

Les tribulations de la ligne Paris-Rouen avant 1843

Les premiers projets se succèdent dès 1825 défendus notamment par les adjudicataires des premières lignes en France, Roanne - Andrézieux (1828) ou Paris - Orléans (1840) et par des industriels français et anglais soucieux de réaliser des économies substantielles sur le transport des marchandises.

Comme avec le projet de Grumbach en 2009, une lutte s'installe, dès le début des discussions, entre les tenants d'une ligne par les plateaux et le Vexin et ceux favorables à une ligne empruntant la vallée de la Seine (cf plan).

En 1835, par exemple, le Service des Ponts et Chaussées présente un projet de ligne Paris - Le Havre par Gisors qui desservirait Rouen par un embranchement empruntant la vallée du Robec. La même année, un projet présenté par M. Riant, avec l'aide de l'ingénieur Polonceau et le soutien du banquier Jacques Laffitte, propose un trajet Paris - Rouen suivant la vallée de la Seine dont le tracé, selon Polonceau, passerait "par les pays les plus riches en industrie et en commerce... où les populations sont les plus agglomérées, ce qui offrira le plus de produits immédiats".

Le 26 mai 1838, après moult discussions et projets, l'Etat décide d'accorder la concession de la ligne Paris-Rouen à une troisième équipe, nettement moins disante, composée notamment de MM. Leboe et Chouquet, du comte Jaubert, du banquier espagnol Aguado avec l'appui du duc Decazes et d'Odillon Barrot. Mais le contrat est rapidement résilié du fait de nombreux oublis ou de sous-estimations. La réalisation de la ligne coûtera plus du double de ce qui était prévu par cette équipe.

Finalement, le 23 mai 1840, c'est une quatrième équipe qui remporte le marché. Une équipe franco-anglaise conduite par Charles Laffitte (le neveu de Jacques) et Edward Blount (père et fils), une famille de banquiers d'origine écossaise vivant en France. Ce sont ces derniers qui firent appel à l'ingénieur britannique Joseph Locke et aux entrepreneurs William Mackenzie et Thomas Brassey pour conduire les travaux, passant par la vallée de la Seine, avec un capital et des ouvriers, pour moitié au moins, anglais.

Joseph Locke a fait son apprentissage avec le pionnier George Stephenson, qu'il assiste pour la construction de la première grande ligne régulière au monde Manchester - Liverpool, mise en service en 1830.

Dans le cadre d'une concession de 99 ans, les concessionnaires bénéficieront d'un prêt de l'Etat de 14 M de francs, à 3% et financeront le reste pour un total de dépenses tournant autour de 68 millions de francs.

Mise en service le 3 mai 1843, la ligne Paris - Rouen fut rentable dès le premier mois d'exploitation.

La ligne Rouen - Le Havre a été concédée en 1842 à une société dirigée également par Charles Laffitte et fut inaugurée le 21 mars 1847.

Sources :

Virginie Maréchal, "La construction des lignes de chemins de fer de Paris à Rouen et de Rouen au Havre (1839-1847), *in Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 4, printemps 1996, pp. 64 - 89

Denis Hannotin et Christine Moissinac, *Antoine-Rémy Polonceau (1778-1847). Un Homme libre, un ingénieur au parcours éclectique*, Presses des Ponts, 2011, pp. 203 - 212