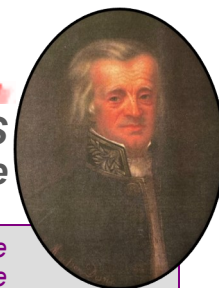




## Dossier Histoire & Mémoire

### Pierre-Michel MOISSON-DESROCHES Ingénieur visionnaire



→ Lors d'une visite de d'une délégation de « Fer de France » sur le chantier de régénération de ballast et traverses (RB+RT), sur la LGV SUD EST, à hauteur de Passigny, j'ai été interpellé par le nom donné à la promotion : « Pierre-Michel MOISSON-DESROCHES ».  
Cet article va lever le voile sur un personnage historique méconnu de la désormais plus que bi centenaire histoire des chemins de fer dans le monde.

Tout d'abord une courte présentation de « Fer de France » : c'est une association loi 1901, actuellement présidée par [Jean-Pierre Farandou](#), interprofession du ferroviaire qui associe tous les acteurs de la filière : autorités organisatrices, gestionnaires d'infrastructures, industriels, opérateurs et ingénieries. Membres actifs : [Alstom](#), [Fédération des Industries Ferroviaires](#), [GART Getlink](#), [RATPgroup](#), [Régions de France](#), [SNCF](#), [SNCF Réseau](#), [Société du Grand Paris](#), [Syntec-Ingénierie UTP - Union des Transports Publics et ferroviaires](#).

Comme une des clefs de transformation de la filière est de donner aux futurs dirigeants, à un moment clef de leur parcours, l'occasion d'un travail transverse et décloisonné « **Fer de France** » a donc initié en 2014 la première promotion du cycle Moisson-Desroches. C'est un cycle interprofessionnel destiné aux jeunes dirigeants du ferroviaire. L'objectif des participants est de travailler sur les enjeux collectifs dans un contexte mondialisé et face à une demande globale : interactions dans la filière, concurrence internationale et intermodale, tendances émergentes de la mobilité, innovations. Les stagiaires suivent un cursus de conférences et visites sur une année, avec une ouverture internationale. Ils élaborent en groupes des mémoires de travail sur des thèmes stratégiques. Tout ceci favorise pour chacun une vision plus transverse du mode ferroviaire et de son « écosystème ».

Cet échange de haut niveau a été baptisé du nom de **Pierre-Michel Moisson-Desroches**, ingénieur français né en 1785, qui avait compris, avant les autres, l'intérêt stratégique du chemin de fer.

Fils de jardinier, Pierre-Michel Moisson-Desroches, Polytechnicien, Ingénieur en chef du corps des Mines, est né le 9 juillet 1785, à Caen, et décédé à 80 ans à Sury-le-Comtal.

Il a été professeur à l'école des mines de Saint-Étienne, et a organisé les études de l'école à la demande de son directeur, Louis-Antoine Beaunier (celui qui construit la première ligne de chemin de fer en France, entre Saint-Étienne et Andrézieux, sur la Loire, concédée en 1823, est mise en service en 1827).

Pierre Michel Moisson-Desroches est connu pour être l'auteur d'un mémoire « **Sur la possibilité d'abrèger les distances en sillonnant l'empire de sept grandes voies ferrées** » adressé en 1814 à Napoléon Ier. C'est la raison pour laquelle il est cité comme un précurseur des chemins de fer en France. Ce mémoire centrait sur Paris ces sept voies ferrées :

- De Paris à Gênes par Lyon et Marseille ;
- De Paris à Bordeaux ;
- De Paris à Nantes ;
- De Paris au Havre, par Rouen ;
- De Paris à Calais, par Boulogne ;
- De Paris à Gand, par Lille ;
- De Paris à Mayence.

Ce mémoire (non retrouvé dans les archives), en fait un précurseur des chemins de fer en France, mais aussi un visionnaire qui avait eu avant tous les autres, l'intuition de la rupture stratégique que représentait le chemin de fer.

Il prend sa retraite à Boulogne sur Seine. En visite chez sa fille, receveuse des Postes à Sury-le-Comtal, il y meurt le 30 mai 1865 et est inhumé dans le cimetière de Montbrison. Sur sa tombe, préservée par l'Association des Amis du Rail du Forez (ARF), on peut lire : « *Ici repose Pierre-Michel Moisson-Desroches, ingénieur en chef des mines, promoteur des chemins de fer en 1814, né à Caen le 9 juillet 1785, décédé le 30 mai 1865* ». Cette tombe, retrouvée par hasard en 1913 dans une partie du cimetière dédiée au déblayage et au nettoyage, laissée à l'abandon, a fait l'objet, en 2014, d'une rénovation par l'ARF (Amis du Rail du Forez), la ville de Montbrison et le Conseil Général de la Loire.



Malgré ces quelques bouts de lignes construites, inspirées mais non copiées du modèle anglais, la France accumule un retard sur les autres grandes nations industrielles,

aussi à la fin de l'année 1841, la France avait un net retard sur les autres pays industrialisés dans la construction de son réseau ferré. Celui-ci comprenait seulement 319 kilomètres en exploitation, sur 566 concédés, alors que l'Angleterre en avait concédé 2521, les États allemands 627 et la Belgique 378, sans parler des États-Unis qui en exploitaient 5 800 km et en avaient concédé 15 500 km. En outre, l'État n'avait pas de politique claire, tant sur la consistance du réseau à construire que sur le régime d'exploitation à retenir.

La loi relative à l'établissement des grandes lignes de chemin de fer en France du 11 juin 1842 marque un tournant dans la construction des chemins de fer en France après cette longue période de tâtonnements. François Guizot, ministre du roi Louis-Philippe, promulgue cette loi décisive sur les chemins de fer. Elle va dessiner le futur réseau ferré français et relancer l'investissement en remédiant à l'insuffisance de capitaux. Par cette loi, l'État promet en effet des monopoles avec des concessions à long terme aux compagnies privées qui voudront se lancer dans l'aventure. L'article premier de cette loi est ainsi rédigé :

« Il sera établi un système de chemins de fer se dirigeant :

1. De Paris :

- ◆ Sur la frontière de la Belgique, par Lille et Valenciennes ;
- ◆ Sur l'Angleterre, par un ou plusieurs points du littoral de la Manche, qui seront ultérieurement déterminés ;
- ◆ Sur la frontière de l'Allemagne, par Nancy et Strasbourg ;
- ◆ Sur la Méditerranée, par Lyon, Marseille et Cette ;
- ◆ Sur la frontière d'Espagne, par Tours, Poitiers, Angoulême, Bordeaux et Bayonne ;
- ◆ Sur l'Océan, par Tours et Nantes ;
- ◆ Sur le centre de la France, par Bourges ;

2. De la Méditerranée sur le Rhin, par Lyon, Dijon et Mulhouse ;

3. De l'Océan sur la Méditerranée, par Bordeaux, Toulouse et Marseille »

Cet article consacre le schéma du réseau ferroviaire en étoile centrée sur Paris, connu sous le nom d'« étoile de LEGRAND », du nom de Baptiste Alexis Victor LEGRAND, directeur général des Ponts et chaussées et des Mines de l'époque. Ce schéma reprenait les grandes lignes du mémoire de 1814 à Napoléon de Pierre-Michel Moisson-Desroches.

Ce réseau centralisé, va déterminer l'aménagement du territoire national pour le siècle à venir. Il va être repris par les législateurs britanniques, avec un réseau en étoile autour de Londres. Les Américains et les Allemands lui préférant un réseau multipolaire avec des hubs.

Les conséquences de la loi : après le vote de la loi, le rythme de création des compagnies s'accélère. Les profits considérables que réalisent, en 1843-1844, les compagnies exploitantes des chemins de fer de Rouen et d'Orléans vont animer l'ardeur des spéculateurs. De nombreuses compagnies se forment, qui vont réclamer une concession, au nom de la loi de 1842. Quelques dates :

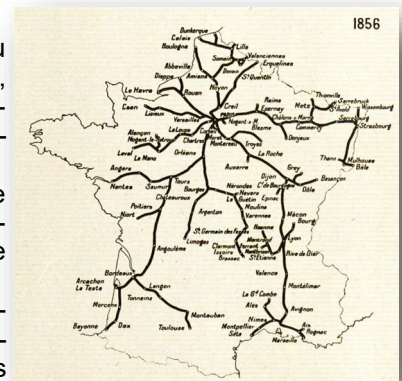
- Inauguration du chemin de fer du Nord en juin 1846 ;
- Inauguration du chemin de fer d'Amiens à Boulogne en mai 1848 ;
- Inauguration du chemin de fer de Compiègne à Noyon en mars 1849 ;
- Inauguration du chemin de fer de Paris à Strasbourg en juillet 1849 ;
- Inauguration du chemin de fer de Tours à Angers en août 1849 ;
- Inauguration du chemin de fer d'Argenteuil en avril 1851.

Pour compléter, Alexis Legrand participa, comme député, et siégeant au conseil d'Etat, à toutes les grandes discussions concernant les routes, les canaux, les postes et les chemins de fer :

- Les lois de 1833 et 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique ;
- Celle de 1842 évoquée ci avant ;
- Et celle qui parlera à de nombreux Chefs de District (© !), de 1845 sur la police des chemins de fer (seulement « abrogée » en 2021).

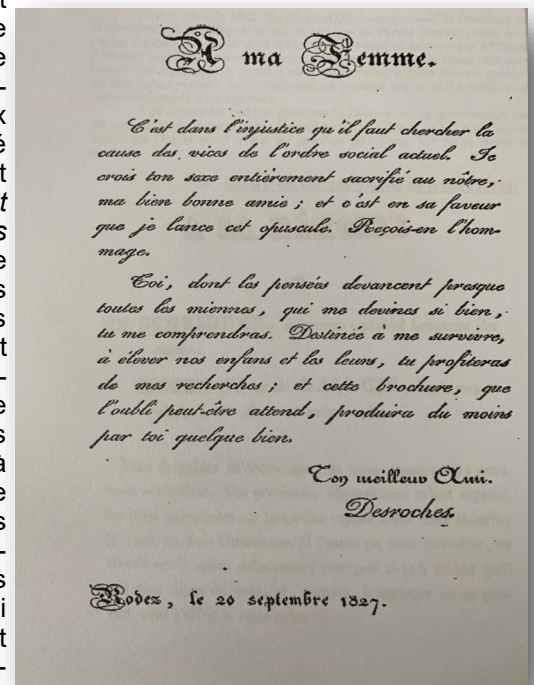
Quelques éléments sur sa carrière qui permettent de mieux connaître Pierre-Michel MOISSON-DESROCHES :

- Le 11 juin 1811, il est nommé en Italie (à l'époque française), chargé des 3 départements de Gênes, des Apennins, de Montenotte et du Taro, en résidence à Savone. Le 12 juillet 1813, un courrier nous apprend que le Préfet des Apennins se plaint auprès du directeur Général des Mines de l'attitude de Moisson-Desroches qui ne répond à aucune de ses demandes depuis près d'un an ! Le 26 du même mois, le Directeur lui demande des explications sur sa conduite étrange et intolérable. Moisson-Desroches écrit une lettre de trois pages le 6 août pour donner les raisons de son attitude. Il commence par « En réponse à la réprimande bien méritée que vous m'avez faite... ». Il explique qu'il termine le dessin de la carte minéralogique du département de Montenotte et qu'il désire faire de même pour les autres départements dont il a la charge comme il a été demandé par circulaire du 3 mars dernier. Il précise que pour ce faire, il doit se rendre sur



place dans chacun de ces départements, ce qu'il n'a pu faire en raison du coût des déplacements qu'il ne peut pas financer. Pendant ce temps « *J'avais mis en oubli les affaires courantes de mes départements car elles sont en trop petit nombre et pas assez importantes* ». Il poursuit sa lettre en admettant que la vraie raison est que « *j'ai un penchant irrésistible pour les études et la recherche, ce qui me rend tout à fait incapable de jamais bien administrer, mon plus grand tort étant de ne pas vous en avoir averti plus tôt* ». Il termine en précisant qu'un poste de professeur à l'Ecole des Mines serait beaucoup plus profitable pour le corps des Mines et pour lui. Les extraits de cette lettre donnent une idée du caractère de Moisson-Desroches. Il est travailleur dans les spécialités qui lui conviennent, il a une haute idée de sa valeur, ce sur quoi il a en partie raison. Mais il néglige ce qui ne l'intéresse pas. Tout au long de sa carrière, il aura des démêlés avec ses supérieurs à la suite desquels il écrira toujours, sans passer par la voie hiérarchique, au directeur du service des mines ou directement aux Ministres !

- Le 10 juin 1830, il envoie au ministre des travaux publics un projet de fusion des corps d'Ingénieurs des Mines avec ceux des Ponts et Chaussées, en rappelant son projet de transformation de l'Ecole Polytechnique. Il reçoit à ses propositions une réponse polie mais très évasive.
- En dehors du mémoire de 1814 et de quelques rapports purement techniques, son premier texte qu'on peut appeler philosophique est publié le 20 septembre 1827 à Rodez. **Il comporte 24 pages et s'intitule « Quelques mots sur l'ordre social »**. Comme on peut le penser à la lecture de cette dédicace, ce texte de 1827 est très moderne. En effet il défend l'idée que les femmes sont cantonnées à tort dans des tâches de second rang, par la faute qu'on les tient éloignées de l'enseignement. Il professe donc que l'enseignement de tous, y compris des femmes, est la plus importante source de progrès. Il juge les femmes supérieures aux hommes dans plusieurs domaines, et en déduit non une égalité entre les sexes mais une complémentarité dont la société devrait sortir gagnante. Il conclut : « *améliorer l'instruction des hommes et des femmes et la répandre, tels paraissent donc être les premiers besoins de l'ordre social actuel* ». Il pense que sa femme, plus jeune que lui, pourra transmettre à ses enfants et aux leurs le fruit de ses réflexions. Il ne sait pas encore que ses quatre enfants n'auront pas de progéniture. Dans ce petit ouvrage, Moisson-Desroches veut provoquer une « *controverse paisible* » et utile sur quelques institutions sociales. Le sujet central est l'instruction, premier besoin de l'ordre social actuel. Cette instruction doit permettre de jouir sans abus du luxe disponible à cette époque. Elle doit laisser place à l'instinct que Dieu a placé en l'homme. Elle doit être efficace, ludique et variée et pour ce faire doit être portée au plus jeune âge par les femmes dont l'instruction et l'amélioration des capacités de raisonnement doivent être le garant de la première formation des hommes. L'instruction ne doit pas être refusée aux criminels ce qui le conduit à s'opposer à la peine de mort. Enfin l'éducation ne doit pas être trop spécialisée pour préserver une indispensable vue d'ensemble et un accord avec la nature, le décalage entre la nature et les institutions étant source des révolutions.



**Vous l'aurez compris, cet esprit visionnaire, technique, stratégique et social, était (trop ?) en avance sur son temps, en décalage avec l'ordre social de cette première moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle. Mais au regard de l'histoire, de la situation actuelle, quel personnage, quelle vision !**



Merci à nos Amis du Rail du Forez, pour la base documentaire ayant permis la rédaction de cet article. Voir le fascicule dont l'auteur est Gérard Vachez « *Pierre-Michel Moisson-Desroches - Le précurseur du chemin de fer français* », 80 pages, Saint-Étienne, éditions Amis du Rail du Forez (ARF).

#### Illustrations :

- ◇ Tombe de Pierre-Michel MOISSON-DESROCHES au cimetière de Montbrison (42), prise le 9 juillet 2023 ;
- ◇ Portrait de Pierre-Michel MOISSON-DESROCHES, réalisé par sa fille Elise, au Musée d'Art Moderne de Saint Etienne ;
- ◇ Dédicace de « quelques mots sur l'ordre social ».
- ◇ Cartes du Réseau ferroviaire en étoile Legrand

