

Le train débarque à Toulouse

CHEMIN DE FER Le 22 avril 1857, la ligne Bordeaux-Cette (Sète) est inaugurée par l'arrivée simultanée dans le tout nouveau « débarcadère de Toulouse » de deux trains venus des deux terminus avec un frère Pereire sur chaque locomotive. Le long du canal du Midi, repris lui aussi par les deux frères, le train va ouvrir une nouvelle époque pour la ville.

Ci-dessous, le « débarcadère » vu des quais le 22 avril 1857 lorsque les deux trains entrent en gare : à gauche celui d'Isaac Pereire venu de Cette (Sète), à droite celui d'Émile Pereire venu de Bordeaux. Tout est pavoisé pour la « grande fête qui devait marquer la renaissance de ces belles contrées qui s'ignoraient elles-mêmes et dont les richesses agricoles et minérales n'attendaient pour se développer que l'ouverture des nouvelles communications.»

IL Y A ÉMILE, l'aîné, 37 idées à la seconde, un très solide sens des réalités et de la finance, un don pour deviner les évolutions techniques mais un peu cassant tant il est convaincu d'œuvrer pour le bien public. Et il y a Isaac, le cadet, plus rond et pacifique, plus idéaliste aussi, avec le même souci que son aîné de mettre le progrès au service de l'homme, le même plaisir à entreprendre une affaire, la développer, à transformer la société à la vitesse du chemin de fer. Les deux frères Pereire sont Bordelais, leur grand-père a débarqué là-bas au milieu du siècle précédent, chassé du Portugal par les persécutions anti-juives, et s'est vite fait un nom dans l'Europe entière grâce à son don pour s'occuper des sourds-muets. Émile et Isaac sont montés à Paris dès qu'ils l'ont pu, ont baigné dans le pré-socialisme saint-simonien tout en menant une drôle de carrière de financiers-polémistes, acharnés à convaincre banquiers et politiques de l'utilité

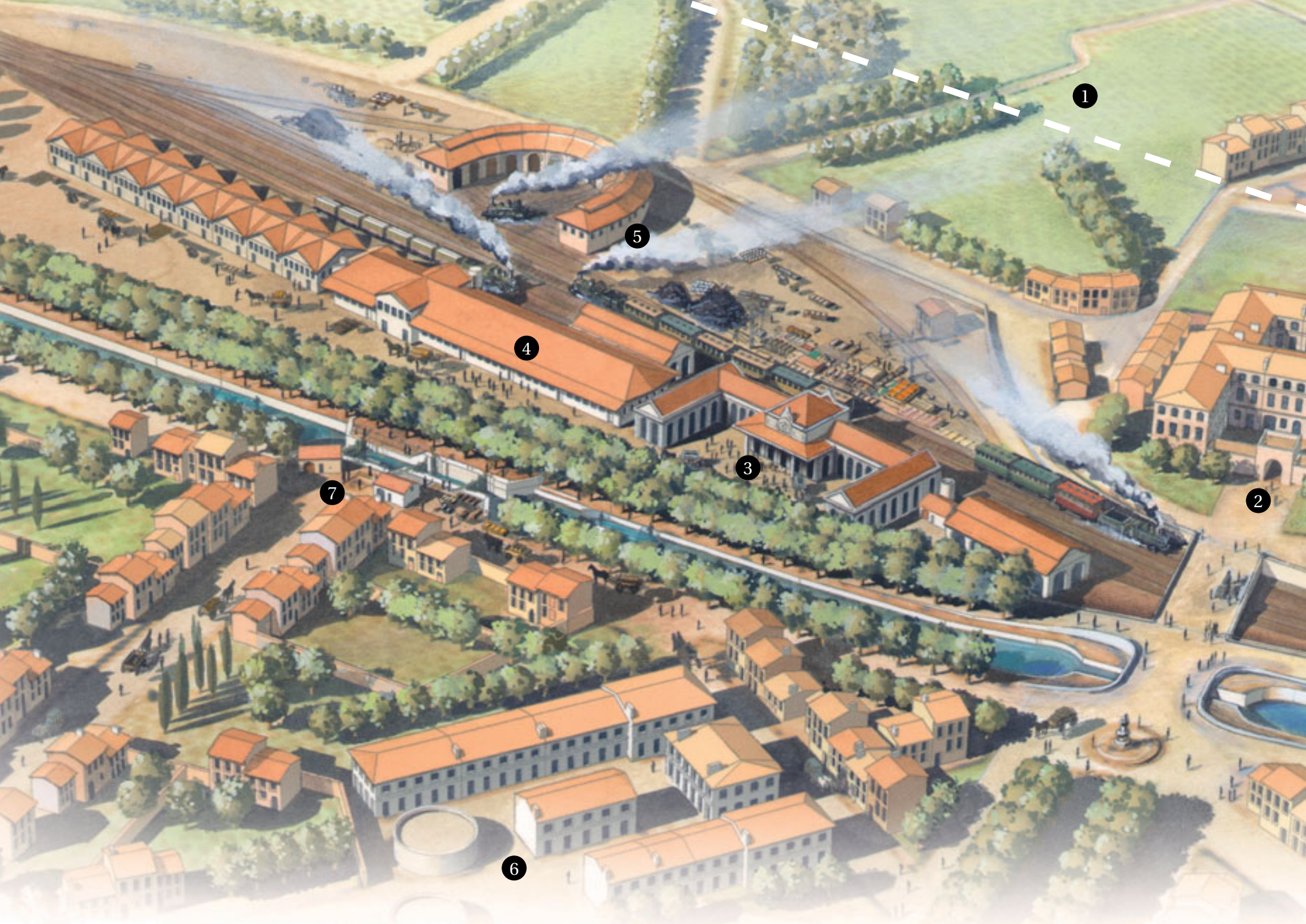
des chemins de fer. En 1837, ils sont les premiers à se lancer : le chemin de fer de Paris à Saint-Germain est un succès et entièrement leur œuvre. Ils sont aussi derrière la loi ferroviaire de 1842 qui trace le futur réseau où toutes les « lignes à créer » partent de Paris sauf deux dont une ligne « de l'Océan à la Méditerranée par Bordeaux, Toulouse et Marseille » qui restera longtemps dans les cartons.

EN 1844, sur ordre du gouvernement, un ingénieur fixe pourtant à peu-près son tracé ¹. À Toulouse, il faut selon lui contourner « *la ville entre le canal et le coteau* », seul moyen d'éviter « *plusieurs quartiers fort importants* » et de « *se jeter dans des dépenses en indemnités et travaux tout à fait hors de proportion* ». L'ingénieur fait donc passer la ligne derrière l'école vétérinaire ² : « *C'est là que sera placée la station, aussi près que possible de la ville* ». L'emplacement du « débarcadère de Toulouse » fait aussitôt

débat sur place. Le conseil municipal, poussé par les habitants du faubourg Saint-Aubin, le mettrait plus au sud, entre les ponts Guillemer et Montaudran, c'est à dire au plus près du « port Saint-Etienne » où les barques du canal du Midi viennent décharger leurs passagers et leurs marchandises depuis la fin du XVII^e siècle.

CAR PEU DE GENS imaginent alors que le chemin de fer puisse supplanter la navigation : la grande affaire des années 1830 à Toulouse a été la difficile construction par l'État du canal latéral à la Garonne qui prolonge le canal du Midi jusqu'à Langon et qui ne sera achevée qu'en 1854... Mais une vingtaine d'années plus tard, plus personne ne croit à la navigation et quand il s'est agi en 1852 d'attribuer la concession de la ligne de Bordeaux à Cette (Sète), les frères Pereire ont eu peu de mal à convaincre Napoléon III de mettre aussi dans la corbeille





de leur Compagnie du Midi le canal latéral à la Garonne, ses terrains et ses revenus pour compenser le fait que le réseau concédé n'a pas de lien direct avec Paris. Les deux frères gèrent déjà bien d'autres réseaux mais restent attachés à leur Sud-Ouest où ils ont créé Arcahon, transformé les Landes en forêt rentable tout en visant la péninsule ibérique d'où est venu leur grand-père.

LA VOIE FERRÉE arrive à Toulouse dès 1856, entre l'écluse Matabiau et l'école vétérinaire, mais la véritable inauguration de la ligne

a lieu avec faste le 22 avril 1857. Les deux frères sortent tout juste alors d'une énorme bataille : la « Compagnie du Grand Central » lancée par le duc de Morny, demi-frère de l'Empereur, pour créer un réseau de Bordeaux à Paris et Lyon, s'est effondrée et deux compagnies hostiles aux Pereire, le « Paris-Orléans » et le « Lyon-Méditerranée » s'en sont partagé les restes. Dans cette foire d'empoigne, les Pereire ont obtenu la concession des « lignes pyrénéennes » qui ouvrent la voie vers l'Espagne et même l'affermage pour quarante ans du canal du Midi... Les deux frères embarquent avec

leurs invités dans deux trains, Émile à Bordeaux, Isaac à Sète. Isaac raconte : « *Les deux trains arrivèrent à Toulouse à l'heure fixée, et les deux frères, descendant des locomotives de chaque train sur lesquelles ils s'étaient placés pour mieux surveiller leur marche, par une inspiration spontanée, se jetèrent dans les bras l'un de l'autre, aux yeux d'une foule émue...* »

À lire : « *Les frères Pereire* », Jean Autin, Perrin 1983 ; « *La question des chemins de fer* », Isaac Pereire, 1879 ; « *Nouvelle histoire de Toulouse* », sous la direction de Michel Taillefer, Privat 2002.

Texte : Jean de Saint Blanquat
Illustrations : Jean-François Binet,
Jean-François Péneau.

STUDIO  IFFÉREMMENT

Le quartier du « débarcadère » au début des années 1860 : la jolie gare de voyageurs (3) à arcades, typique de la Compagnie du Midi (et qui sera remplacée par l'actuelle au début du XX^e siècle), les « magasins généraux » (4) pour le trafic de marchandises, le hangar à locomotives (5)... Autour, l'école vétérinaire (2), derrière laquelle aurait dû passer la ligne, l'usine à gaz du quartier Bayard (6), l'écluse Bayard (7) du canal du Midi.

