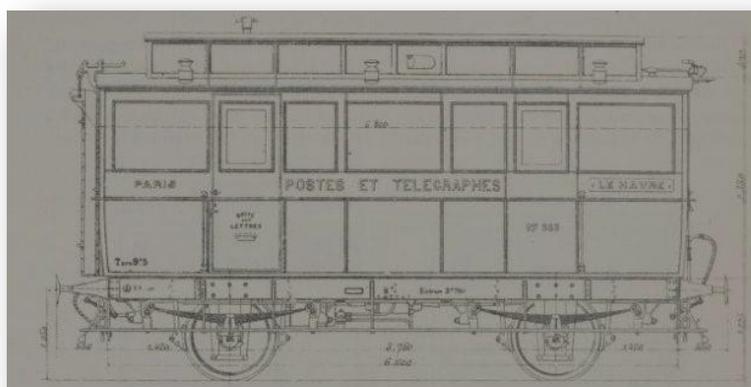
Toutes les portières, à l'origine, étaient, comme en Angleterre, fermées à clé. Mais des accidents montrèrent l'inconvénient de ce système et on équipa les voitures d'un simple loquet complété d'un système de sécurité manœuvré de l'extérieur.

Les fourgons à bagages que l'on place à l'avant du train et aussi parfois à l'arrière, sont des wagons couverts, fermés par des portes roulantes. Dans ces wagons, prend place une personne chargée de la surveillance du train disposant pour cela d'un siège surélevé et d'un vitrage (ou vigie) qui dépasse la toiture du fourgon.



Fourgon à bagages

Cette personne en cas de besoin peut intervenir sur la vitesse du train en tournant un volant agissant sur un frein²⁰. Sur les longs parcours, un fourgon postal est ajouté au train. Ce service est imposé aux Compagnies. Ce wagon est aménagé en forme de bureau avec casiers pour le travail d'une équipe de la Poste.



Fourgon

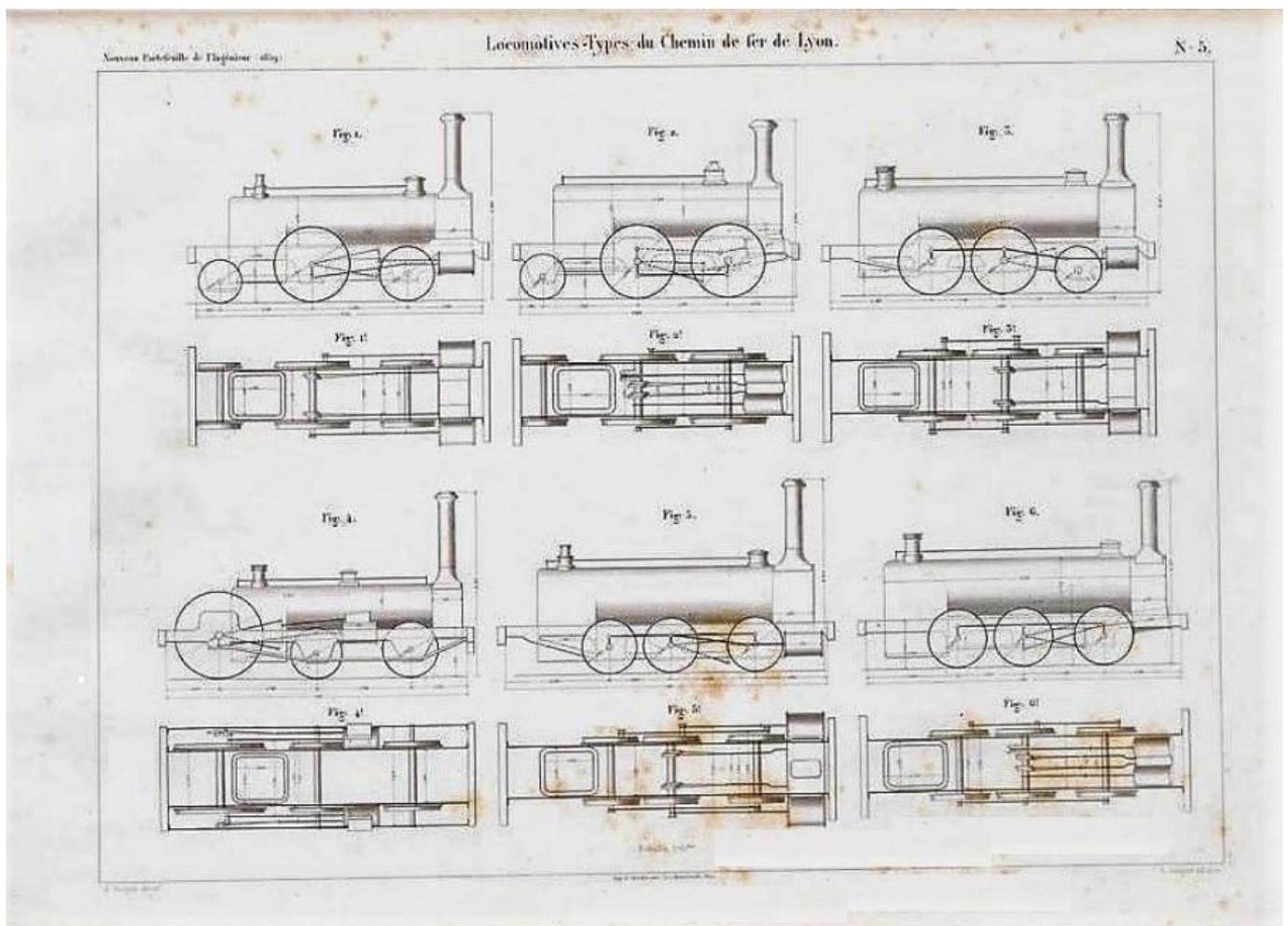
²⁰ George Westinghouse dépose un brevet en 1870 pour un freinage pneumatique efficace, adopté en France sur tous les trains.

La Compagnie de Lyon dispose de plusieurs locomotives plus ou moins puissantes selon l'usage²¹.

- locomotives à moyenne vitesse pour les trains de voyageurs (fig. 1) composés de 15 voitures. Elles brûlent 7,5 kg de coke par km parcouru.
- locomotives mixtes à 2 paires de roues couplées et une roue à l'arrière de la boîte à feu (fig.2). Elles sont destinées à remorquer des trains de voyageurs (18 voitures) à la vitesse de 45 km/h et des trains mixtes (22 voitures et wagons) à la vitesse de 35 km/h. Elles brûlent 7,5 kg de coke par km dans le premier cas et 10 kg dans le second.
- autre machine à moyenne vitesse à 2 paires de roues couplées avec la roue porteuse à l'avant. (fig. 3).

Elle assure le même service que les précédentes, traine 22 voitures de voyageurs à la vitesse de 45 km/h et consomme 8 kg de coke par km.

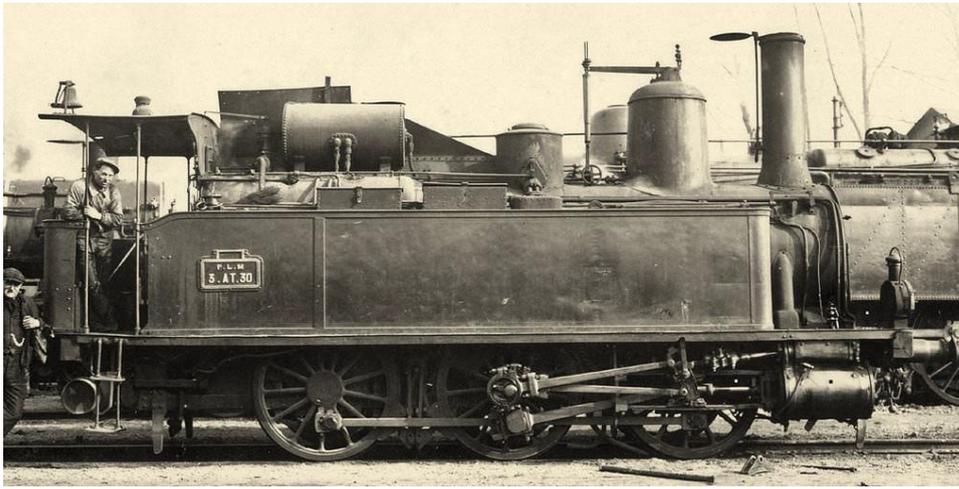
- les machines de type Crampton pour les grandes vitesses (fig. 4)
- les machines à 6 roues couplées (type Bourbonnais²²) (fig. 5)
- machines à 6 roues accouplées servant à la traction des wagons de marchandises roulant à une vitesse de 35 km/h. (fig. 6).



Locomotives du Chemin de fer de Lyon – Nouveau portefeuille de l'ingénieur des chemin de fer – planche série N
(Archives SNCF Le Mans)

²¹ Archives SNCF du Mans.

²² Machine construite pour l'exploitation de cette ligne.



Machine AT30 type 030T appartenant à la Compagnie PLM utilisée de 1869 à 1882

Au 1er juillet 1852, le matériel roulant de la Compagnie se composait²³ de :

- 57 locomotives à voyageurs à roues indépendantes ;
- 38 locomotives à voyageurs à roues couplées;
- 26 locomotives à marchandises;
- 45 voitures de 1ère classe;
- 96 voitures de 2ème classe;
- 12 mixtes de 1ère et de 2ème classe;
- 101 voitures de 3ème classe;
- 70 wagons à bagages;
- 50 trucks équipages;
- 40 wagons écuries;
- 12 wagons à lait;
- 1526 wagons à marchandises
- 200 wagons de terrassements.

Compartiments fumeurs ou non-fumeurs.²⁴

L'usage du tabac étant peu répandu au XIXe siècle, le non-fumeur imposait sa loi. Un règlement de police du chemin de fer en date du 25 juillet 1842 porte l'interdiction de fumer dans les voitures et dans les gares. Après plusieurs incidents non réprimés, la consigne est donnée aux préfets de prendre des mesures plus énergiques et de dresser un PV au contrevenant. L'article 63 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 entérine l'interdiction de fumer.²⁵ Il faudra attendre 1852 pour avoir des compartiments soit fumeurs, soit non-fumeurs.

Le chemin de fer devient un moyen de déplacement courant.

Les usagers se sont habitués à utiliser le chemin de fer. Ils sont même devenus exigeants. Ils demandent l'aménagement des horaires, une régularité du trafic, ils n'excusent plus les retards, ils demandent plus de confort, surtout en troisième classe et surtout ils réclament des prix plus bas. Il faut dire qu'au fil du temps ceux-ci n'ont fait qu'augmenter. Le Brunoy - Paris est passé de 1 F en 1849 à 1,45 F en 1881. Les usagers installés en banlieue et travaillant à Paris souhaitent la création de carte d'abonnement. Ils veulent une salle d'attente mieux protégée des conditions climatiques.

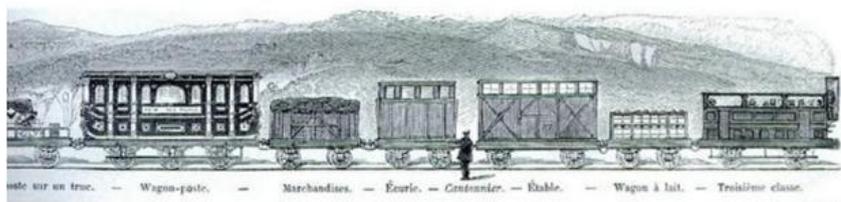
²³ Annuaire Chaix de Paris-Lyon.

²⁴ Carrière : *Fumeurs et non fumeurs, une longue querelle* (www.ahicf.com).

²⁵ Interdiction de fumer dans les pièces destinées aux voyageurs (vestibules, pièces, corridors, buffets, salles d'attente, etc).

Les voyageurs ont pris l'habitude de la vitesse des trains, toute relative d'ailleurs (45 km /h). Les écrivains nous donnent leurs impressions lors de leurs voyages comme ici Victor Hugo dans une lettre à sa femme du 22 août 1837 : « *Le convoi qui allait à Bruxelles a rencontré le nôtre. Rien d'effrayant comme ces deux rapidités qui se côtoyaient et qui, pour les voyageurs, se multipliaient l'une par l'autre; on ne voyait passer ni des wagons, ni des hommes, ni des femmes, on voyait passer des formes blanchâtres ou sombres dans un tourbillon. De ce tourbillon sortaient des cris, des rires, des huées.* »

Les trains de banlieue apparaissent à la fin du XIXe siècle. Il faudra doubler les voies en 1903.²⁶ Les villes vont peu à peu perdre leur caractère campagnard et devenir plus populaires avec une forte augmentation des populations.



Remerciements aux Archives de la SNCF du Mans pour l'aide précieuse accordée et la fourniture de nombreux documents, à André Bourachot et à Monique Patron pour la relecture et leurs pertinentes remarques.

Jean-Pierre TOUSSAINT (2017)

²⁶ Voies les plus à gauche aujourd'hui en allant vers Melun.