# 150ème anniversaire du

*Près de vingt années s'écoulèrent entre les premières études et l'inauguration de la ligne Paris-Rouen le 1er mai 1843.*

*En effet le premier projet pour la réalisation d'un chemin de fer de Paris à la mer fut présenté au gouvernement le 4 Mars 1825. Dans son mémoire, l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées Navier reconnaît la difficulté de franchir les déclivités des côteaux de la Seine. Selon la technique très primitive de l'époque, il propose le recours à des plans inclinés automoteurs. Ainsi fut posée pour la première fois la question d'une voie de fer entre Paris et la mer. Durant de nombreuses années l'idée va être reprise, améliorée mais aussi combattue.*

En 1832 deux projets concurrents prévoyant de passer par les plateaux sont déposés presque simultanément. L'autorisation préfectorale d'ouvrir les enquêtes est donnée en Avril 1835. Quelques mois plus tard, une société patronnée par les frères Riant propose un contre-projet par la vallée de la Seine, région beaucoup plus peuplée que celle des

plateaux. La Compagnie Riant offre de construire la ligne à ses frais, risques et périls sans subvention. En 1836 les Chambres ont à se prononcer entre la vallée et les plateaux. Le second projet a l'agrément du ministre des Travaux Publics et la faveur des Ponts et Chaussées. Il est patronné par un certain Hippolyte Passy, industriel et député de Louviers, ancien ministre des Finances, qui réussit à faire échouer le projet Riant. Des trois projets de loi déposés le 3 Juin 1837, le premier concerne l'adjudication d'une ligne de Paris à Rouen et au Havre. Présenté le 16 Juin par le député Mathieu, il n'est même pas discuté, ce qui montre l'indifférence des parlementaires de l'époque à l'égard du chemin de fer.

Un nouveau projet de loi est déposé par le ministre des Travaux Publics le 26 Mai 1838. Il porte sur la concession du chemin de fer de Paris à Rouen et au Havre au profit de MM. Chouquet, Lebobe et Cie avec approbation du tracé des plateaux dont le succès définitif est ainsi consacré. Ces deux personnages sans grande notoriété sont mandatés par un conseil d'administration plus prestigieux qui comprend trois Pairs de France, le régent de la Banque de France, le directeur de l'enregistrement et plusieurs députés.

Rapporté le 6 Juin 1838, le projet est adopté le 16 Juin par la Chambre des Députés et le 5 Juillet par la Chambre des Pairs. Tout s'est passé en famille, au pas de charge, avec un minimum de discussions. La suite est moins brillante. Un an après le vote de la loi de concession, malgré l'appui officiel, malgré la qualité de son conseil d'administration, la Compagnie Aguado ne réussit pas à placer les 90 000 actions de son capital. Lebobe informe le ministre au nom de ses associés, qu'ils renoncent à l'affaire sauf à modifier les engagements pris. Un projet de loi modifiant profondément la concession est rejeté successivement par les deux Chambres. La loi du 1er Août 1839 résilie la concession. Après cet échec un petit groupe d'hommes d'affaires reprend avec discrétion l'étude pour la réalisation d'une ligne de chemin de fer. Leurs études montrent que le trafic routier et fluvial donne au tracé de la vallée une nette supériorité. Par contre les enquêteurs s'aperçoivent que le coût évalué à 33 millions par l'administration doit être estimé en réalité à 45 millions. Les instigateurs de ce travail préparatoire s'appellent Charles et Jacques Laffitte et leur associé anglais Blount. Sur la proposition de ce dernier, ils décident de faire examiner les études par un groupe de spécialistes britanniques : MM. Locke, ingénieur de chemin de fer, Reed, secrétaire général du chemin de fer de Londres à Southampton et Chaplin, l'un des directeurs. Cette commission donne un avis favorable sur les plans, devis et prévisions de circulation. Les Laffitte entament les négociations avec Dufaure, le ministre des Travaux Publics. Plans et devis sont soumis au Conseil Général des Ponts et Chaussées qui les approuve, puis à la commission des chemins de fer. Celle-ci déclare que l'utilité du chemin de fer de Paris à Rouen est telle qu'il y a lieu pour le gouvernement d'y prendre une participation. Dufaure propose un nouveau Cahier des Charges portant la concession à 99 ans et le concours du gouvernement sous forme d'une prise d'actions de 15 à 18 millions de francs. Tout s'annonce pour le mieux, lorsque le ministère est renversé. Les engagements de Dufaure doivent être soumis à son successeur, d'où nouvel

# Chemin de Fer à Maisons

***Première gare de Maisons-Laffitte***

examen et nouvelles négociations. Le nouveau ministre des Travaux Publics, le comte Jaubert, subordonne le concours de l'Etat à la traversée de Rouen permettant le prolongement futur de la ligne jusqu'au Havre. Le projet de loi prévoyant un prêt de l'Etat de 14 millions à 3 %, sans prise de participation, est adopté par les Chambres. Du côté des concessionnaires, on n'est pas resté inactif. Sur les 50 millions nécessaires à l'entreprise, y compris les 5 millions pour le service des intérêts, 36 sont déjà souscrits par les capitaux privés dès la constitution de la Compagnie, répartis pour moitié entre la France et l'Angleterre. La loi autorisant la concession est promulguée le 15 Juillet 1840.

Les travaux débutent le 1er Avril 1840 sous la direction de l'ingénieur Locke. Le percement des tunnels de Rolleboise, du Roule, de Venables et de Tourville est adjugé à la maison Mackenzie et Brassey qui a déjà réalisé des travaux similaires en Angleterre. Cette entreprise obtient également la partie de la ligne depuis Asnières jusqu'à Poissy, y compris les deux grands ponts sur la Seine et plus tard, la section comprise entre Poissy et le souterrain de Rolleboise. Ces travaux doivent être terminés le 1er Mars 1843. Concurremment les ponts d'Oissel et du Manoir sont adjugés à l'entreprise Calvé pour être terminés le 1er Janvier 1843. La fourniture des rails et des coussinets est répartie entre cinq usines dont le Creusot, Anzin et Fourchambault. Lors de l'assemblée générale du 30 Août 1842, l'ingénieur Locke fait le point sur la situation des travaux. L'achat des terrains touche à son terme. On ne rencontre de difficultés que pour les terrains de Batignolles où restent à exproprier quelques récalcitrants. Même situation pour la deuxième section, sauf sur une partie de la commune de Sotteville et à Rouen. L'ensemble de ces opérations porte sur 7 500 parcelles, la plupart acquises à l'amiable. Les adjudicataires de matériel roulant sont MM. Allcard et Buddicom pour la construction de 40 locomotives, 120 voitures de 2ème classe et 200 wagons à marchandises. Un traité est conclu avec les Messageries générales pour la fabrication de 36 voitures de 1ère classe. Enfin le 15 Avril 1843, le Journal des Chemins de Fer annonce que "dans quelques jours la totalité de la ligne de Paris à Rouen va être livrée par les entrepreneurs à la Compagnie et que le ministre des Travaux Publics va parcourir la partie de Paris à Mantes". L'inauguration officielle qui se déroule du 1er au 4 Mai 1843 est relatée en détail par l'Illustration dont ce sont les tout premiers pas.

La rédaction du Magazine de Maisons-Laffitte a le plaisir de vous présenter un fac-similé de cet article à l'occasion du 150ème anniversaire du passage du chemin de fer dans notre ville.

*Jacques Barreau*

***Tous nos remerciements à Monsieur Bizot pour le prêt de ses cartes postales.***

## Inauguration du Chemin de Fer de Paris à Rouen.

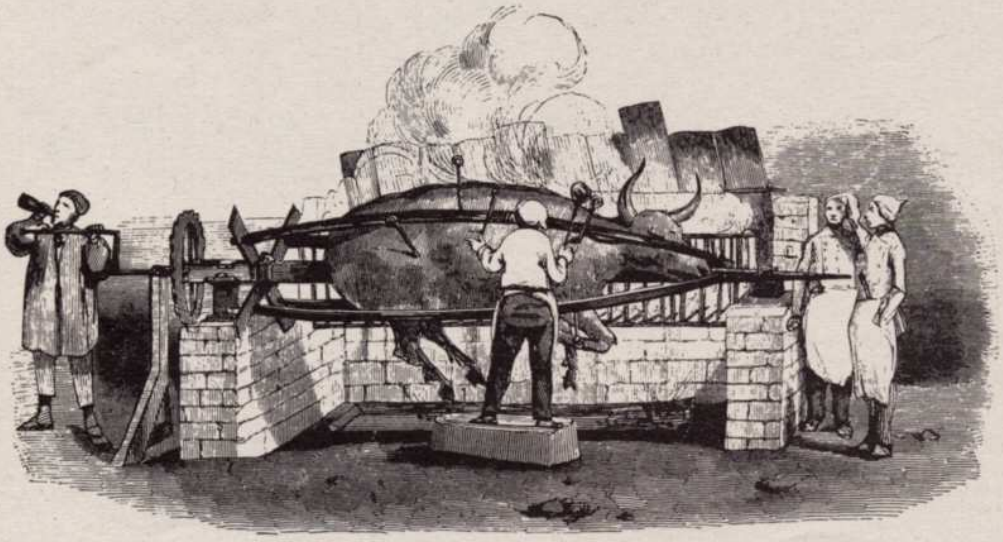
3 MAI 1843.

Alerte! lecteurs, il n'est pas encore temps de vous reposer; car l'industrie est infatigable, et elle vous convie aujourd'hui à une fête nouvelle. Hier le chemin qui allait puiser au centre de la France les produits du travail national et de la richesse agricole; aujourd'hui le chemin qui va chercher dans vos ports les produits exotiques et les denrées coloniales. Tout change d'aspect, et les hommes et les choses, et le langage et les habitudes. Hier vous avez remonté vers cette belle Touraine, au climat si doux, à la robe émaillée de fleurs, au dialecte pur et choisi; aujourd'hui vous allez descendre le cours de ce beau fleuve qui, né dans les montagnes de la Côte-d'Or, va se perdre dans la mer par une embouchure de trois lieues de large, et vous traverserez cette belle Normandie qui a pour fleurons à sa couronne l'agriculture, le commerce et l'industrie. Dans la contrée que votre œil a embrassée hier, vous avez vu plus de châteaux que d'usines, aujourd'hui, au contraire, si par moment vous voyez sur les hauteurs qui bordent la Seine quelque vieux château féodal, aux murs lézardés, aux tourelles en ruine, au nom historique, plus souvent encore vous reconnaîtrez de loin la ville manufacturière, l'usine aux murailles noircies par la houille, autour de laquelle se groupent, comme des enfants autour de leur mère, quelques chaumières à la livrée de l'usine, noires comme elle, habitées par des centaines d'ouvriers qui le jour trouvent près d'eux leur pain quotidien, et le soir, à la veillée, goûtent les joies du foyer domestique.

C'est un beau pays que celui qu'arrose la Seine, ce Pactole de la Normandie! et quel mouvement, quelle vie, dans cette riche vallée! Là ce sont deux routes de terre, où tous les jours passent des milliers de voitures; entre ces routes, c'est une voie navigable que sillonnent de gracieux bateaux à vapeur, de lourds chalans hâlés par des chevaux; et tous ces bruits se mêlent, se confondent, et donnent une âme à cette belle nature. Et voilà qu'à ces trois sources de prospérité vient se mêler un chemin de fer; voilà qu'à ces vigoureux chevaux, à ces légers bateaux qui trouvent un élément de vitesse dans la résistance de l'eau que repousse leur puissante palette, vient se substituer, non, je me trompe, s'ajouter la force de la locomotive, la merveille de ce siècle, cette espèce de Léviathan intelligent et soumis, qui glisse rapide comme la pensée, franchissant les fleuves et les vallées, s'engloutissant sous les montagnes et reparaissant un instant après, toujours haletant et formidable, avec son souffle saccadé et son aigrette de fumée et de vapeur. Heureux pays! pour lequel la nature a tout fait, et que l'art a choisi pour y écrire une des plus belles pages de son histoire. Hier encore, en 1841, il y a deux ans à peine, et qu'est-ce que deux ans dans le siècle où nous vivons? hier encore, les vallées étaient spacieuses, les montagnes intactes, la Seine libre et glorieuse, et voilà qu'aujourd'hui, 3 mai, les vallées sont comblées, le fer et la poudre ont pénétré dans les entrailles de la montagne, et la Seine ronge, furieuse, les culées de trois nouveaux ponts! Qu'on vienne encore citer les gigantesques travaux des Romains et leurs aqueducs, et leurs routes immortelles! Nul ne sait combien de victimes ont péri à la tâche, combien d'années le peuple vaincu a gémi sous le fouet du centurion. Ici rien de tout cela : Une médaille va répondre aux siècles futurs. Cette médaille portera d'un côté : commencé en 1841; de l'autre, terminé en 1843.

En voyant ces travaux cyclopéens, ne se croirait-on pas transporté aux temps bibliques ou mythologiques! Dans la Bible, les murs de Jéricho s'écroulent au son des trompettes des Hébreux. Aujourd'hui le rocher de Douvres disparaît tout entier sans bruit et sans laisser de trace; un signal est donné, et le feu des hommes, aussi terrible que le feu du ciel, pousse et renverse dans la mer, qui se referme silencieuse, des masses de granit.

Au son de la lyre d'Amphion, les pierres viennent se placer d'elles-mêmes sur les murailles de Thèbes, et quand il dépose sa lyre, Thèbes, la ville aux cent portes, a sa ceinture de fortifications. Nos ouvriers, il est vrai, sont moins harmonieux, et je crois que leurs plus doux chants ne déplaceraient pas le moindre grain de sable; mais ils s'animent l'un l'autre par leurs cris, par leurs chansons, et, le pour-boire aidant, le pont est jeté, le viaduc couronné, le souterrain voûté, en moins de temps qu'il n'en fallait autrefois pour en faire le projet.



(Rôtissage du bœuf à Maisons. — *Le tourneur de la broche* : Un Anglais. — *Les cuisiniers* : Gien, de Paris; Poua, de Belleville; Fiault, de Poissy.)

La compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen avait convié pour son inauguration moins de monde que la compagnie d'Orléans; aussi, au lieu de quatre convois, il n'y en a eu que deux.

Le premier départ a eu lieu à huit heures du matin. Le convoi était composé de dix-huit wagons et de deux locomotives, et tenait sur la voie la longueur énorme de près de 150 mètres; ce n'est pas, il faut l'avouer, la particularité la moins étonnante de ces nouvelles voies de communication, celle qui excite le moins l'admiration des populations, que cette espèce de puissance magique qui déplace et donne des ailes à ces lourds wagons, et transporte avec la rapidité de la pensée des milliers de voyageurs.

Le convoi des princes, qui avaient voulu aussi participer à cette seconde inauguration, n'était composé que de voitures de luxe. Ce sont de vastes coupés, des diligences divisées en stalles, sur les panneaux desquelles brillent soit les armes de la famille royale, soit celles de la ville de Rouen et de la ville de Paris.

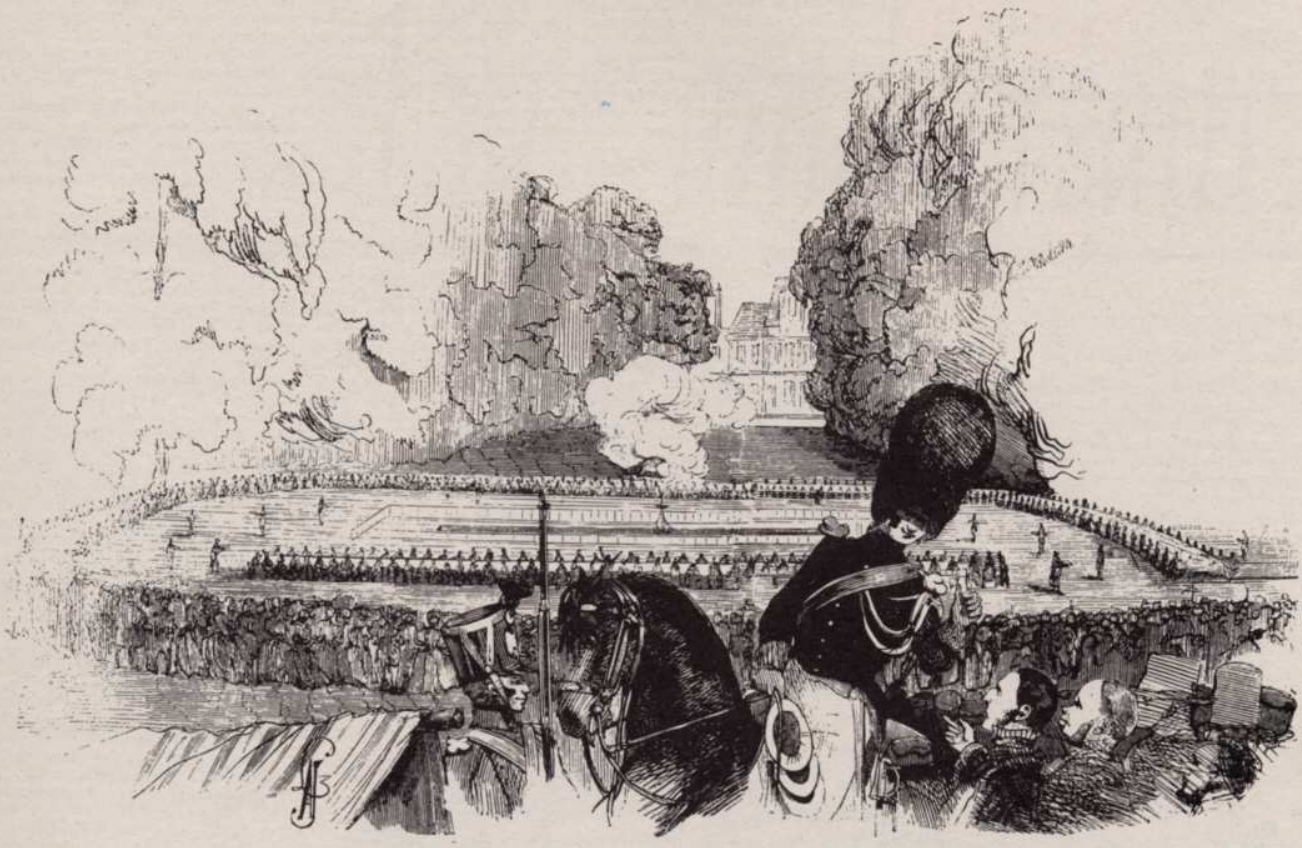
La voiture qui a reçu les princes et quelques hauts dignitaires de l'État, et dont nous donnons le dessin, est une espèce d'omnibus, ou plutôt de salon élégamment décoré, à l'extrémité duquel se trouve un fauteuil richement sculpté; c'est là que le duc de Nemours a pris place; le duc de Montpensier, MM. de Rambuteau, Teste, Duchâtel, et Cunin-Gridaine se sont assis sur les banquettes longitudinales, et, à huit heures et demie, le convoi d'honneur s'est mis en marche au son de la musique militaire.

La gare de Rouen est commune avec celle de Saint Germain et de Versailles : elle se divise en deux groupes de six voies, avec quatre quais d'embarquement et de débarquement. En dehors des quais extrêmes, et sur les parties latérales, on construit une série d'arcades qui recevront les divers bureaux; ces arcades sont destinées à soutenir une charpente monumentale qui embrasse les douze voies et les quatre quais. Quant à présent, les voyageurs continuent à monter dans les convois par la pluie ou le soleil, suivant qu'il plaît à Dieu; nous avons entendu de nombreuses plaintes sur cet oubli indécent de la commodité du public. Quoi qu'il en soit, la charpente est en projet, et nous devons nous déclarer satisfaits, surtout si de cette attente doit naître un monument. Nous souhaitons que la compagnie de Rouen ne se trouve pas un jour à l'étroit dans cette gaîne où viennent aboutir déjà trois chemins de fer, et où l'on espère voir encore arriver un embranchement de la ligne de Belgique et d'Angleterre, et qu'elle ne comprenne pas qu'elle a payé un peu cher l'économie de 13 millions qu'elle a faite en empruntant au chemin de Saint-Germain son entrée dans Paris.

Le chemin de fer que nous allons parcourir a été commencé, dit la chronique, le 1er mai 1841. Ainsi, deux ans ont suffi pour faire sortir cette œuvre du néant; l'imagination recule, effrayée, devant les travaux considérables, les difficultés sans cesse renaissantes dont est parsemé ce chemin; mais, quoique nous reconnaissions que celui qui a dirigé et exécuté ces travaux est un homme d'un haut mérite, nous ne pouvons dissimuler que plusieurs ouvrages d'art ont paru généralement laisser quelque chose à désirer.

La partie commune aux deux chemins de Saint-Germain et de Rouen s'étend sur une longueur de 8,850 mètres; ils se séparent près de Colombes, où le chemin de Rouen a une station, d'où il se dirige sur la Seine, qu'il passe à Bezons. Tous les ponts sur lesquels le chemin traverse la Seine présentent cette particularité, qu'ils sont doubles. La Seine forme sur tout son parcours des îles nombreuses, qui ne sont pas la partie la moins pittoresque du trajet que l'on fait en bateau à vapeur. Le pont de Bezons a neuf arches de 30 mètres d'ouverture. De là le chemin traverse à peu près en ligne droite le détour que forme la Seine pour aller passer au Pecq et la retrouve à Maisons, où il la passe sur un autre pont de cinq arches de 30 mètres d'ouverture. Tout le monde connaît cette magnifique propriété qui a pris le nom de son possesseur, et qui est pour ainsi dire enclavée dans la forêt de Saint-Germain. Le château

(Transport du bœuf découpé.)



(Repas des ouvriers, à Maisons.)

date de 1658, et a été bâti par Mansard; vendu pendant la révolution comme bien national, Napoléon l'acheta pour le donner à son fidèle Lannes. Depuis, M. Jacques Laffite en devint acquéreur. Mais la révolution de Juillet, qui, en élevant si haut la réputation de l'homme, porta un coup fatal à la fortune du banquier, le força à se défaire d'une partie de cette propriété. On a divisé le parc, qui a mille arpents, en petits lots, sur lesquels des littérateurs, des artistes, des hommes du monde, ont construit, suivant leurs goûts ou leur fortune, qui un cottage anglais, qui un chalet suisse, qui une maisonnette gothique; le pittoresque a pu y gagner, mais l'ensemble est défloré et a perdu son caractère grandiose.

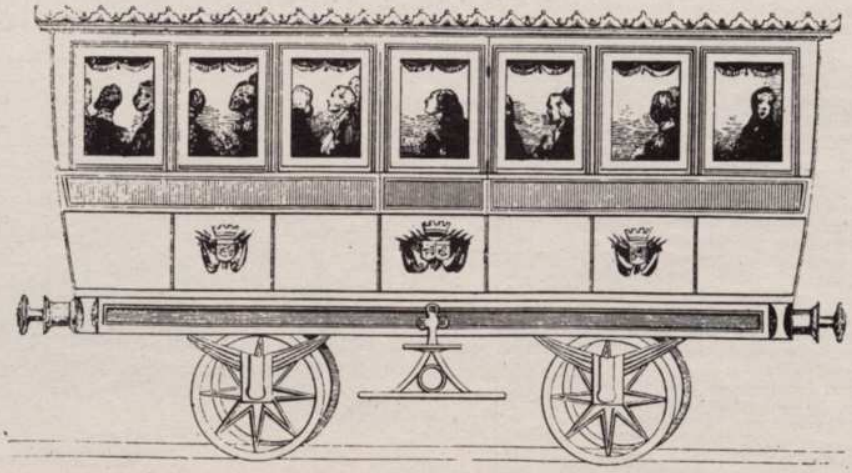
C'est dans ce parc qu'a eu lieu ces jours passés un repas en harmonie avec les mœurs anglaises, et qui rappelle les festins des héros d'Homère. Un bœuf entier a été servi rôti à six cents ouvriers, qui venaient de mettre la dernière main au pont de Maisons. M. Laffite présidait à ce banquet.

En quittant Maisons, la ligne se développe à travers la forêt de Saint-Germain, sur une longueur de près de deux lieues pour arriver à Poissy, cette vieille ville, qui, en 868, sous Charles le Chauve, fut le siége d'une assemblée générale des grands et des prélats du royaume. Maintenant Poissy n'est plus connu du public que par son marché de bestiaux et des malfaiteurs, que comme un lieu de détention. Triste retour des choses d'ici-bas!

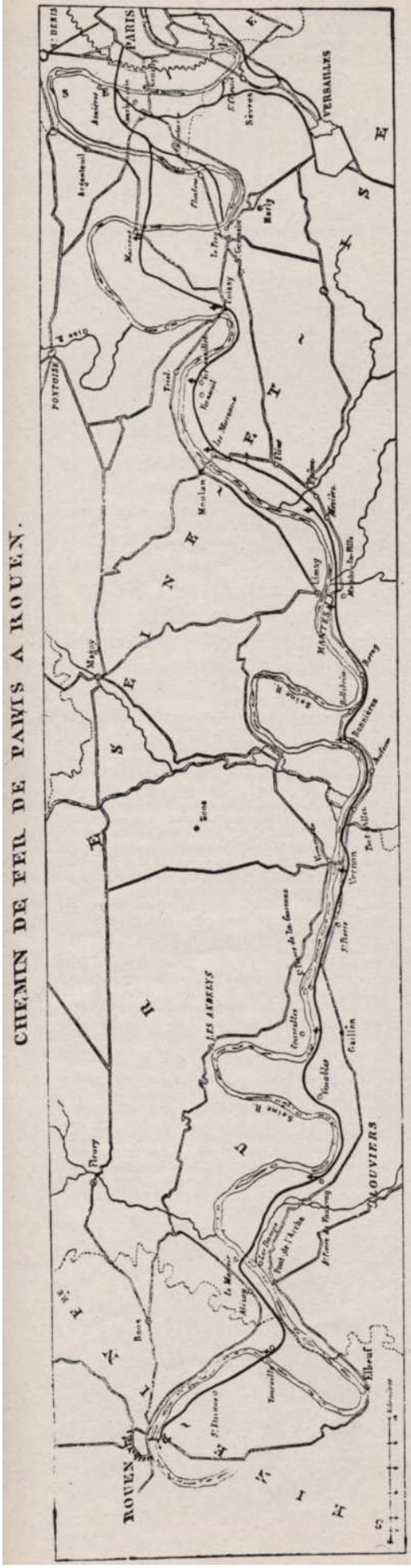
A partir de Poissy, on reste constamment sur la rive gauche de la Seine, dont on s'éloigne plus ou moins, suivant les caprices du chemin, tantôt la surplombant, pour ainsi dire, tantôt s'en écartant, comme ferait un observateur qui s'éloignerait pour mieux jouir d'un point de vue pittoresque.

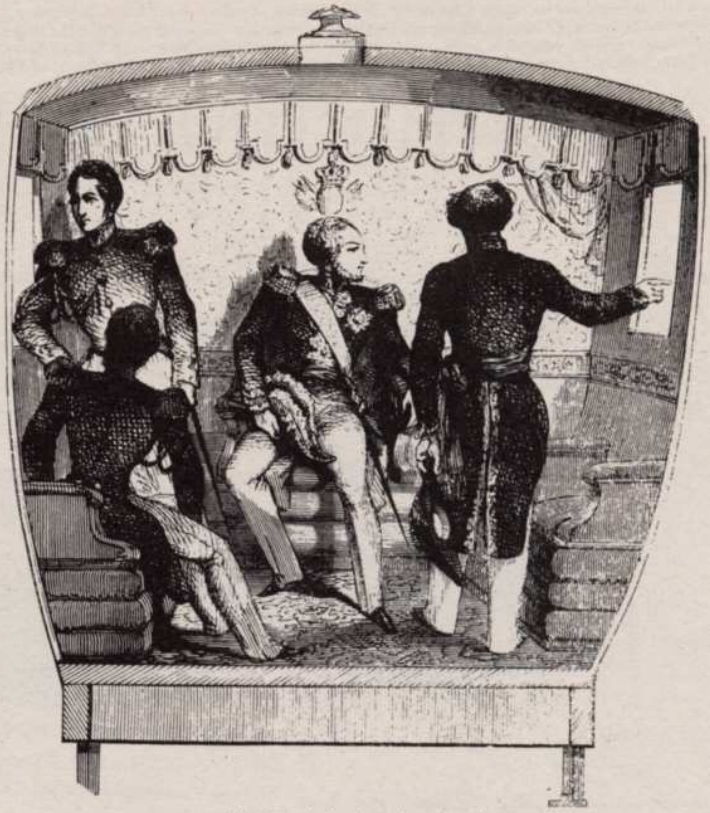
Rien ne peut rendre la magnificence du spectacle toujours nouveau que l'on a sous les yeux pendant 24 ou 25 lieues; et qu'on ne vienne pas dire qu'on ne jouit pas du paysage quand on est emporté par la locomotive : le paysage n'est pas à vos pieds, il est au loin, dans les masses surtout; et si les objets qui bordent le chemin fuient avec une rapidité qui vous donne le vertige, ceux qui sont à bonne distance posent complaisamment devant vous, et vous avez tout le temps d'en saisir l'ensemble et les détails; et ce serait vraiment fâcheux de passer dans cette luxuriante vallée de la Seine comme un aveugle, sans se réjouir le cœur et les yeux des beautés si pittoresques et si multipliées qui s'y présentent à chaque inflexion nouvelle du chemin. Ce n'est pas une partie seulement qui est ainsi, comme sur le chemin d'Orléans; c'est toute la vallée. Là, il n'y a pas de Beauce, pas de Sologne; il n'y a que la grasse Normandie, ses beaux pâturages, ses troupeaux bondissants, ses châteaux sur le versant des collines, ses bois qui couronnent les hauteurs et les îles si verdoyantes de la Seine.

Triel, Meulan, Epones, Mantes, voilà les diverses stations du chemin; et chacune est si coquette, si gracieuse, qu'on serait tenté de quitter le convoi et d'y transporter ses dieux lares; Mantes surtout avait mis ses habits de fête pour saluer le passage du convoi d'inauguration : un arc de triomphe orné de guirlandes de feuilles et de fleurs attendait le prince; la garde nationale était sous les armes, et l'œil découvrait, au milieu de cette verdure et de cet appareil militaire, de gracieuses figures de femmes qui souriaient à ce spectacle nouveau. Elles aussi auraient bien voulu qu'on leur permît de faire partie de cette marche triomphale. Mais le signal du départ est donné; 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 cela? Quatre minutes au plus. Et cependant, comme les cœurs ont battu pendant ces quatre minutes! on se trouvait lancé d'un bond dans le domaine de l'inconnu. Avançait-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 le voir. — Eh quoi! quatre



(Profil de la voiture des princes.)



(Intérieur de la voiture des princes.)

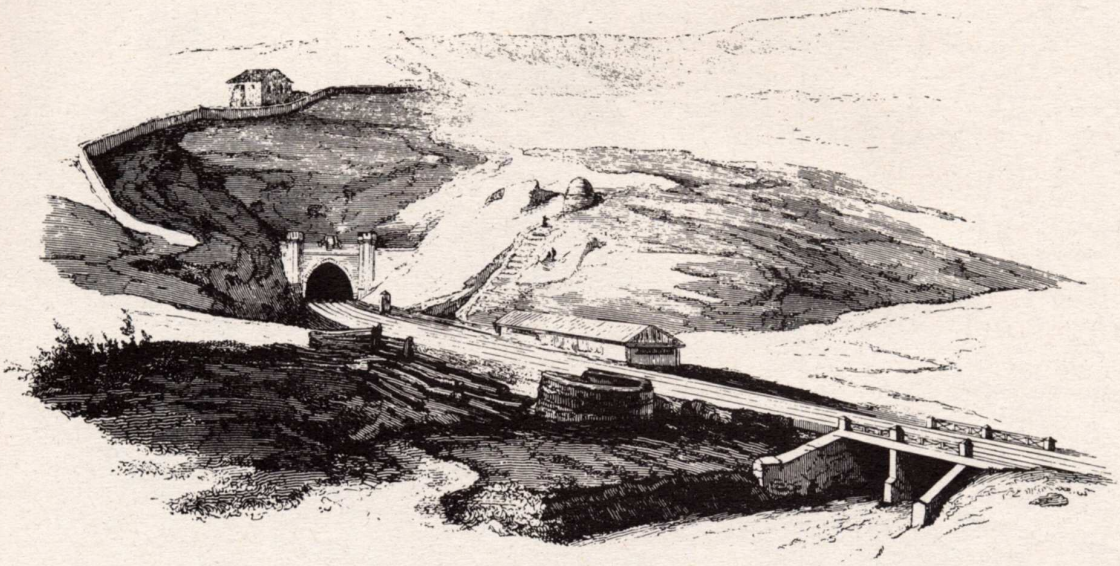
minutes seulement, et nous avons passé le souterrain; mais c'est admirable! mais qui donc a frémi? C'est une plaisanterie, quatre minutes! Oh! mon Dieu, oui, pas davantage; et dans ces quatre minutes il vous est passé par le cœur des sensations infinies: vous avez pensé à vous, à vos parents, à l'événement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

(Pont de Maisons.)

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 mètres ou à environ 250 pieds au-dessus de vos têtes; le souterrain forme une ligne droite de 2,625 mètres de longueur, et est voûté sur presque tout son parcours.

Vous avez encore trois souterrains à traverser avant d'arriver à Rouen, dont l'un a 1,700 mètres. Mais qu'est-ce que cela auprès de celui de Rolleboise? Les têtes de chacun de ces souterrains sont flanquées de deux tours octogones, surmontées des armes des deux villes que rapproche le chemin de fer. C'est un heureux rapprochement, c'est un symbole d'union entre ces deux grandes cités, dont on doit savoir gré aux constructeurs;

c'est une idée d'artiste née dans un esprit d'ingénieur. Nous avons encore à passer deux fois la Seine, au Manoir et à Oyssel, sur deux ponts doubles qui ont ensemble seize arches de 30 mètres d'ouverture; et puis dans un instant nous allons saluer Rouen et ses vieilles flèches, la jeune et la nouvelle ville, la ville qui a vu périr Jeanne d'Arc et naître Corneille, et la ville du commerce et des marins. Encore quelques pas le long de la vaste forêt du Rouvray. Entendez-vous déjà les cris de joie que fait naître le sifflet de la locomotive? c'est que la ville entière est venue là, descendant de ses faubourgs, passant ses ponts, parée, joyeuse, fêtant à la fois le 1er mai et le 3 mai, la fête du Roi et la fête de l'industrie; c'est que pour elle tout se résume



(Tunnel de Rolleboise.)

dans cette grande solennité dont elle comprend instinctivement la portée; car, se disait-elle, pourquoi aurait-on dépensé tant de millions, s'il ne devait pas en résulter pour tous un bien-être nouveau? A quoi bon cette pluie d'or jetée sur la terre, sur le fleuve, dans les montagnes, si nous ne devons pas avoir une goutte de cette rosée? Et le bon sens du peuple est admirable; il ne se trompe jamais; il n'a pas le raisonnement, il a l'instinct, qui le sert mieux, souvent, que les lumières qui éblouissent l'intelligence.

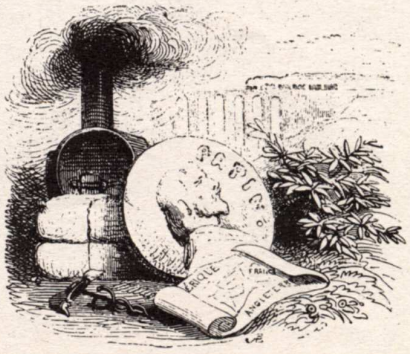
Aussi voyez dans cette vaste plaine où le chemin de fer a assis les bases de sa gare, voyez sur les hauteurs, sur les toits, sur les ponts, cette foule compacte, serrée, haletante,

(Tunnel de Tourville.)

qui vient là pour joindre sa prière à celle du prêtre qui bénit, ses applaudissements sympathiques à ceux que donnent les princes à l'ingénieur du chemin.

Dans cette vaste plaine sont rangées les troupes de la garnison de Rouen, les gardes nationales accourues de dix lieues à la ronde, puis les différents corps de métiers, chacun avec sa bannière, ses attributs. Là, ce sont les ouvriers des Chartreux qui ont confectionné toutes les locomotives qui circulent sur le chemin de Rouen; là, les terrassiers, les charpentiers, les maçons, dont les mains calleuses ont tracé sur leur drapeau le touchant témoignage de leur reconnaissance pour les entrepreneurs du chemin, MM. Brassey et Mackensie. Quelle plus douce récompense peuvent désirer ces rudes travailleurs, qui, en deux ans, ont attaché leur nom à une œuvre immortelle? Aussi la chacun a sa part : aux hommes intelligents qui ont créé, le duc de Nemours donne, de la part du roi, la croix de la Légion-d'Honneur; aux hommes de labeur qui ont exécuté, les ouvriers donnent tout ce qu'ils peuvent donner, la preuve de leur naïve admiration.

Pour qui n'a pas vu ce spectacle imposant il n'est pas de paroles qui puisse le rendre. C'était une fête comme Rouen n'en avait jamais vu, et nous tous, Parisiens, qui avions quitté, quatre heures auparavant, la ville la plus remuante, la plus empressée, la plus populeuse, nous en avons emporté des souvenirs ineffaçables. Rien n'y a manqué, ni un splendide et délicieux banquet de huit cents couverts, présidé par le duc de Nemours, et servi avec le plus grand ordre, ni même cette pluie bienfaisante, la Providence de la Normandie; elle aussi a voulu prendre sa part de cette fête. Le Normand est resté ferme à son poste pour recevoir son hôte connu, et pendant que nous, étrangers, nous cherchions un refuge contre l'ondée, il lui a fait accueil et l'a reçue en souriant. Bonne pluie! bon Normand!

Cependant l'heure du départ s'approche, les princes ont passé la revue des troupes et des corps de métiers, ils vont franchir le pont et assister au dîner, au bal, que la ville a préparés pour eux, et toute cette foule est toujours là, attendant le départ, comme elle a attendu l'arrivée, attentive, inquiète, s'approchant des machines avec défiance, cherchant à reconnaître l'agent inconnu qui leur donne la puissance et la vitesse. Le sifflet a retenti : il faut partir.

Adieu! bons Rouennais! adieu, Saint-Ouen, et vous tous, grands hommes auxquels la patrie reconnaissante a élevé des statues, Corneille, Boïeldieu! nous vous quittons pour revoir encore une fois, avant le coucher du soleil, avec des teintes nouvelles, un horizon nouveau, les coteaux admirables et les riches plaines qu'arrose la Seine. Adieu! mais nous reviendrons; nous sommes vos voisins maintenant de par la locomotive, et nous en profiterons. Qui parlera de Saint-Germain, de Versailles? qui voudra y aller? Mais Rouen, à la bonne heure. Adieu et merci!