

Cet ingénieur participe à l'essor du chemin de fer français et dirige la prestigieuse compagnie P.L.M. S'intéressant à la finance, il contribue à fonder le Crédit Lyonnais et la Société Générale.

Paulin TALABOT

(François Paulin Talabot)

Né le 18 août 1799 (1^{er} fructidor an VII de la République)

À six heures du matin à Limoges 87 Haute-Vienne

Selon acte n°323 source : Archives municipales de Limoges

Décédé le 21 mars 1885 à Paris



Polytechnicien à l'étroit, dans l'administration

A sa naissance, François dit Paulin est le quatrième des huit enfants de François Talabot qui est un bourgeois et un notable de Limoges. En effet, il est avocat au parlement de la ville avant de devenir président de son tribunal civil pendant vingt ans.

Ingénieur polytechnicien à 20 ans, (5^e sur 82), Paulin opte pour l'école d'application des Ponts et Chaussées où il restera jusqu'en 1831, dans des postes divers dont le dernier lié à la construction du canal latéral à la Loire. Mais ces missions impatientent sans doute ce talentueux polytechnicien qui dira plus tard : *l'Etat m'a fait compter et mesurer des pavés ou des tas de cailloux sur les routes...*

Les enjeux économiques de l'époque, révèlent ses talents de capitaine d'industrie

En 1831, il quitte définitivement l'Administration pour entrer à la Compagnie du Canal de Beaucaire (Beaucaire-Aigues-Mortes) afin de développer les houillères d'Alès. Trois ans plus tard, Paulin Talabot devient le gérant de la Société des Mines de la Grand-Combe et des Chemins de Fer du Gard qu'il a contribué à mettre en place.

La ligne ferroviaire Nîmes-Beaucaire est inaugurée le 14 juillet 1839 ; les locomotives et wagons ont été construits en France d'après les meilleurs modèles anglais.

En effet, Paulin Talabot est allé en Angleterre se former auprès de George Stephenson.

Le succès de cette ligne est tel que le train fait huit allers-retours quotidiens.

Ce chantier tout juste terminé, le gestionnaire Talabot se lance sur un projet de grande envergure : équiper d'un chemin de fer la vallée du Rhône. Il devient directeur de la nouvelle Société du Chemin de Fer de Marseille. Les difficultés sont considérables : outre les ponts de grande longueur à construire sur le Rhône et la Durance, un souterrain près de Marseille, et enfin l'hostilité de la Compagnie des bateaux à vapeur.

En 1848 cette ligne est à peine inaugurée que notre ingénieur voit plus loin et plus au Nord.

La Ligne Paris-Lyon dit *ligne impériale* doit se poursuivre jusqu'à la Méditerranée.

Mais en 1857, l'heure est au regroupement de petites compagnies ferroviaires pour en former de plus grandes. Et Paulin Talabot contribue à former la Compagnie du chemin de fer Paris-Lyon-Méditerranée (P.L.M) dont il devient directeur général à partir de 1862 et cela pendant vingt ans, jusqu'en 1882.

Il modernise le port et reconstruit les Docks à Marseille et cette ville lui plaît tant qu'il s'y fait édifier une somptueuse villa appelée « Château Talabot ».

Dans une tendance générale de suprématie du modernisme sur les monuments du Moyen-âge, ce capitaine d'industrie n'hésite à proposer que la voie ferrée passe sur le rempart médiéval d'Avignon ! Mais la plume de Prosper Mérimée qualifiant ce projet de « malheur public » contribue à son annulation.

Paulin Talabot exerce aussi ses dons en Algérie, Italie et Autriche où il participe au développement des chemins de fer.

La finance et la politique l'attirent avec le même succès

Ce grand entrepreneur a pu mesurer l'importance de la finance dans ses divers projets. Aussi, il participe à la création du Crédit Lyonnais en 1863 et l'année suivante de la Société générale, dont il est le premier directeur, afin de contrer les financiers Pereire et leur Crédit mobilier.

Elu plusieurs fois député et conseiller général du Gard, il fait aussi une belle carrière politique apportant son soutien à Napoléon III.

Il est le premier Polytechnicien à travailler pour le chemin de fer.

Succès des Talabot dans la bataille du rail

C'est sous ce titre que la presse du 19 juin 1857, évoque cette réussite :

Le réseau ferroviaire est totalement réorganisé. La liquidation de la Société du Grand Central n'en est qu'un élément. Diverses compagnies disparaissent au profit d'autres, qui bénéficient d'accommodements financiers. Cette réorganisation consacre l'échec des efforts des frères Jacob et Isaac Pereire pour acquérir une situation prépondérante à la tête des chemins de fer français.

Ce sont les Talabot et leurs alliés les Rothschild qui auront les meilleurs tronçons. Après la fusion des compagnies Paris-Lyon et Lyon-Méditerranée, Paulin Talabot dirige désormais la nouvelle compagnie du Paris-Lyon-Méditerranée...

Les Pereire pensent que le gouvernement ne les a pas assez franchement soutenus. Quant aux Talabot, ils sont maintenant en situation de faire de bonnes affaires.



Buste de Paulin Talabot en gare de Nîmes

Sources documentaires :

<http://www.sabix.org/bulletin/b21/talabot.html>

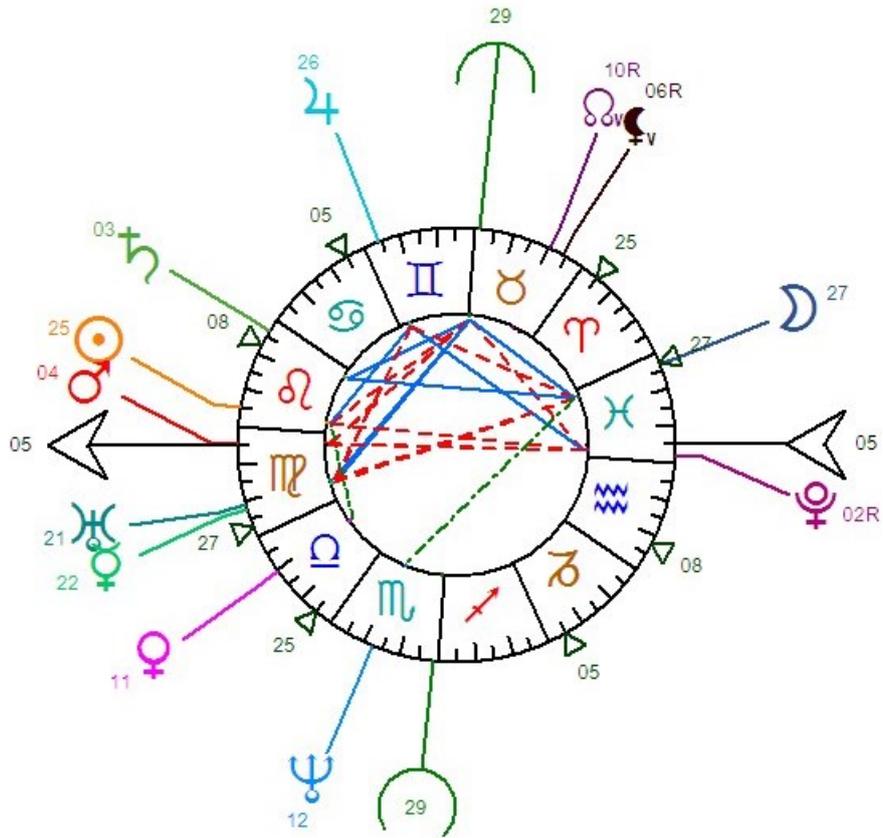
Chronique de la France – éditions Chronique - 1987

Voici un aperçu du destin de Paulin Talabot, un leader qui excelle dans les enjeux difficiles.

Doté d'une âme de visionnaire indépendant, il est un formidable gestionnaire avec le génie de percevoir avant les autres, ce qui est bon pour le devenir humain.

Impatient d'œuvrer avec les coudées franches, il donne le meilleur de ses talents lorsqu'il quitte l'administration. Devenu un dirigeant, il se révèle pragmatique, clairvoyant, avisé et fin calculateur.

Il œuvre avec énergie et volonté au service de l'intérêt humain général représenté par le chemin de fer en pleine expansion en ce 19^e siècle.



Sites :

<http://www.janinetissot.com/>
<http://www.janinetissot.fdaf.org/>

Mail :

info@janinetissot.com