

## Les voyages de Claude Bernard à Saint-Julien

*Jacques Chevallier \* et Rémi Kohler \*\**

Claude Bernard est un casanier ; il a très peu voyagé<sup>1</sup>, si ce n'est les allers et les retours entre Paris (où il vit et travaille) et Saint-Julien (où il est né et conserve ses racines, sa maison, sa famille et ses vignes !).

### Les voyages entre Paris et Saint-Julien

Claude Bernard a fait toute sa brillante carrière à Paris, mais il aimait revenir régulièrement dans son village natal à Saint-Julien, d'abord dans la maison modeste de ses parents, puis dans la belle maison de maître adjacente qu'il avait achetée en 1860. Il y venait en particulier chaque année pour les vendanges et y passait le mois de septembre et une grande partie d'octobre ; son activité de professeur de l'enseignement supérieur le lui permettait. Il ne semble pas avoir dérogé une seule fois à ce besoin ou obligation morale.

À deux reprises, Claude Bernard fait un long séjour à Saint-Julien. En 1866, après une maladie très grave



dont il faillit ne pas se relever, il vient se reposer, convalescent et encore très faible, avec son ami et médecin Casimir Davaine. Il restera à la campagne de fin avril 1866 jusqu'en juillet 1867. En 1870, en raison de la guerre franco-prussienne puis de la Commune de Paris, il arrive à Saint-Julien le 27 septembre 1870 et ne pourra rentrer à Paris qu'en mai 1871. Sur les 498 lettres qu'il a écrites à Marie Raffalovich pendant les dix dernières années de sa vie, 84 l'ont été à Saint-Julien.

*Malle-poste* (tableau de V. Adam, 1830, Musée Carnavalet - Paris)

Une telle voiture pouvait circuler à une vitesse de 15 km/h, mettant Lyon à 3 jours de Paris.

<sup>1</sup> Hormis Saint-Julien, nous avons connaissance de quelques rares déplacements :

- à **Genève** en 1865 probablement : c'est le seul voyage à l'étranger qu'il ait fait ;
- le 31 août 1865, Cl. Bernard est délégué par l'Académie des sciences à **Estagel** via **Perpignan** pour l'inauguration de la statue de François Arago ;
- à **Sèvres et Bougival** dans la maison de campagne de ses amis Raffalovich, par « le train de 4h 35 de Paris » en 1873 ;
- en août 1875, il est allé au congrès de l'AFAS (Association pour l'avancement des sciences) à **Nantes** et a poursuivi son voyage jusqu'à **Trouville** chez les Raffalovich en vacances ;
- en octobre ou novembre 1875, Cl. Bernard envisage « samedi je vais faire un petit voyage à **Lyon** ; je reviens dimanche... » ;
- en juin-juillet 1876 à **Bougival** chez les Tourgueniev avec les Raffalovich ;
- enfin en août 1876, Claude Bernard retourne au congrès de l'AFAS qui a lieu à **Clermont-Ferrand**.

## Les voyages avant 1854

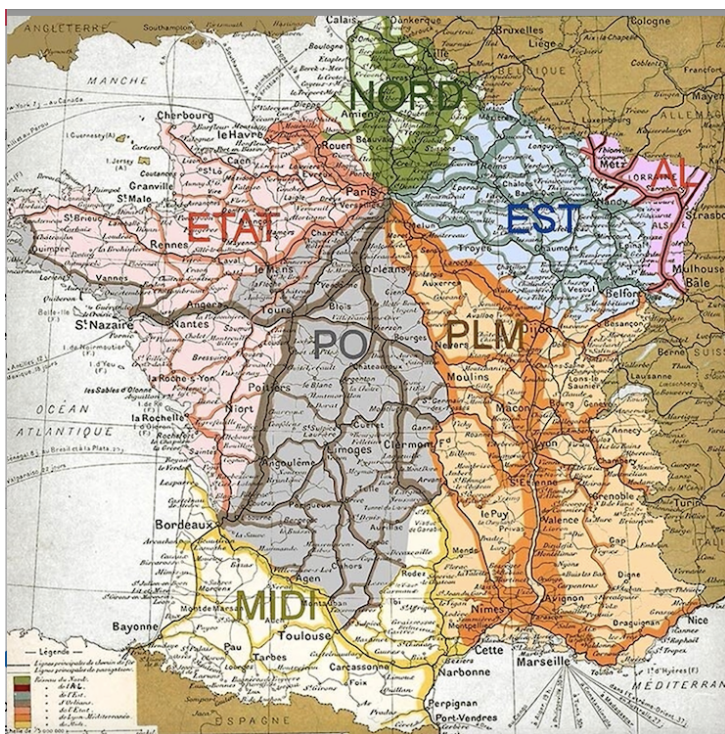
Au début du XIX<sup>e</sup> siècle, ils se font avec un attelage de chevaux : la voiture préservait de la boue mais pas de la lenteur !<sup>2</sup> Les voyages se comptent en journées avec des arrêts pour déjeuner dans les auberges et des haltes pour dormir. Ils sont ennuyeux et épuisants : il faut compter **huit à neuf jours de voyage entre Paris et Lyon**. Remarquons que le voyage à pied avait ses amateurs et n'étaient pas beaucoup plus longs : dix à douze jours pour un bon marcheur.

L'amélioration des tracés, des routes et des calèches, l'augmentation des relais et du nombre de chevaux, l'autorisation du trot pour les calèches (10 km/h) et du galop pour les malles-postes (13 km/h), plus légères que les diligences, les arrêts réduits, permirent de raccourcir le temps de voyage : **36 heures vers 1840 pour faire Paris-Lyon**. Mais le coût du voyage a augmenté et devient réservé aux personnes aisées.

## Le train à vapeur arrive...

La première révolution industrielle va entraîner un véritable bouleversement dans les transports au XIX<sup>e</sup> siècle, grâce au « chemin de fer » et aux locomotives à vapeur. En particulier la première chaudière tubulaire, inventée par l'Ardéchois Marc Seguin en 1827, sera déterminante en multipliant par six la puissance des machines. En 1837 apparaît la 1<sup>ère</sup> ligne française de voyageurs de Paris à Saint-Germain-en-Laye. Puis sous le Second Empire, à partir de 1850, il va se tisser un important réseau ferré national.

Ainsi, la ligne ferroviaire de **Paris-Lyon-Méditerranée** sera construite en une période assez courte, en deux parties qui se rejoindront à Lyon. Ce sera une artère majeure du réseau, en gestation dès les années 1840 par l'ingénieur Legrand qui le conçoit « en étoile » depuis Paris, et qui sera exploité par six compagnies régionales. La construction du tronçon de Paris à Lyon est décidée en 1844 et concédée à la *Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon*. Par étapes successives, la ligne partant de Paris se rapproche de Lyon (Tonnerre en 1849, Dijon et Chalon-sur-Saône en 1851, Villefranche-sur-Saône et Lyon-Vaise en 1854). En 1857, la compagnie qui en assurera l'exploitation sera la fameuse *Compagnie du PLM* (Paris-Lyon-Méditerranée). Son point de départ, la "Gare de Lyon", ouverte en 1855 puis reconstruite à l'identique en 1871 après avoir été incendiée par "la Commune", sera finalement très agrandie pour l'exposition universelle de 1900 (avec son grand campanile que nous connaissons aujourd'hui). Les convois, tirés par de belles locomotives avec tender (de type Bourbonnais 030), circuleront sur cette ligne pendant plus de 50 ans.



### Les compagnies ferroviaires privées (sous le second Empire)

La *Compagnie PLM* (Paris-Lyon-Méditerranée) sera la plus importante des six compagnies ; la ligne impériale Paris-Marseille desservira Villefranche-sur-Saône à partir de 1854 (qui, alors, ne sera plus qu'à 9 heures de Paris).

<sup>2</sup> Studeny Ch. La révolution des transports et l'accélération de la France (1770-1870), in : *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité*, Guigueno V. et Flonneau M. (dir.), 2009, Rennes, Presses universitaires de Rennes, p. 117-133.

**Claude Bernard a donc connu l'épopée de ce développement ferroviaire**, à partir de 1850. Surtout il va en profiter pour effectuer ses trajets entre Paris et le Beaujolais à partir de 1854, et pendant les vingt-cinq dernières années de sa vie, en empruntant cette voie impériale du PLM jusqu'à Villefranche-sur-Saône. Et bien sûr il va en tirer grand bénéfice car il pourra désormais se rendre chez lui en **une seule journée** ! Le tracé Paris-Villefranche fait 440 km et le trajet, vers 1870, s'effectuait en **neuf heures** environ depuis Paris, soit à la vitesse moyenne de 50 km/h !

En 1859, un article de Prosper de Pietra-Santa paru dans la revue *Annales d'hygiène publique et de médecine légale* énonce déjà les effets nocifs du train sur la santé : « *Un premier fait incontestable, c'est la fatigue relativement grande qu'une personne éprouve en passant la nuit en chemin de fer. Quoique l'on soit installé dans de bons fauteuils, la trépidation du wagon, les secousses, la marche rapide (32 à 48*



*kilomètres par heure en moyenne), l'impossibilité de fixer les objets extérieurs donnent une céphalgie constante, c'est comme un énorme poids sur la tête. [...] Il paraîtrait que la crainte de manquer le convoi, que les appréhensions qui en résultent, produiraient à la longue des effets très fâcheux sur le système nerveux. »<sup>3</sup>*

**La gare du PLM à Villefranche-sur-Saône**

La future gare des Chemins de Fer du Beaujolais (CFB) sera construite 50 ans plus tard, juste à côté de cette gare du PLM.

Claude Bernard fera mention, dans quelques-unes de ses lettres, d'anecdotes amusantes pendant ces longs trajets. « *Je pars hier matin à 6<sup>h</sup> ½ de Paris, je monte dans un wagon où était une jeune dame avec une petite fille ; mais au moment où le train allait se mettre en mouvement, je vois arriver une autre dame mûre, comme le sont les fruits aigres ; mais c'est ici, dit-elle, le compartiment des Dames seules ! Grand fut mon étonnement ; je m'excuse de n'avoir pas vu la plaque et je me hâte de sortir. Comment, s'écrie la jeune Dame, c'est ici le compartiment des dames seules ? Je n'y resterai jamais, et elle se sauve. Dans la précipitation du départ, on se disperse et le hasard (sic) me jette dans un wagon vide où je suis réduit à ma solitude. [...]*

*En descendant déjeuner à Tonnerre, j'ai vu que la dame du compartiment des dames seules était restée seule et que la jeune dame était également seule avec sa petite fille dans un autre wagon, ainsi l'avait voulu la providence. »<sup>4</sup>*

Claude Bernard était intéressé par le chemin de fer et un bon connaisseur des horaires ferroviaires, s'appuyant sur les fameux « *Horaires des chemins de fer CHAIX* » (1846-1976) qui semblaient n'avoir aucun secret pour lui ! Ainsi, le 24 septembre 1869 « *... [à mes fenêtres ou sur ma terrasse], j'aperçois encore passer en longs serpents de fumée les trains du chemin de fer de Paris à Lyon dont j'entends parfois sous la direction du vent d'est le roulement lointain.* » En octobre 1869 « *... je vais quitter la campagne. J'ai fixé mon départ à samedi matin 30 courant et samedi soir, je serai à Paris.* » Le 19 mars 1871 « *Les voies sont rétablies par la Bourgogne, et je prendrai le train direct qui part de Lyon à 8h du soir et arrive à Paris à 11h45 du matin.* » En août 1875, au retour de Trouville : « *Je suis arrivé à bon port par une pluie battante qui a failli nous noyer en route. Vers Mantes l'eau entrain dans les wagons non par les fenêtres, mais par le plafond qui ruisselait de tout (sic) côtés. J'ai peine à m'expliquer ce mécanisme.* »<sup>5</sup>

<sup>3</sup> Pietra-Santa P. de Étude médico-hygiénique sur l'influence qu'exercent les chemins de fer sur la santé publique. *Annales d'hygiène publique et de médecine légale*, 1859, série 2, 12, p. 5-49.

<sup>4</sup> Lettre à Mme Raffalovich Livre 2 lettre 89 (7/09/1871).

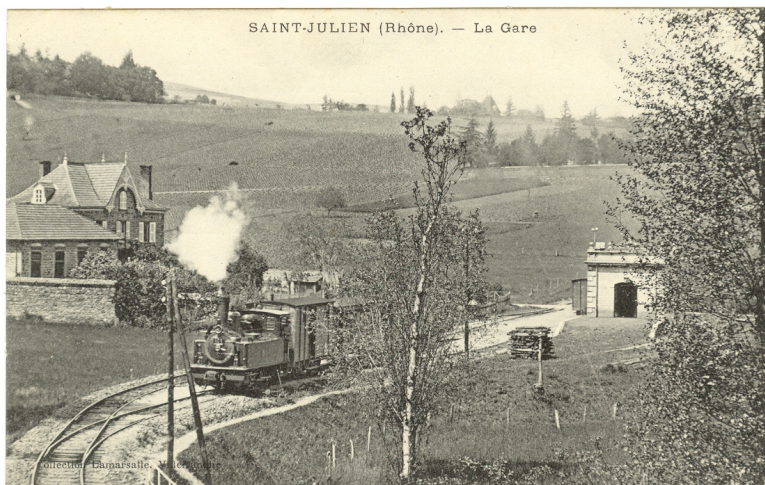
<sup>5</sup> Tous les extraits de lettres sont tirés des lettres de Cl. Bernard à Marie Raffalovich (Ms 3653, 3654 et 3657 de la bibliothèque de l'Institut). Voir Bernard C. *Lettres à Madame R.* et *Lettres parisiennes*. Lyon, Fondation Mérieux et J. Sonolet, 1974 et 1978.

## Et après, pour rejoindre Saint-Julien depuis Villefranche



**L'arrivée de Mme Raffalovich à Saint-Julien**  
(tableau de Renée Halpern, musée Cl. Bernard) <sup>6</sup>.

Claude Bernard devait prendre une calèche en arrivant à la gare de Villefranche-sur-Saône (où l'attendait un chauffeur, souvent un vigneron) et il atteignait Saint-Julien à travers les vignes en **un peu moins d'une heure**.



**Halte du tacot à Saint-Julien.** La gare (à droite) a disparu aujourd'hui. L'école publique primaire (à gauche) est toujours en place, et la municipalité du village lui a donné le nom d'école *Claude Bernard* le 6 juillet 2016.

Claude Bernard, à quelque vingt ans près malheureusement, n'aura donc pas connu le petit train du Beaujolais qui aurait pu, en changeant de quai à Villefranche PLM, le déposer quasiment à sa porte !

Ce réseau était constitué de trois lignes à voie métrique qui partaient de la gare des Chemins de Fer du Beaujolais de Villefranche-sur-Saône. Celle de Villefranche à Monsols passait par St-Julien et mesurait 48 km. Elle a été exploitée de 1901 à 1934 et a joué un rôle important surtout pour le transport des marchandises<sup>7</sup>. Aujourd'hui disparu, victime de la concurrence routière, ce petit train, surnommé « *le tacot du Beaujolais* », a laissé quelques vestiges que le touriste nostalgique peut encore découvrir.<sup>8</sup>

\* **Jacques Chevallier** est médecin-dermatologue. Il est Président de *l'Institut lyonnais d'histoire des sciences médicales* et membre de *l'Académie des sciences, belles-lettres et arts de Lyon*. Co-fondateur de *l'Association Claude Bernard*, son activité tourne aujourd'hui autour de Cl. Bernard avec la rédaction déjà bien avancée de sa biographie et la préparation d'une thèse d'histoire des sciences.

\*\* **Rémi Kohler** est professeur émérite de l'Université Claude Bernard-Lyon 1, ex-chef du Service de chirurgie orthopédique de l'enfant à l'*Hôpital femme-mère-enfant* (Hospices Civils de Lyon). Co-fondateur de *l'Association Claude Bernard*, il en est le vice-président et le responsable de la Commission conférences. Il s'intéresse à l'histoire du patrimoine, des chemins de fer en particulier. Il est officier des palmes académiques.

### **Pour adhérer à l'Association Claude Bernard :**

- en ligne sur le site de l'ACB : <https://association-claudebernard.fr/>

- par courrier postal à adresser à l'Association C. Bernard, 414 Route du Musée, 69640 St Julien Précisez : Nom, Prénom, Date de naissance. Adresse mail, Adresse postale, Profession. Adhésion individuelle : 20 € - Adhésion Duo : 30 € - Etudiants, RSA, Non-imposables : 5 €.

<sup>6</sup> Ce tableau illustre la visite d'une journée des époux Raffalovich à Saint-Julien. Claude Bernard souhaitait cette visite, il la réclame en 1871, puis en 1872 et elle aura lieu finalement en automne 1874. M. Herman Raffalovich aurait particulièrement apprécié (et abusé ?) du vin nouveau ! Cl. Bernard avait antérieurement détaillé minutieusement les horaires des trains pour ce voyage.

<sup>7</sup> Domengie H. Les chemins de fer du Beaujolais, *Magazine des tramways à vapeur et des secondaires*, 1989, 4.

<sup>8</sup> *Balade sur les chemins du Tacot en Beaujolais*. Villefranche-sur-Saône, Éd. du Poutan, 2014.