

Le chemin de fer de Paris à la frontière d'Allemagne son passage à Château-Thierry

Communication de M. André Lefebvre du 6 Octobre 1979

Le chemin de fer de Paris à la frontière d'Allemagne est une des sept grandes artères du réseau français qui, comprises dans le programme d'ensemble publié au Moniteur Universel en 1832, classées sous la monarchie de Juillet par la loi du 11 Juin 1842, reçurent leur achèvement sous la Deuxième République.

Bien qu'elle n'ait été ni la plus anciennement concédée ni la plus populaire de ces artères, la ligne de Paris à Strasbourg fut, parmi les lignes projetées en 1842, la plus importante tant par les relations commerciales qu'elle devait assurer et la valeur qu'on lui attachait dans l'ordre national et militaire que par la longueur de voie ferrée dont elle exigeait d'un seul tenant la concession. Elle est la grande voie de trafic de la France vers l'Orient.

Depuis 1832, lorsqu'on a parlé pour la première fois de la ligne de Paris à la frontière d'Allemagne, jusqu'au 18 Juillet 1852, date de l'inauguration du dernier tronçon et de la gare de Strasbourg, de nombreuses enquêtes, études, présentations de projets adoptés, puis rejetés, puis repris, ont précédé la construction et l'exploitation par tronçons du chemin de fer. Il est difficile de s'y retrouver et de débrouiller l'emmêlement de ces événements.

De 1832 à 1844, on assista à de véritables batailles des localités, des assemblées départementales, des chambres de commerce pour ou contre les trois tracés généraux envisagées de la ligne de l'Est : l'un, de Paris à Nancy par la vallée de la Marne ou le plateau de la Brie ; le second, empruntant le chemin de fer de Paris à la Belgique jusqu'à Creil et, par les vallées de l'Oise et de la Vesle, atteignant la vallée de la Moselle à Arneville, près de Metz ; le troisième, qui consistait à rendre le chemin de fer de Paris à Nancy commun jusqu'à Troyes avec celui de Paris à Lyon. On s'agita beaucoup à Meaux, à Château-Thierry, à Epernay, à Châlons-sur-Marne et à Vitry-le-François, ainsi qu'à Compiègne, Soissons, Reims, Troyes...

Dès 1842, les Préfets avaient alerté les maires de toutes les communes. Le 29 Janvier, le Préfet de la Marne avait envoyé une circulaire aux

maires des villes intéressées, notamment celles de Château-Thierry, Meaux et La Ferté-sous-Jouarre, pour les inviter à participer aux frais des études du tracé direct. Les réponses et les subventions affluent = Vertus s'est inscrite pour 8 000 F, Epernay pour 122 230 F, Sézanne pour 40 000 F, Dormans pour 11 640 F, Ay apporte 50 000 F, Vitry 80 000 F, Meaux 100 000 F... Nous n'avons rien trouvé pour Château-Thierry. Il faut dire que la ville avait été rendue responsable de l'énorme pillage des grains commis les 3 et 4 Juin 1817 à Château-Thierry par une foule d'individus étrangers à la localité. Après un long procès, elle venait d'être condamnée à rembourser plus de 100 000 F et ses finances étaient fort obérées.

Les débats parlementaires ouverts sur les projets généraux du gouvernement se terminèrent par la promulgation de la loi du 11 Juin 1842 qui classait la ligne « avec comme direction générale la frontière d'Allemagne par Nancy et Strasbourg. »

Les discussions du projet de loi pour la concession commencèrent à la chambre des Députés le 29 Juin 1844. Le tracé des vallées de l'Oise, de l'Aisne et de la Vesle, par Compiègne, Soissons et Reims ; le tracé des plateaux de la Brie par le Morbras et Sézanne ; le tracé du tronc commun, dit aussi tracé de Troyes, furent éliminés, non sans de vifs et longs débats. Finalement, le ministre des Travaux Publics se prononça formellement en faveur du tracé par la vallée de la Marne et fit adopter le projet notamment en citant un paragraphe du rapport de la commission supérieure des chemins de fer : « Pour atteindre la Lorraine et l'Alsace, la voie la plus fréquentée, celle qui unit depuis des siècles, politiquement et commercialement la France et l'Allemagne, c'est la vallée de la Marne. C'est par cette vallée que passent aujourd'hui tous les voyageurs et presque toutes les marchandises qui vont vers le Rhin ; c'est là que se trouvent la vie et le mouvement des relations du Nord avec l'Est de la France. On y rencontre des villes comme Meaux, La Ferté, Château-Thierry, Epernay, Châlons. On passe à une petite distance de Coulommiers, de Soissons, de Reims. Enfin, la portion de cette route comprise entre Paris et Epernay traverse une des contrées les plus riches et les plus peuplées de notre territoire. » La loi fut promulguée le 2 Août 1844.

La concession fut adjugée le 25 Novembre 1845 à la Compagnie Hainguelot qui avait pris dès le début de l'année le nom de Compagnie de l'Est, et qui était seule sur les rangs, sept compagnies concurrentes avaient fusionné avec elle et une autre avait été évincée avant l'adjudication. Le grand homme du Conseil d'Administration est Auguste Perdonnet. Il fera de la Compagnie de Strasbourg la Compagnie modèle. C'est le créateur de toutes les traditions qui marquaient à la Compagnie de l'Est, il y a quelques années encore, une place à part dans l'industrie ferroviaire française.

Le vote de la loi du 2 Août 1844 avait permis à l'administration de mettre en chantier l'ensemble du chemin de fer. Dès le 11 Septembre 1844, le tracé est jalonné jusqu'à Chézy-l'Abbaye. Au débouché du

souterrain, au lieu de s'infléchir sur la gauche pour gagner Château-Thierry en longeant la Marne, le chemin se rapprochait des côteaux de Nogentel et d'Étampes, ce qui le mettait à l'abri des inondations mais éloignait la station du centre de la ville. Le Conseil municipal de Château-Thierry sollicita le 15 Mai 1845 une nouvelle étude du tracé depuis Chézy jusqu'à Chierry afin de le rapprocher du Faubourg de Marne. Mais, le 10 Décembre 1845, convoqué pour délibérer afin d'appuyer un projet intermédiaire proposé par la Compagnie, il adopta une résolution contraire, sous prétexte que les travaux de terrassements et de constructions feraient tort aux belles perspectives qu'offrent les environs de la ville. Une pétition de protestations des habitants fut immédiatement adressée au Ministre des Travaux Publics. — « Tandis « que toutes les villes qui sont placées dans la direction des grandes li- « gnes de chemins de fer réclament la faveur d'un parcours qui les « place à proximité du rail-way, constatait le journal *Le Siècle* le 14 Jan- « vier 1846, Château-Thierry, par l'organe de son conseil municipal, « s'est prononcé en faveur d'un tracé qui le place à la plus grande dis- « tance possible du chemin de fer de Paris à Strasbourg. Cette détermi- « nation a été prise à la majorité de trois voix sur dix-sept. Une « première détermination du même conseil avait demandé au contraire, « et cette fois à l'unanimité que le tracé fut rapproché de la ville, et l'étu- « de de ce tracé avait été faite en conséquence. »

Le numéro du *Charivari* du 12 Janvier 1846 contenait un article renfermant les épigrammes les plus acérées contre la délibération du conseil municipal. Après 133 ans, il n'est plus indiscret, sans doute, de reproduire cette philippique. La voici :

« Une ville rétrograde. — La France, cette Grèce moderne, n'a pas de département qui remplace la Béotie antique. La France a des Béotiens, mais pas de Béotie. Il est vrai qu'elle a la Champagne. M. Azaïs a toujours raison. Or, dans la Champagne gît Château-Thierry, et à Château-Thierry grouille un conseil municipal. Il y a tel municipal à Château-Thierry qui, joint à 99 moutons, ferait au moins 200 bêtes. Depuis longtemps ce conseil municipal gémissait dans l'ombre sur l'obligation où on l'avait mis de poser des réverbères dans les rues. Indigné de cette concession faite aux lumières du siècle, le conseil avait voté les réverbères, mais il ne les allumait jamais. Il croyait avoir sacrifié au progrès ; hélas ! il avait compté sans le charbon de terre. Le gaz vint ouvrir boutique à côté de la lune et enlever à Diane le monopole de l'éclairage public. Ce qu'on ne remarque pas assez, c'est que les mauvais temps continuels dont on se plaint datent de l'adoption du gaz. Comment veut-on que la lune soit contente de cette rivalité ? Aussi prend elle le parti de se voiler le plus qu'elle peut, et elle verse sur l'ingratitude des hommes et sur les hommes eux-mêmes des torrents de larmes. Cela explique la grande consommation de parapluies à laquelle est arrivée la civilisation ; on oublie son mouchoir dans sa chambre et sa femme dans une causeuse, mais on n'oublie jamais son parapluie. Après les gaz, les chemins de fer. Pour le coup, les sénateurs de Château-Thierry ont montré les dents, du moins celles qui leur restaient. Et tandis que le plus petit hameau envoie des députés pour réclamer le passage

d'un rail-way ou un embranchement, Château-Thierry veut que le chemin de fer de Strasbourg passe le plus loin possible de chez lui. Un adjoint au maire a déclaré en bon Champenois que la locomotive lui passerait sur les orteils avant d'entrer dans la ville, et le maire a voué ses cinq doigts et le pouce au même usage. Le maire a été nommé Decius et le premier adjoint Sous-Decius de la ville. On attend les ingénieurs des Ponts et Chaussées pour les écharper. Les réverbères et les pavés ont été enlevés. On creuse des ornières dans les rues, et l'on y jette des seaux d'eau pour former des flaques. L'instituteur primaire a reçu l'ordre de désapprendre à lire aux enfants, et les notaires ne sont plus que des tabellions. Le sous-préfet a pris la fuite et les habitants ont pris les armes. On a placé un éteignoir sur celles de la ville. Château-Thierry aura donné le signal de la réaction, la civilisation n'a qu'à bien se tenir. »

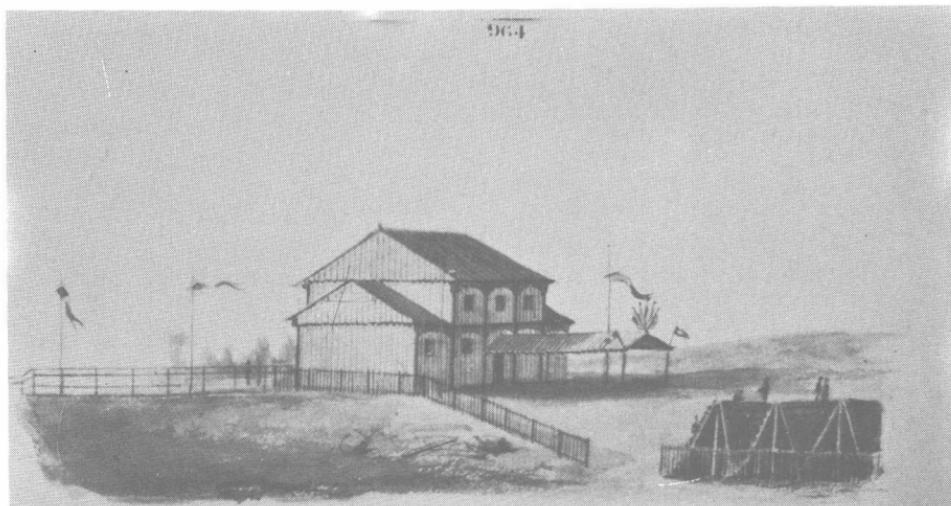
Il faut remarquer que les habitants de la ville craignaient une décentralisation commerciale et avaient adopté le tracé primitif qui longeait le pied des collines de Chézy à Etampes, tandis que les habitants du faubourg désiraient le rapprochement de la voie ferrée. Le Conseil général des Ponts et Chaussées se prononça en faveur d'un tracé intermédiaire (Juin 1846).

Il avait été question de supprimer la route royale n° 3 à partir de l'entrée du faubourg de Marne (Nouvelle France) jusqu'à Chierry pour, de ce dernier point, la reporter au-delà de la voie de fer et la faire aboutir sur la route de Montmirel. La nécessité de conserver à cette route si importante sa direction normale conduisit à y établir un passage à niveau. La déviation envisagée se trouva toutefois réalisée dans les faits par l'aménagement d'une route dite de la manutention, aujourd'hui avenue Ernest-Couvreccelle, qui double en quelque sorte la route (aujourd'hui nationale) n° 3.

**

Les ingénieurs avaient prévu d'ouvrir à l'automne 1848 les deux premières sections du chemin de fer jusqu'à Epernay. Les événements de Février firent abandonner les travaux. Les longues pluies de l'hiver et du printemps avaient gravement endommagé les chantiers délaissés, obstrué les souterrains, effondré les tranchées... On se remit au travail au mois de Juin.

Le 7 avril 1849, la locomotive La Ville de Mézières, qui était arrivée à Château-Thierry chargée sur un fardier tiré par quarante chevaux, fut utilisée pour les travaux de construction de la section Meaux-Château-Thierry. Le 5 Juillet, l'exploitation était ouverte jusqu'à Meaux, et le 21 Août jusqu'à Epernay. L'inauguration officielle, par le Président de la République, eût lieu le 2 Septembre. Le convoi partit de l'embarcadère de Paris à 9 heures. Il s'arrêta à Lagny, à Meaux, à la Ferté-sous-Jouarre. A Château-Thierry, c'est à la gare provisoire de la station que le Président a été accueilli. L'évêque de Soissons et son clergé étaient venus le recevoir. Le chef de l'Etat a remis la Croix d'Honneur au capitaine Lentrein, âgé de 70 ans, ayant 40 ans de service. Il a parcouru



*Vue de la Gare provisoire, le 2. septembre 1849. — Entrées des Autorités.
Passage de Louis Napoléon, Président de la République, jour de l'inauguration
du chemin de fer de Paris à Épernay.*



Aspect de la ville à la sortie de la gare.

Gravure d'après une aquarelle.

« Aquarelle tirée du manuscrit de Lecart,
Bibliothèque Municipale de Château-Thierry » (photo Richez).

la ligne de toutes les gardes nationales de l'arrondissement, qui non seulement bordaient des deux côtés la chaussée qui va rejoindre l'ancienne route, mais encore s'étendaient à une grande distance vers Chierry. Le train arriva à deux heures à Epernay. La ville, tout entière pavooisée, était remplie d'une foule énorme et enthousiaste. A l'issue du banquet le Prince-Président prononça une allocution dans laquelle il dit notamment : « En voyant Château-Thierry, La Ferté, Epernay, on se retrace les dernières et héroïques luttes de l'Empire contre l'Europe coalisée, et je me suis dit que, si ce chemin de fer eût existé à cette époque, si l'Empereur Napoléon eût connu la vapeur, jamais nous n'aurions vu les étrangers envahir la capitale de la France. »

**

Le chemin de fer était lancé. On partait de Paris à 8 h 30 pour arriver à Château-Thierry à 11 h 08 (direct) ; à 11 h pour arriver à 2 h 11 de relevée (omnibus) ; à 3 h de relevée pour arriver à 5 h 55 (semi-direct) et à 6 h 20 de relevée pour arriver à 9 h 02 (direct).

La station de Château-Thierry, devenue une gare, devait connaître une grande activité : tête de ligne vers Esternay, Sézanne, Romilly et Longueville, d'une part ; vers la Ferté-Milon, Villers-Cotterêts et Compiègne, d'autre part ; terminus de la grande banlieue de Paris ; dotée d'un important dépôt des machines et d'un atelier d'entretien, elle avait fait de Château-Thierry une ville « cheminote ».

Mais la gare et ses installations se trouvaient sur le territoire de la commune d'Etampes-sur-Marne. Nous verrons les conflits que fit surgir cette situation et comment ils furent réglés entre les deux communes.
