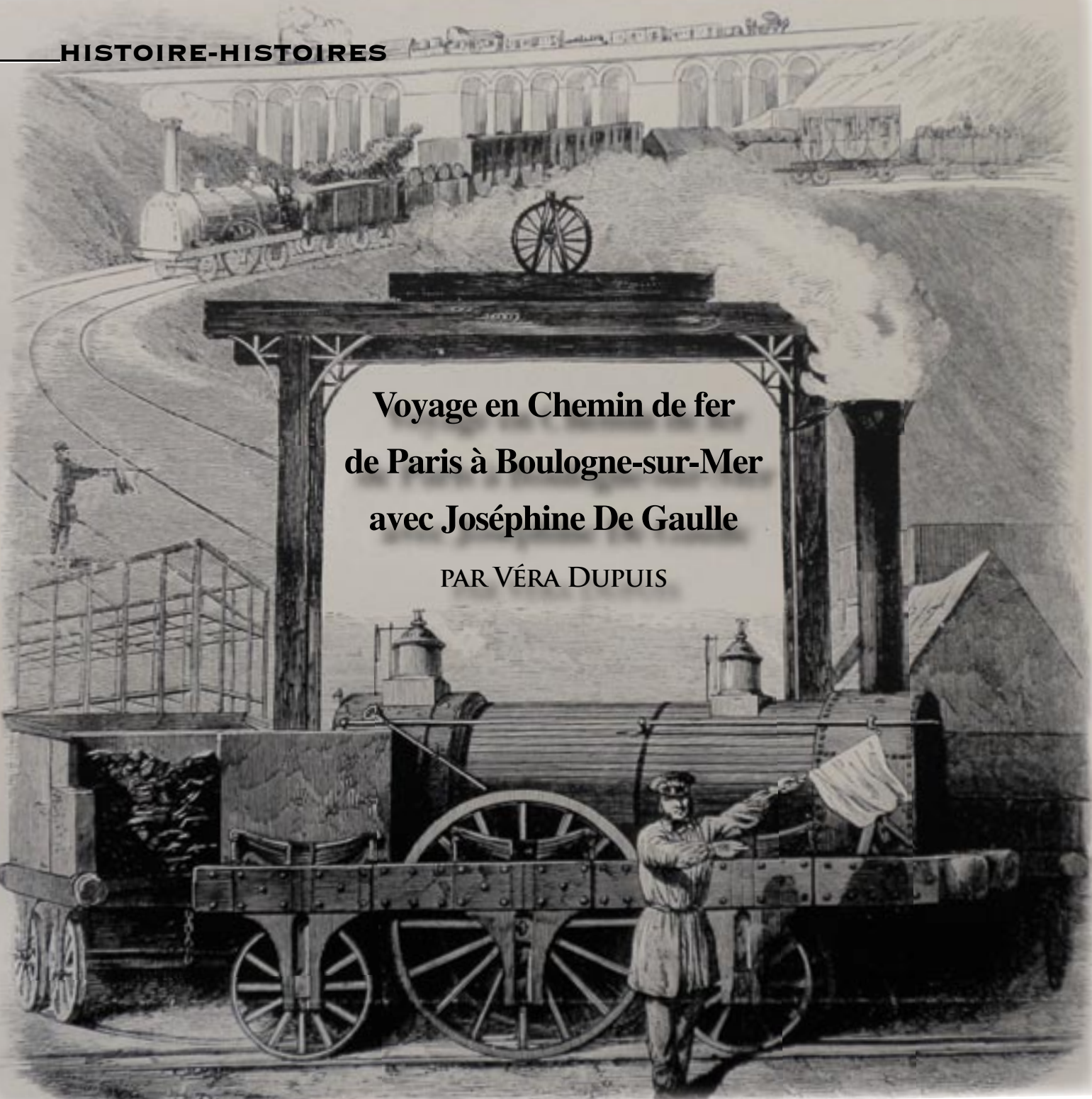


**Voyage en Chemin de fer
de Paris à Boulogne-sur-Mer
avec Joséphine De Gaulle**

PAR VÉRA DUPUIS



Joséphine de Gaulle, une femme de la côte

Joséphine, Marie Anne Maillot, épouse de Gaulle, est née le 19 mars 1806 à Dunkerque et morte le 7 février 1885, à Paris. Son père, Charles Louis Maillot, est fonctionnaire de l'administration des tabacs. Après une jeunesse passée à Dunkerque, elle épouse, en 1835, Julien Philippe de Gaulle. Le couple aura trois enfants. C'est surtout Joséphine qui « fait bouillir la marmite », en écrivant des romans et récits de voyage. Auteur à succès, elle a publié quelques quatre-vingt ouvrages dans une vingtaine de maisons d'édition et collaboré au Journal des Demoiselles, journal pour jeunes filles, tout en élevant ses enfants, dont Henri, né en 1848, futur père de Charles de Gaulle.

QUAND ON VOYAGE

Voici ce qu'écrivait Joséphine dans son introduction : « Jamais il n'a été aussi facile qu'aujourd'hui de se livrer à cette douce distraction et à la jouissance de contempler des aspects nouveaux. La locomotive vous attend ; elle va s'élançer avec sa rapidité féerique... » Lire Joséphine de Gaulle à l'heure du TGV et de Google Earth ne manque pas de saveur. Son guide, écrit à l'époque de Napoléon III, s'adresse à nos aïeux qui découvraient tout juste le plaisir de voyager par chemin de fer. C'était tellement chic, une vraie griserie de la vitesse, on s'embarquait à Paris et on débarquait en province. Pensez donc, le Rapide ne mettait que 4h30 de Paris à Boulogne sur Mer, l'Express semi-direct 5H40 et l'Omnibus 7H25 ! Bien sûr, il y a toujours des plaisantins qui, par boutade, disaient regretter la diligence ou la malle poste, et parmi ceux là un contemporain de Joséphine, l'écrivain Théophile Gautier.

L'auteur, grand ami de Manet, de Flaubert et des frères Goncourt, se transformait à ses heures en grand reporter pour le journal parisien *La Presse*, où il noircissait des pages pour raconter, non sans drôlerie, ses déplacements en train pour visiter Le Mont Saint Michel, Venise, Baden-Baden, Cherbourg ou Florence. Voici ce qu'il écrit en voyage vers l'Allemagne : « En ces temps de chemin de fer, le voyage existe-t-il encore ? Vous partez et vous êtes arrivés. Pas d'incident, pas d'aventure, pas de caprice possible. On a les sensations d'une malle. La ressource de l'ancien touriste aux abois - l'attaque de voleurs - vous manque totalement ; encore une industrie pittoresque qui se perd ! Arrêtez donc un convoi le pistolet à la main, et demandez à une locomotive la bourse ou la vie ! Les terreurs nocturnes dans les auberges sinistres vous font défaut également puisqu'on ne couche pas ; vous ne pouvez même geindre sur la dureté de la voiture : un excellent fauteuil Voltaire vous entoure de ses bras capitonnés et vous provoque au sommeil. Cependant les villes passent, les villages s'envolent, les horizons se succèdent. »

Visiblement Joséphine et Théophile sont du même avis quand il s'agit de vanter la vitesse et le confort du voyage en train... à vapeur.

Portrait : D.R. MAISON NATALE
CHARLES DE GAULLE, LILLE

Quelle femme épatante que cette Joséphine ! On peut, à cette grand-mère du Général de Gaulle, décerner d'office le titre d'« écrivain-voyageur », tendance ferroviaire. Son guide du chemin de fer du Nord est édité en 1852 chez L. Lefort, imprimeur-Libraire à Lille. C'est un itinéraire historique en 350 pages, qui va de Paris à Lille et à Bruxelles, par Amiens, Arras, Douai, Valenciennes, Mons ; avec des variantes de Creil à Saint-Quentin, d'Amiens à Boulogne sur Mer, de Lille à Dunkerque...

LES NOUVEAUX TEMPLES DE LA VAPEUR

L'imagination des architectes est à son comble en ce milieu du XIX^{ème} siècle pour créer les premières gares de chemins de fer. Déjà, en 1845, on lit dans la Revue Générale de l'architecture, sous la plume de son rédacteur en chef, César Daly : « Un jour viendra sans doute où les gares de chemins de fer compteront parmi les édifices les plus importants, où l'architecture sera appelée à déployer toutes ses ressources, où leur construction devra être monumentale. Les gares pourront être mises alors sur la même ligne que les vastes et splendides monuments consacrés aux bains publics chez les romains ».

Qu'en est-il de la gare du Nord où nous retrouvons Joséphine de Gaulle prête à s'embarquer dans le rapide pour Boulogne sur Mer, vêtue d'un seyant costume de voyage dont la jupe descend jusqu'aux bottines ? La gare, ou plutôt l'embarcadere comme on disait alors, lui est familière. Elle l'a découverte lors de l'inauguration de la première ligne de chemin de fer Paris-Lille, le 14 juin 1846. Ce jour là, le tout Paris est invité par James de Rothschild, président de la compagnie du chemin de fer du Nord, à prendre place dans des wagons de cérémonie et coupés de 1^{ère} classe pour un voyage inaugural jusqu'à Lille, où un somptueux buffet attend les deux milles invités, dont les deux fils du roi Louis Philippe. *La Presse* avait bien sûr envoyé son meilleur reporter, Théophile Gautier – encore lui ! - pour relater heure par heure ce grand événement.

L'embarcadere de 1846 (architecte F.L. Reynaud) n'est pas encore la gare du Nord d'aujourd'hui, bâtie en 1865, par l'un des plus célèbres architectes de son temps, Jacques Ignace Hittorff (1792-1867), créateur entre autres de nombreux immeubles des Champs Elysée et de la Place de la Concorde... Lors de la démolition du premier embarcadere, en 1860, pour laisser place à la nouvelle gare de Hittorff, la compagnie du chemin de fer du Nord l'a entièrement démontée pierre par pierre numérotée et remontée à l'identique, à Lille, en 1867. C'est l'actuelle gare Lille-Flandres. Seul changement, on a ajouté à l'époque un étage et une horloge sur le fronton.





EN VOITURE SVP !

L'itinéraire Historique du chemin de fer du Nord, écrit par Joséphine de Gaulle, se lit comme un guide Bleu avant l'heure. Visiblement, la grand-mère de Charles de Gaulle connaît l'histoire de France par cœur. On sent chez elle un grand plaisir à conter au lecteur des histoires et hauts faits qui se sont déroulés dans les villes et villages situés le long des voies. Ses observations sur les paysages sont particulièrement pittoresques. Écoutons-la nous parler des chèvres du Tibet qui broutent l'herbe dès que le train franchit le pont de Saint Ouen, avant de s'arrêter une première fois à Saint Denis, où

elle est immédiatement sous le charme du lieu « il est impossible d'imaginer un paysage plus riant dit-elle, plus gracieux, plus peuplé de souvenirs », pour aussitôt évoquer l'abbaye Saint-Denis et « l'île Saint-Denis, ce charmant bouquet de verdure, semé de blanches maisons, ancien repaire d'un farouche seigneur, Bouchard le Barbu qui y vivait là au onzième siècle exerçant ses brigandages sur les environs . Un millier d'habitants forment la population actuelle de Saint Denis », poursuit-elle, avant de s'extasier quelques kilomètres plus loin sur la vallée de Montmorency, « Eden des Parisiens, scène chérie des romanciers, Helvétie en miniature ». À ce rythme-là, nous ne sommes pas prêts à arriver pour le dîner à Boulogne sur Mer, car, déjà, elle enchaîne avec Eaubonne, « dont l'eau est mauvaise », Pontoise, le pont sur l'Oise, ville prise par les Normands en 1119 nichée dans la « délicieuse Vallée de l'Oise »... Puis arrêt à Auvers dans « une riante situation sur une colline » ; plus loin, elle passe à Beaumont avant une nouvelle halte à Creil, où elle ne manque pas de signaler le nouvel embranchement du chemin de fer pour Saint Quentin.



Rien n'échappe à la vigilance de Joséphine, ni le château de Liancourt transformé en vastes manufactures de bas, ni le nom du philanthrope, qui a créé ce vaste ensemble industriel. Lors de l'arrêt en gare de Clermont, « un nid d'aigle bâti sur un roc », elle prévient ses lecteurs : « nous allons rentrer en Picardie et quitter cette charmante Ile de France. De grandes cultures courent jusqu'à l'horizon. C'est à compter de Clermont que se trouvent les plus grands travaux de terrassement du chemin de fer où il a fallu littéralement trancher les montagnes, combler les vallées ». Suivent les arrêts de Quincampoix, Breteuil, Folleville, Ailly sur Noye, Boves et, enfin, Amiens où, sur dix pages, elle note ses impressions après avoir visité les principaux monuments, narré leur histoire et leurs légendes. Elle s'extasie sans retenue devant la cathédrale, « l'un des plus beaux monuments de France où tout [y] est grandiose, sublime, magnifique ». Connaissait-elle déjà l'adjectif «gothique», inventé au XIXe siècle pour désigner ce style d'architecture, « qui en soit n'est qu'une allégorie en pierres du milieu où vivaient ces gens: la forêt. Les hautes voûtes qui se joignent en ogives, comme des mains jointes, sont les arbres qui ombragent les chemins des bois. En somme, c'est la préhistoire de l'Art Nouveau », nous dit un amateur d'art.





D'AMIENS À BOULOGNE : COMPTER 2H30 À 3H25

« Vous voulez faire une excursion jusqu'à Boulogne, soit ; je me suis déclarée votre cicérone... », lance Joséphine de Gaulle au lecteur au départ du rapide d'Amiens à Boulogne. L'ouverture de cette ligne s'est faite par tronçons : le 15 mars 1847, ouverture de la section Amiens à Abbeville (44 km), suivie, le 21 novembre 1847, par l'ouverture d'Abbeville à Neufchâtel (65 km) et, enfin, le 17 avril 1848, inauguration de la ligne jusqu'à Boulogne-Ville et la gare Maritime (14 km), pour permettre la correspondance avec les navires et la liaison avec le Royaume-Uni. C'est la South Eastern compagnie qui assure deux fois par jour la liaison Boulogne- Folkestone. La traversée n'est que de 27 milles et s'effectue en 1H40, voire deux heures. Pour Londres, il faut compter 10 heures, dont six sur la Tamise et quatre en mer. Quant à la vitesse des trains, elle est de 60 à 65 km à l'heure pour le rapide; 45 à 55 pour les « express » et 30 à 40 pour les trains omnibus (8 trains par jour). Compter pour un billet aller-retour Paris-Boulogne 17 à 31 francs.

Justement, notre « cicérone » profite de l'arrêt à Amiens pour prendre au buffet de la gare son panier pique-nique réservé quelques jours avant son départ. Certains buffets tiennent prêts pour les passages des trains des paniers contenant un repas complet, froid, à prix fixe de 3 à 5 francs. Et, bien sûr, les employés des chemins de fer récupèrent les paniers vides à n'importe quelle gare.

Visiblement, Joséphine profite du « riant paysage toujours arrosé par la Somme » ; « voici le clocher de Picquigny et les ruines de son château, que de drames se sont passés dans ces lieux ! » Et, aussitôt d'évoquer en détail l'assassinat de Guillaume Longue Epée en 942. Après les arrêts de Hangest, de Condé-Folle et de Longpré, elle s'épanche plus longuement sur Pont-Rémy, village à une lieue et demie d'Abbeville, ville qui selon elle a toujours témoigné d'une invariable fidélité aux rois de France. Quatre pages plus loin : « Disons adieu à la Somme qui va se réunir à la mer entre le Crotoy et Saint-Valery et avançons vers Boulogne en passant par Noyelles, Rue, Verton et Etaples ». Elle se réjouit et signale presque avec soulagement qu'il ne reste que quatre stations avant le terminus, passant vite sur « Neufchâtel, qui n'a rien de particulièrement intéressant ». Pas un mot sur la gare d'Hesdigneul et son Hôtel de la gare, le café de Verlingue, une curiosité pour sa belle façade entièrement recouverte de faïence au décor floral, fabriquée à Desvres par Fourmaintraux-Courquin. Et pour cause, cette belle façade date seulement de 1885... Au début du XX^e siècle, ce café, qui jouissait d'une grande réputation, était le rendez-vous des familles aisées de Boulogne. La rangée des calèches stationnant devant le café était impressionnante. Le propriétaire du café, Jules Verlingue, était lui-même industriel en faïenceries d'art à Boulogne, dans le quartier de La Madeleine.



Produits dérivés



Bibliographie

Joséphine-Marie de Gaulle : Itinéraire Historique du chemin de fer du Nord, Lille L. Lefort, imprimeur - libraire, 1852

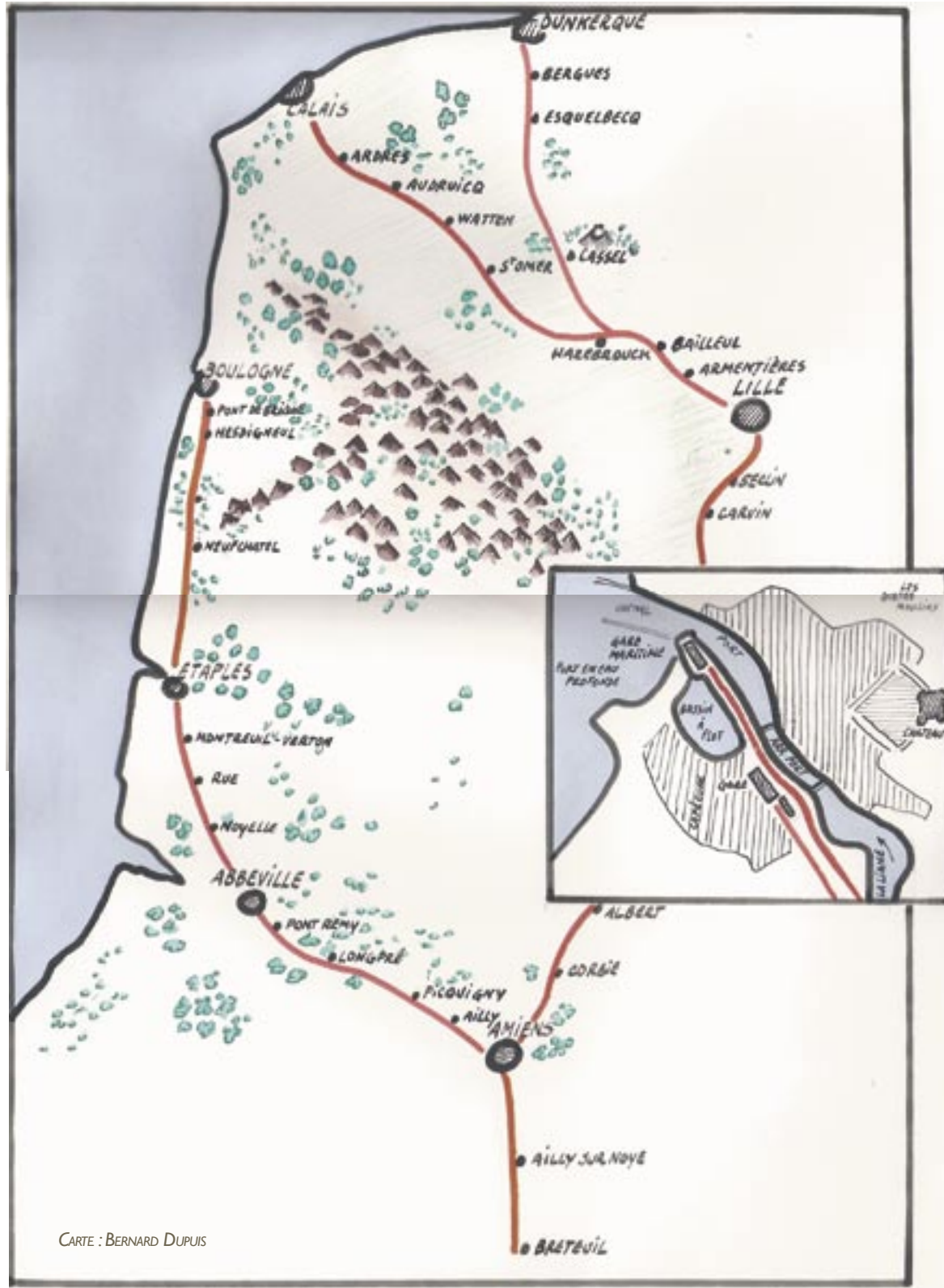
Théophile Gautier : Quand on voyage, Paris, Michel Levy Frères, libraires éditeurs, 1865

Catalogue exposition Hittorff, Musée Carnavalet 20 octobre 1986 - 4 janvier 1987

Guides - Brunet Boulogne sur Mer et ses environs 1875

Petit Guide officiel de l'étranger à Boulogne sur Mer 1865

Histoire de la locomotion terrestre, Les chemins de fer. Edition L'illustration 1936



CAPECURE, TERMINUS

Après Hesdigneul, le train longe la rive gauche de la vallée de la Liane jusqu'à Boulogne-Capécure, gare terminus. Joséphine savourea la vue sur la ville haute, promontoire idéal pour raconter l'histoire de la ville : « l'expédition de César contre Albion », le siège d'Henri VIII en 1544, le camp Napoléon en 1804. Savait-elle que Godefroy de Bouillon était fils de la ville ? Si oui elle aurait certainement évoqué sa vie de croisé, « un Saint avec une grande épée qui hélas n'a pas pu empêcher le massacre qui a suivi la prise de Jérusalem, massacre si grand que des torrents de sang coulaient dans les rues ». Elle se rattrape sur la merveilleuse légende qui entoure la vierge nautonnière Notre Dame de Boulogne, qui vient enfin retrouver sa place, après les troubles de la Révolution Française, dans une nouvelle église, aujourd'hui cathédrale. Son récit sur Boulogne se termine par un hommage à l'abbé Haffreingue qui a tant œuvré pour reconstruire l'église Notre Dame, qu'elle découvre, inachevée, sans son dôme. A-t-elle pris pension à l'Hôtel Dervaux 75 Grande Rue ? Bu un rafraîchissement au café Vermont, 61 Rue Napoléon où l'on donnait des concerts tous les matins ? A-t-elle fait des achats à la librairie anglaise, 60 rue Napoléon, ou dans l'élégante boutique de lingerie « Hautes nouveautés de Paris » au N°7 de la rue Neuve-Chaussée ? L'histoire ne le dit pas.

