PARIS-ORLÉANS

PAR CHAMPIN.

„Mysterieux comme tout ce qui est grand, l'avenir des chemins de fer
„se laisse a peine comprendre à l'esprit le plus vaste, mais il realisera, n'en
„doutons pas, les magnifiques espérances de gloire, de richesse et de civilisation
„qu'il a fait naître "

Extrait du discours prononcé par M^gr Le Duc de Nemours au Banquet d'Inauguration

Imp J Rigo et C^ie

PARIS-ORLÉANS

OU

PARCOURS PITTORESQUE

DU

CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLÉANS

PUBLIÉ SOUS LES AUSPICES

DE M. F. BARTHOLONY

PRESIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DU CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLEANS

PAYSAGES, SITES, MONUMENTS, ASPECTS DE LOCALITÉS

CHOISIS PARMI CE QU'IL Y A DE PLUS REMARQUABLE SUR TOUT LE TRAJET

PAR CHAMPIN

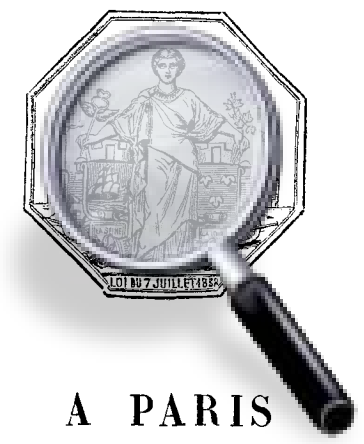
TEXTE

PAR SALVADOR TUFFET

« Mystérieux comme tout ce qui est grand, l'avenir des chemins de fer se laisse a
« peine comprendre a l'esprit le plus vaste, mais il réalisera, n'en doutons pas, les
« magnifiques espérances de gloire, de richesse et de civilisation qu'il a fait naître »

(*Extrait du discours prononcé par* M. LE DUC DE NEMOURS *au banquet d'inauguration*.)

- Numérisation M. Paques Montréal 2008 -
- Edition numérique Les Passerelles du Temps Lyon 2008 -



A PARIS

CHEZ L'AUTEUR, 2, RUE DES PYRAMIDES

A ORLÉANS

CHEZ ALPH. GATINEAU, 78, RUE ROYALE

—

1845

PARIS-ORLÉANS

PROSPECTUS-SPÉCIMEN

La pensée qui conçut et fit exécuter le chemin de fer de Paris à Orléans, est la même qui a inspiré l'ouvrage que nous annonçons au public

S'il est vrai que l'histoire, à son début, suivit le cours des fleuves pour s'arrêter sur leurs bords, soit dans les villes, soit dans les bourgs, afin d'y relever tous les faits et toutes les légendes dont elle cherchait à s'enrichir, ce qui fit donner aux grands cours d'eau le nom métaphorique de *chemins qui marchent*, ne peut-on pas prédire en ce moment à nos lignes de fer le même résultat historique? En effet, les populations qui se groupaient autrefois le long des fleuves, viennent maintenant se ranger le long des chemins de fer, ces voies rapides de la civilisation moderne. Fidèles à cette tendance de notre époque, nous entreprenons aujourd'hui l'histoire des populations riveraines du chemin de fer de Paris à Orléans, et la reproduction de leurs paysages les plus pittoresques.

Notre *Paris-Orléans* est destiné à relier ces deux villes et les points intermédiaires principaux, par le crayon et par une description, tantôt littéraire et artistique, tantôt simplement industrielle. Ainsi chaque livraison de *Paris-Orléans*, dans le format in-4° jésus, contiendra, sous une belle couverture, *la Vue* d'un site, d'un monument, d'une localité, ou même d'une propriété particulière, située sur le trajet du chemin de fer. Cette vue, exécutée à deux teintes par le crayon du célèbre paysagiste Champin, sera tirée avec la dernière perfection par les presses lithographiques de la maison Rigo frères. Quant à la typographie, citer le nom de Lacrampe, c'est tout dire, tout promettre.

Le Texte occupera quatre pages in-4° par chaque livraison, et donnera, ainsi que nous l'avons indiqué, un précis historique, ou d'économie industrielle, sur les divers sujets reproduits par M Champin. De la sorte, chaque livraison formera un tout complet; mais en même temps, la collection entière permettra à l'homme politique, industriel, ou même au simple amateur, d'embrasser d'un seul coup d'œil l'histoire pittoresque et monumentale des points principaux que traverse le chemin de fer de Paris à Orléans, et d'apprécier ainsi l'utilité de ce vaste parcours

Les communes riveraines trouveront également dans notre texte un écho de leurs vœux et de leurs besoins; puis, nous ferons de fréquentes excursions dans les propriétés voisines du chemin de fer, pour recueillir tous les souvenirs soit d'histoire, soit de simple mais intéressante chronique, qu'elles pourront nous offrir; enfin nous ne négligerons rien de ce qui pourra contribuer à faire de notre ouvrage, sous le double rapport du crayon et de la narration, un tableau aussi complet que possible du vaste parcours du chemin de fer de Paris à Orléans, en associant ainsi la portée de l'histoire à la création de la première grande ligne de fer dont s'enorgueillit la France.

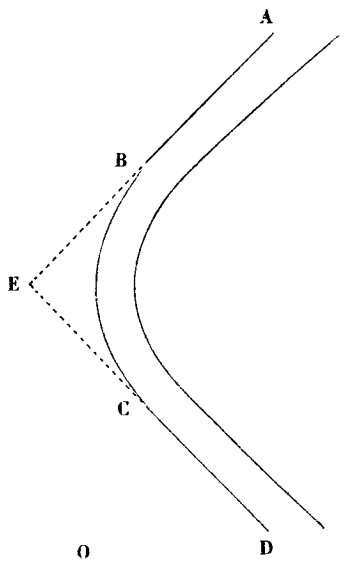
EFFETS D'OPTIQUE

QUE PRÉSENTE LE DÉVELOPPEMENT PERSPECTIF D'UN CHEMIN DE FER.

Les considérations suivantes de M. Champin sont un préambule indispensable pour l'ouvrage que nous annonçons au public.

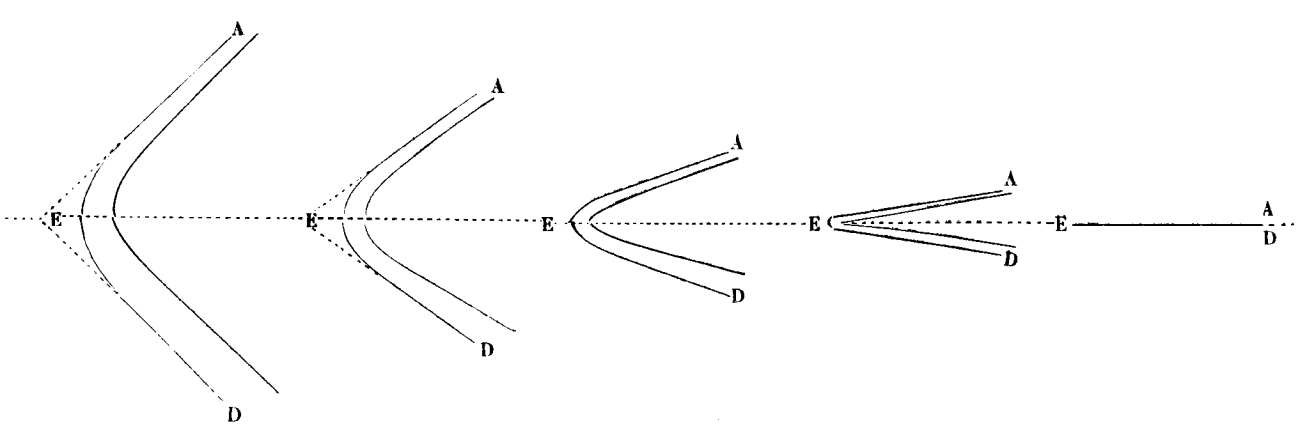
Quand on veut se représenter un chemin de fer, on le voit aussitôt sous formes de grandes lignes sensiblement horizontales, composées d'alignements droits, réunis entre eux par des arcs de cercles, dont le peu de courbure indique assez des rayons d'une grande longueur.

Ces images se présentent naturellement à l'esprit, parce qu'elles sont conformes à la réalité, et aussi par l'habitude que ceux qui s'occupent de chemins de fer ont nécessairement contractée, d'avoir constamment sous les yeux des plans et nivellements où les lignes sont traduites par des projections géométriques. Mais, quand on entreprend de les mettre en perspective et de les encadrer dans le paysage, elles changent complétement d'aspect.

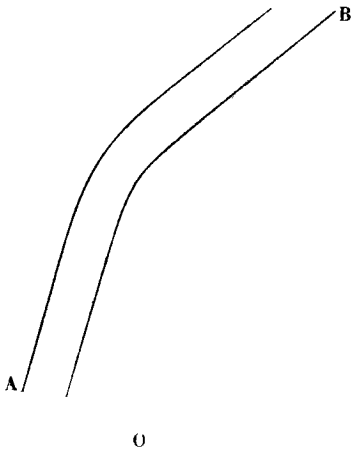


Les chemins de fer, dans ce cas, se traduisent par des lignes qui peuvent prendre toutes les directions possibles par rapport à l'horizon : les courbes peuvent complétement disparaître, les lignes montantes ou descendantes se tracer dans le cadre sous des inclinaisons précisément contraires à la réalité.

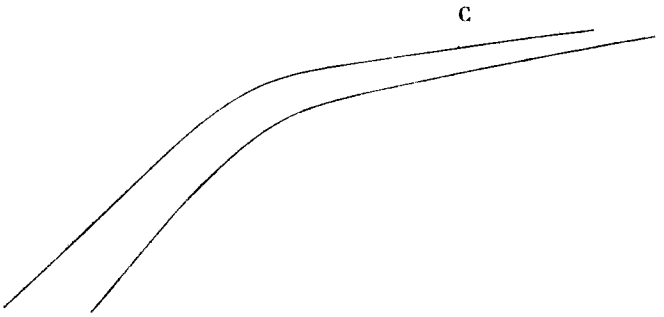
Soient A B, C D, deux alignements réunis par une courbe, l'angle E, que prennent entre elles leurs directions prolongées, se projettera sur le papier selon sa véritable grandeur sur un plan géométral, ou sur une carte géographique, c'est-à-dire si l'on suppose le point de vue infiniment éloigné au-dessus du plan de projection. Si maintenant on suppose le point de vue placé par exemple en O, à une hauteur limitée au-dessus du chemin de fer, l'angle E paraîtra diminuer.



A mesure que le point de vue viendra à baisser, le rapprochement des lignes sera de plus en plus sensible. La courbe se réduira dans la même proportion, jusqu'à devenir presque nulle, et si on arrive au cas extrême où l'œil se trouve placé dans le plan des rails, les deux alignements se projetteront sur une seule ligne A E, et la courbe disparaîtra tout à fait.

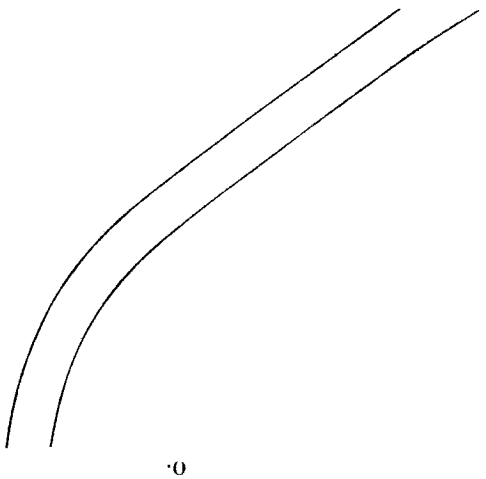


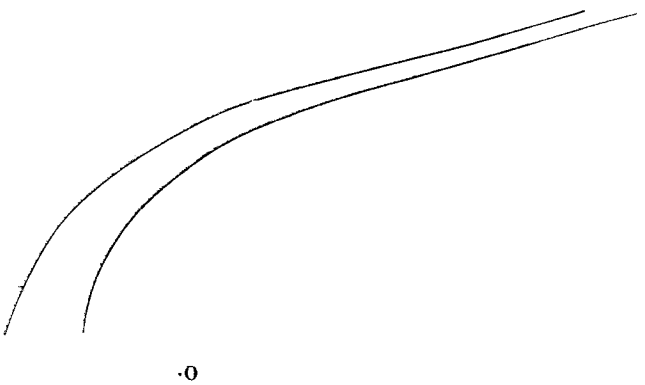
Soient deux alignements successifs, vus du point O. En les mettant en perspective, on aura nécessairement une figure analogue à celle-ci, C.

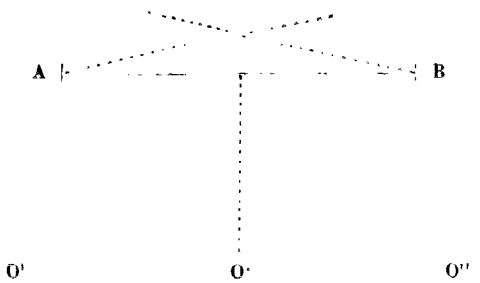


et quoique la pente des deux alignements puisse être la même, ils se trouveront nécessairement exprimés par des inclinaisons tout à fait différentes par rapport aux lignes d'horizon. Si même la pente était dirigée de A vers B, il n'en faudrait pas moins faire monter les lignes vers le fond du tableau, c'est-à-dire en sens précisément contraire à leur inclinaison véritable.

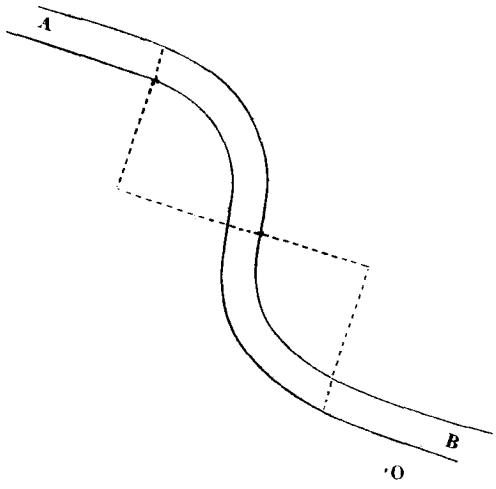
Si, au lieu de deux alignements droits, on avait un alignement et une courbe, le chemin venant à se diriger vers le point de vue, se montrerait sur toute sa largeur dans le premier plan, ce qui, pour des yeux habitués à se préoccuper des projections géométriques, lui donnerait infailliblement l'air de descendre rapidement vers le spectateur.

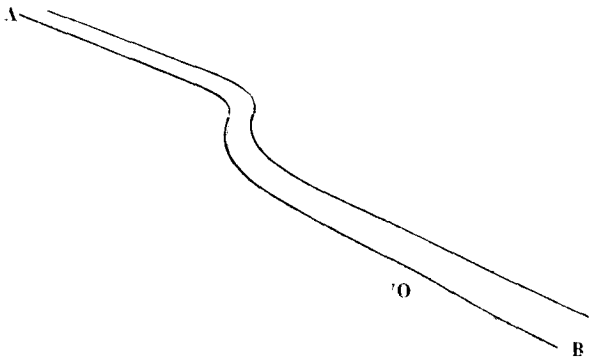






Supposons une portion du chemin de fer A B horizontale et droite, vue sur une petite longueur. Dans le paysage, si le point de vue est en O, le chemin se traduira par une ligne horizontale; mais s'il est en O', il faudra bien faire monter la ligne de gauche à droite, s'il était en O'', la ligne mon-





terait de droite à gauche, et cela indépendamment de la petite inclinaison qu'on pourrait supposer au chemin, et qui ne modifierait ces résultats que d'une manière insensible.

Si l'on suppose deux courbes d'égal rayon et de même longueur, mais en sens contraire A B, et qu'on veuille les mettre en perspective, la première, près du point O, paraîtra nécessairement beaucoup plus développée et moins raide que la seconde, quoiqu'en réalité elles soient parfaitement semblables.

Si l'on n'avait à représenter qu'une ou deux vues de chemin de fer, il serait facile de les choisir de manière à ne pas se donner les cas particuliers qui peuvent choquer à la première vue certains spectateurs; mais dans un ouvrage dont le premier but est de faire voir un chemin de fer sous toutes ses faces, où d'ailleurs il n'est pas permis de faire abstraction absolue des exigences artistiques pour le choix des sites et pour l'ensemble du paysage, il est difficile de ne pas rencontrer fréquemment des apparences d'anomalies plus ou moins prononcées. Si ces apparences accusent l'auteur, il devra compter sur les explications qui précèdent pour désarmer la sévérité de la critique.

J'ajouterai que la représentation pittoresque des chemins de fer étant un travail nouveau en quelque sorte dans les arts, a besoin, pour être bien comprise sur quelques points, d'être méditée par les personnes initiées à ce genre d'étude; et, quant à l'ensemble, il ne me reste qu'à réclamer la confiance que la personne chargée d'un travail aussi important est supposée mériter.

PARIS. — Typographie LACRAMPE et Comp., rue Damiette, 2.

Dessine d'après nature et lith. par Champin

Imp. Rigo f.s et C.ie

BUREAUX DE L'ADMINISTRATION,

Boulevard de l'Hôpital

Publié à Paris A. Collin et C.ie 3, rue Chapon

à Orléans, chez Alp. Gatineau, 78, r. Royale

PARIS-ORLÉANS

INAUGURATION DU CHEMIN DE FER

C'est le mardi 2 mai 1843 qu'a eu lieu l'inauguration du chemin de fer de Paris à Orléans.

Cette journée a été véritablement mémorable : au mérite d'immenses difficultés vaincues, se joignait, dans la pensée de tous, la réalisation du grand rêve de l'industrie moderne, l'achèvement inouï d'une entreprise destinée à servir les intérêts les plus graves du commerce intérieur.

La presse tout entière a solennisé les événements de cette journée. Pour un grand nombre de lecteurs, les détails que l'on va lire ne seront donc pas nouveaux ; nous devons cependant les consigner ici, car nous ne pouvions choisir de meilleure inauguration pour notre livre que la description de l'inauguration même du chemin de fer de Paris à Orléans.

C'est donc au mardi 2 mai 1843 que nous allons reporter le commencement de notre récit. Dès six heures du matin, les personnes appelées à cette nouvelle fête de l'industrie arrivaient au magnifique embarcadère du Jardin-des-Plantes (*V. la Pl.* BUREAUX DE L'ADMINISTRATION.) C'était la société que l'on retrouve partout où l'on se montre avec quelque distinction ; les deux Princes, LL. AA. MM. les ducs de Nemours et de Montpensier, étaient venus avec empressement, affables, gais, bienveillants, heureux et presque fiers d'être comme les parrains de cette grande et utile entreprise.

S. A. R. le duc de Nemours, en tenue d'officier-général, était entouré des généraux Tiburce Sébastiani, Colbert, Marbot, Gourgaud, de Montesquiou, d'Houdetot, Daullé ; des colonels de La Rochefoucauld et de Chabannes. Il fut reçu par le Conseil d'Administration de la Compagnie, présidé par M. Bartholony : la musique du 5e dragons exécutait des marches dans la gare.

Près de M. le duc de Nemours, on voyait M. de Montpensier : puis autour des Princes s'étaient réunis quatre membres du cabinet, le ministre des Travaux publics et ses collègues de l'Intérieur, du Commerce et des Finances. Le ministre et le sous-secrétaire d'État des Travaux publics étaient accompagnés d'ingénieurs en grand nombre, et notamment des inspecteurs-généraux et divisionnaires des Ponts-et-Chaussées et des Mines, MM. Cavenne, Cordier, Kermaingant, de Villiers, Vauvilliers, Robineau, Mallet, et des ingénieurs en chef, MM. de Bréville, Michel Chevalier, Bineau, Baude. Deux des chefs de division du ministère des Travaux publics, MM. de Cheppe, maître des requêtes, chef de la division des mines, et de Boureuille, chef de la division des chemins de fer, s'étaient joints aux ingénieurs. Des pairs de France, des députés, des administrateurs et plusieurs notabilités des lettres et des sciences, achevaient de remplir la salle.

Un buffet élégamment servi avait été dressé.

L'ingénieur en chef du chemin de fer, M. Jullien, devait diriger la marche : l'un des administrateurs, M. le comte de Germiny, était l'ordonnateur de cette belle fête.

Dans la gare où circulaient, avec des tourbillons de vapeur, de feu et de fumée, les puissantes machines, stationnaient quatre rangées de wagons. Trois de ces convois attendaient les personnes invitées pour les transporter à Orléans ; le quatrième était destiné à recevoir les Princes et les officiers désignés pour les accompagner. Les voitures de cette série étaient brillantes de recherche dans leurs ornements et dans leurs dispositions ; au milieu de la ligne, on remarquait le wagon d'honneur aux armes de la Famille royale.

A six heures et demie, on entendit sonner l'heure du départ pour le premier convoi. Celui du Prince ne devait partir qu'à huit heures.

Les wagons, rapidement emportés, défilèrent sous les acclamations de la foule qui se mêlait aux fanfares des musiciens ; tous les abords de l'embarcadère étaient remplis de curieux qui encourageaient les voyageurs de la voix et du geste ; il y avait du recueillement dans ces transports qui saluaient de leurs vœux la première de toutes les lignes de fer ouvertes jusqu'à présent sur notre territoire.

Rien de plus pittoresque et de plus riant que ce voyage depuis Juvisy jusqu'à Étampes : au pied de la colline, et sur les bords de la Seine, le paysage est d'une fraîcheur délicieuse ; il a mille charmes qui captivent le regard, et ne fatiguent jamais. Cette contrée verdoyante ou boisée, semée de villages nombreux,

toute peuplée d'habitations variées à l'infini, châteaux, maisons de campagne, pavillons ou chaumières, présente partout les preuves du bien-être et d'une culture active et éclairée.

Toutes les localités riveraines avaient revêtu leurs habits de fête; partout les gardes nationales et la gendarmerie faisaient un service d'honneur; les populations rurales occupaient les avenues et les routes; elles garnissaient les coteaux, les hautes collines et tous les points culminants, et donnaient ainsi au paysage une animation pittoresque. Il semblait que l'art et une main habile eussent réglé cette mise en scène.

Tous les convois partis le matin de Paris se trouvèrent réunis à Orléans à midi.

La gare d'Orléans (V. LA VIGNETTE), vaste, mais à peine achevée, était remplie d'une population heureuse du lien nouveau par lequel elle était rattachée à la métropole du royaume, impatiente de voir de près le fils aîné du Roi. A droite et à gauche, la gare était extérieurement bordée de milliers de personnes. Une tribune offrait, sur une suite de gradins, plusieurs centaines de dames élégamment vêtues. La garde nationale, les sapeurs-pompiers, le 47e d'infanterie de ligne formaient la haie, avec deux escadrons de cuirassiers. L'artillerie de la garde nationale salua l'entrée du Prince par une salve. M. l'évêque d'Orléans, revêtu de ses insignes pontificaux et entouré d'un nombreux clergé, attendait au fond de la gare. Pendant ce temps, le Prince, qui était descendu de voiture, après avoir été salué des cris unanimes de *vive le Roi!* était complimenté par M. Rousseau, maire provisoire, qui lui adressait la parole en ces termes :

« En venant inaugurer cette grande voie de communication qui doit ouvrir une ère nouvelle à notre ville, Votre Altesse Royale a voulu donner un témoignage éclatant d'intérêt pour l'industrie et de protection pour les entreprises favorables au développement de la prospérité du pays. L'Administration municipale est heureuse et fière de remplir des fonctions qui lui procurent la faveur d'être, auprès de Votre Altesse Royale, l'interprète de l'affection et de la reconnaissance des Orléanais. La population entière, avide de voir au milieu d'elle les fils de notre Roi, va se presser sur vos pas et manifester le bonheur que lui cause votre présence. Toutefois, nous éprouvons un vif regret du peu d'instants que vous accordez à notre empressement; mais du moins nous avons l'espoir, qu'en nous quittant, vous serez assuré de notre respect et de notre dévouement pour votre auguste famille. »

Après une réponse des plus gracieuses, faite par le Prince, le vénérable évêque d'Orléans s'avança au milieu des rails pour bénir le matériel du chemin et les machines locomotives. Un orgue établi dans le débarcadère accompagnait les chants religieux.

« Qu'on y pense bien, dit le vénérable évêque en terminant son discours, rien n'égale l'importance sociale de cette découverte; l'avenir des peuples lui appartient. Supérieure à toutes les forces connues, et livrée à son impétuosité native, la vapeur effraie sans doute l'imagination par les désastres qu'elle peut produire; mais renfermée dans sa prison de fer, captive sous plusieurs rangs de cercles d'airain, ne pouvant s'échapper qu'avec la mesure qui profite, à l'abri de la violence qui ravage, scellée du génie de l'homme et de sa prudence, rien ne peut donner l'idée des bienfaisantes révolutions qu'elle prépare au monde.

« Car il en est, Messieurs, de la force expansive de la vapeur comme de toutes les lois naturelles : pas une de ces lois qui ne recèle dans son sein des effets salutaires et des effets désastreux. La pluie trop abondante ruine les moissons, et la pluie est cependant nécessaire pour les faire naître, et le même nuage peut verser sur les campagnes la disette ou la prospérité. La foudre éclate, tombe, et brûle nos habitations; mais la foudre, échauffant la nue et la déchirant, nous donne l'eau qui nous désaltère. La chaleur trop élevée peut sécher les plantes; mais les plantes ne doivent qu'à la chaleur leur accroissement et leur vie, et du même soleil sortent des effets si contraires. Ainsi de toutes les autres lois qui régissent la nature; toutes ont deux faces : l'une bonne et l'autre mauvaise, l'une bienfaisante et l'autre nuisible : ainsi de la vapeur elle-même.....

« Puisse le Dieu tout-puissant couvrir le chemin de fer d'Orléans d'une bénigne et constante protection' commander aux bons anges de le parcourir sans cesse, d'en être même les surveillants et les célestes gardiens! puissent-ils inspirer une sécurité profonde aux voyageurs qui se confieront à toute sa vitesse, en les préservant à jamais de tout dangereux accident!

« Qu'il soit un lien nouveau qui rapproche les populations, sans affaiblir les mœurs; et, source nouvelle de richesses, qu'il porte au centuple les fruits de prospérité que nous en attendons! »

Après ce discours, une récompense bien flatteuse attendait le président du Conseil d'Administration du chemin de fer; à l'appel de son nom par M. le ministre des Travaux publics, M. Bartholony s'avança près du Prince, et il reçut des mains de S. A. R. monseigneur le duc de Nemours, au nom du Roi, la croix de la Légion-d'Honneur. Cette récompense publique de longs et persévérants travaux, décernée en quelque sorte sur le champ de bataille, au milieu de l'immense réunion qui se pressait autour des Princes, recevait de ces circonstances un prix nouveau.

Au reste, depuis longtemps, M. Bartholony, par ses écrits sur les canaux et les chemins de fer, travaux consciencieux et inspirés par le sentiment du bien public, avait acquis d'incontestables droits à cette flatteuse distinction.

C'est aussi avec justice que nous mentionnerons comme bien méritées les décorations accordées à M. Banès, directeur du chemin de fer de Paris-Orléans, et à M. Delerue, l'un des ingénieurs-adjoints. En même temps, MM. Jullien, ingénieur en chef, et Thoyot, ingénieur-adjoint, ont été promus à la première classe de leur grade.

Ces actes de justice accomplis, les Princes montèrent à cheval, accompagnés de MM. le préfet du Loiret et le maire d'Orléans, également à cheval, et d'une suite nombreuse, et se rendirent à la Préfecture.

C'est là qu'eut lieu la réception officielle de tous les fonctionnaires. Ensuite le Prince se dirigea vers le Collége royal, où il fut reçu par M. Poulain, recteur de l'Académie d'Orléans, ancien professeur du Collége royal de Henri IV à Paris, et qui, en cette qualité, comptait les deux Princes au nombre de ses élèves. A ce souvenir rappelé avec bonheur, M. le duc de Nemours répondit avec effusion, en se félicitant pour ses frères et pour lui-même des liens que l'éducation publique a créés entre les fils du Roi et tous les hommes de leur génération. Du Collége

royal, les Princes allèrent examiner le port et les travaux préparatoires du chemin de fer de Vierzon.

L'heure du banquet offert par la Compagnie à LL. AA. RR. et à ses invités étant arrivée, le cortége dut se diriger vers l'embarcadère. Une table de cent soixante couverts était dressée en fer à cheval dans une salle des ateliers de la Compagnie; cette salle était tapissée de blanc, avec des crépines de velours cramoisi à franges d'or, et ornée de faisceaux de drapeaux tricolores.

L'extérieur avait été décoré de tentures et d'écussons représentant les outils des principales industries qui coopèrent à l'exécution des chemins de fer et de leur matériel. La musique du 23e de ligne, placée au fond, derrière le rideau, exécutait des symphonies.

A quatre heures, le Prince entra dans la salle et se plaça au sommet du fer à cheval. A sa gauche étaient M. Bartholony, puis MM. Sauzet, Cunin-Gridaine, le général Petiet, commandant le département, Legrand, les préfets de la Seine et du Loiret, le maire d'Orléans, le commandant de la garde nationale; à sa droite, M. le duc de Montpensier, MM. Teste, Duchâtel, Lacave-Laplagne, M. l'évêque d'Orléans, MM. les préfets d'Eure-et-Loir et de Seine-et-Oise. Tous les grands corps de l'État étaient représentés à ce banquet : la Chambre des Pairs, par MM. le comte Philippe de Ségur, Barthe, de Schonen, le comte Daru, Amédée Jaubert, Lebrun; la Chambre des Députés, par MM. le comte de Salvandy, Vivien, Dufaure, Jaubert, anciens ministres, Dupin aîné, procureur-général à la Cour de cassation, Dejean, de Chassiron, Gustave de Beaumont, Vigier, Paul Daru, Paul de Ségur, Cornudet, Philippe Dupin, Vuitry, Layraud, Deloynes, Sevin-Mareau, Abatucci, Roger (du Loiret); le Conseil d'État par MM. Macarel, conseiller, Tripier, maître des requêtes, Dubois, Jahan, Jolly de Condé, auditeurs; l'administration des Finances, par MM. Boursy, directeur des contributions indirectes; le vicomte Siméon, directeur des tabacs.

A la fin du repas, M. le maire d'Orléans porta la santé du Roi; puis M. Bartholony prit la parole en ces termes :

« *A Leurs Altesses Royales monseigneur le duc de Nemours et monseigneur le duc de Montpensier.*

« Messieurs, avant tout, j'éprouve le besoin d'exprimer la profonde reconnaissance de la Compagnie pour l'honneur insigne que Leurs Altesses Royales ont daigné lui faire.

« La présence de monseigneur le duc de Nemours, de monseigneur le duc de Montpensier, et les pompes de la religion, pouvaient seules donner à l'inauguration du chemin de fer d'Orléans le caractère solennel et l'éclat qui font de cette fête une cérémonie imposante, dont le souvenir restera à jamais gravé dans nos cœurs.

« Cette glorification du travail, si je puis m'exprimer ainsi, nous offre, Messieurs, un grave enseignement : elle prouve l'importance qu'a prise de nos jours l'industrie, cette puissance moderne avec qui les pouvoirs de l'État ne dédaignent pas de compter, et à la table de laquelle les souverains consentent à venir s'asseoir.

« Honneur, Messieurs, honneur au Roi, qui, après avoir conservé la paix au monde, consacre sa vie à rendre cette paix heureuse et prospère! Il sait que le commerce et l'industrie en sont un des premiers moyens, et il envoie ses fils assister à leurs fêtes, comme il les envoie explorer l'Afrique, parcourir les mers et combattre au premier rang, partout où l'honneur et les intérêts de la patrie appellent encore les soldats de la France. Mais dans cette fête des travaux pacifiques, triomphe du bon ordre, fête de la paix intérieure et extérieure, loin de nous la seule pensée de la guerre! ne songeons qu'à la bonne intelligence des nations; croyons qu'elles ne rivaliseront désormais que dans les entreprises d'utilité publique : entreprises que, dans sa sagesse, notre Gouvernement s'efforcera de favoriser; carrière féconde où nous venons d'avoir l'honneur de faire un premier pas, et dont nous franchissons aujourd'hui le seuil.

« Grâce aux chemins de fer d'Orléans et de Rouen, premiers anneaux de la chaîne qui doit unir les deux mers, et dont l'inauguration successive couronne si dignement la fête du Roi; grâce à cette loi du 11 juin, si patriotiquement votée par les Chambres; grâce enfin à la protection du Gouvernement et aux encouragements des Princes dont nous avons l'honneur de porter la santé, l'industrie française, se développant rapidement, va rapprocher tous nos intérêts, concentrer toutes nos forces, décupler toutes nos richesses, et augmenter encore la puissance d'un royaume que son génie, sa population et son heureuse situation placent en tête du continent européen et de la civilisation moderne!

« Tels sont, Messieurs, les bienfaits que nous allons devoir à ces voies de communications si rapides, à ces voies si heureusement appelées, par M. le ministre des Travaux publics, *les ailes du commerce et de l'industrie*, et que nous appellerons, à notre tour, les instruments les plus actifs et les plus puissants de la richesse, de la force et de la civilisation de la France.

« C'est un beau spectacle, Messieurs, que celui que nous offre en ce moment la royauté patronant l'industrie et applaudissant à ses efforts! c'est un spectacle mémorable que l'association des forces publiques et privées consacrée par les dernières lois, et dont l'influence se fait déjà sentir sur cette prospérité générale, l'objet des vœux les plus chers de l'auguste Prince auquel s'adressent en ce moment nos respectueux hommages!

« A monseigneur le duc de Nemours et à monseigneur le duc de Montpensier, la Compagnie d'Orléans reconnaissante! »

Ce toast fut accueilli avec un enthousiasme impossible à décrire.

Presque aussitôt, M. le duc de Nemours, se levant, s'exprima en ces termes :

« Messieurs,

« Je dois commencer par vous remercier, au nom du Roi, du toast « que vous lui avez porté. Son cœur, si cruellement éprouvé, trouve « dans vos sympathies sa récompense et la force qui le soutient. Il sera « heureux d'apprendre l'accueil que ses fils ont reçu de vous.

« C'est aussi un besoin pour moi de vous dire, au nom de mon frère « et au mien, combien nous sommes vivement touchés des démonstra- « tions dont nous avons été ici l'objet. Nous tâcherons toujours de nous « en rendre dignes, en nous montrant, dans toutes les circonstances, en- « tièrement dévoués aux intérêts et au service de notre pays.

« Nous sommes fiers de nous associer, dans cette inauguration, à « l'œuvre grande et féconde que vous venez de terminer. Félicitons « Orléans de s'être ainsi miraculeusement rapproché de Paris; Paris, « d'avoir acquis un si riche et si brillant faubourg; la Seine et la Loire, « de s'être encore une fois réunies.

« Je bois à la prospérité du chemin d'Orléans et à l'avenir des chemins « de fer en France! Mystérieux comme tout ce qui est grand, cet avenir « se laisse à peine encore comprendre à l'esprit le plus vaste; mais il « réalisera, n'en doutons pas, les magnifiques espérances de gloire, de « richesse et de civilisation qu'il a fait naître.

« A la prospérité du chemin d'Orléans, à l'avenir des chemins de fer en France ! »

Ces paroles, prononcées dans cette vaste salle, d'une voix distincte et ferme, avec une réserve pleine de dignité, une aisance pleine de noblesse, excitèrent les transports des convives. A plusieurs reprises, malgré le respect dont ils étaient animés, ils interrompirent le Prince par leurs acclamations.

A cinq heures, les Princes et leur suite remontèrent dans leurs wagons avec MM. les préfets du Loiret, d'Eure-et-Loir et de Seine-et-Oise, qui les accompagnèrent jusqu'à Paris.

Une dernière salve de vingt-un coups de canon annonça ce départ, qui avait été précédé par les convois venus le matin de Paris, et qui étaient repartis dans l'ordre de leur arrivée.

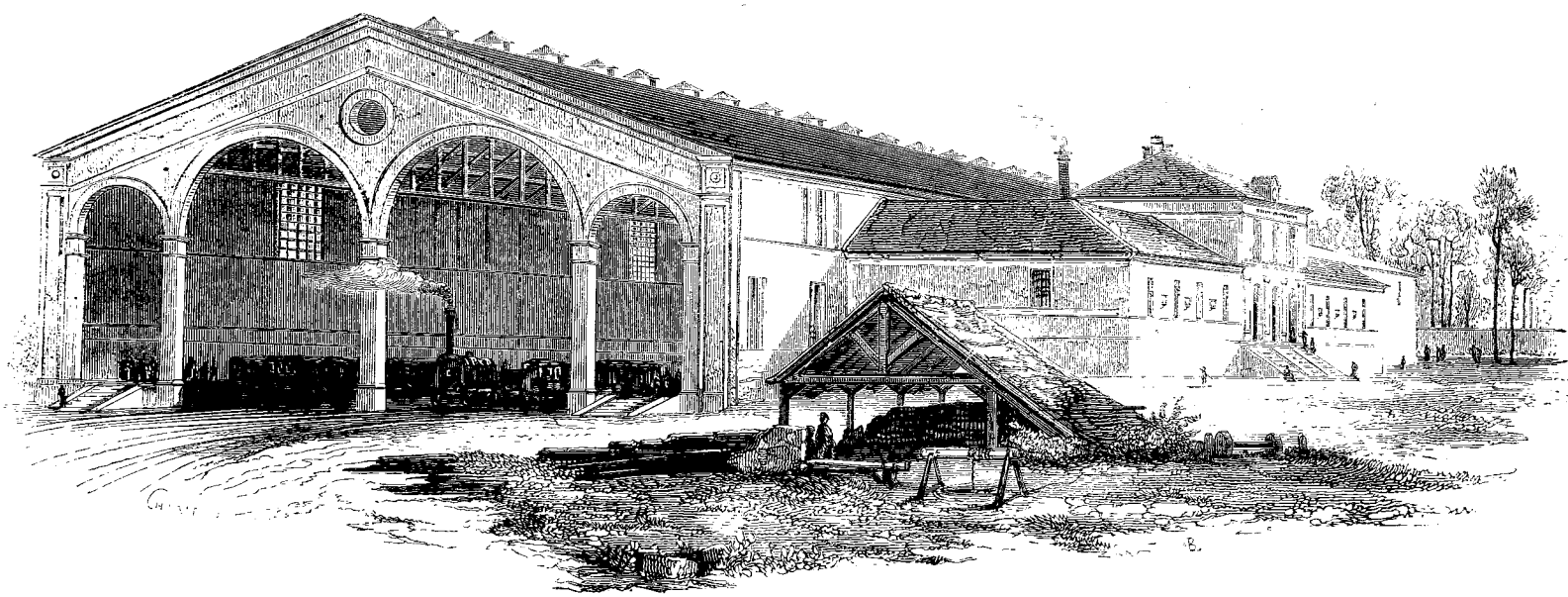
Toutes les mesures avaient été prises par l'Administration du chemin de fer, à qui on ne saurait donner trop d'éloges, pour que dans ce voyage de nuit, sur une ligne offrant çà et là des encombrements, la moindre chance d'accident fût évitée : tous les cantonniers portaient des torches.

Ainsi se termina cette cérémonie, qui a laissé dans tous les cœurs des souvenirs impérissables. En songeant aux merveilles de cette journée, il est permis de s'écrier avec M. le baron Guiraud :

Certes, c'est un spectacle empreint d'un grand mystère
Que l'art et la nature étalent à nos yeux;
J'aime ce déploiment des pompes de la terre
Que décore un reflet de la pompe des cieux:
Où Paris, la cité suprême,
Qui porte au front un diadème
Devant lequel tout autre ou s'incline ou pâlit,
Tend ses bras maternels vers ses filles aimées
Sur le sol de la France abondamment semées,
Et leur ouvre son sein que chaque heure embellit.

Entre toutes tes sœurs, c'est toi qui la première
Devais près de ton fleuve attirer son regard,
Orléans, qui des lis relevais la bannière
Un moment inclinée au pied de tes remparts.
Quand ta chaste libératrice
De sa mission protectrice
Étala devant toi les effets imprévus;
Quand de l'esprit de Dieu respirant les haleines,
Son souffle virginal balaya de tes plaines
Ces bataillons anglais... que tu n'as plus revus.

Du colosse français si Paris est la tête,
Orléans est le cœur où vient incessamment,
Comme le sang humain qui jamais ne s'arrête,
La vie industrielle affluer ardemment.
Ici canaux, routes et fleuves,
Railways sortis des temps d'épreuves,
D'un sol inépuisable apportent ces trésors;
Ce qu'un climat produit, ce qu'un autre demande.
Tout arrive à ce cœur afin qu'il le répande;
Et nos travaux sont là pour aider ses efforts.



GARE DU CHEMIN DE FER A ORLÉANS.