

Laon-Plateau – Laon-Gare, un axe majeur

Une donnée caractérise la ville de Laon : sa topographie. Laon est une ville construite sur une montagne au pied de laquelle se trouvent les « faux-bourgs », villages indépendants les uns des autres : Vaux, Saint-Marcel et La Neuville au nord, Semilly à l'est et Ardon au sud. Son cadre ajoute à son charme et à son pittoresque. Il offre à ses habitants le calme et de beaux horizons. Il a donné au site son utilité militaire : la ville est restée classée place forte jusqu'en 1913. Il concourt à la division économique et sociologique de la ville. En 1841, les 9 406 habitants de la ville demeurent en grande majorité sur le Plateau (5 934) qui concentre l'essentiel des activités : l'administration, l'éducation, l'armée (752 hommes de garnison) et le petit commerce.

Cette situation géographique particulière contribue à l'isolement de la ville, d'autant plus que ses accès restent difficilement praticables. Au début du XIX^e siècle, les tracés des rampes qui gravissent la montagne demeurent trop rectilignes et leurs pentes trop fortes pour faciliter les transports : «La montagne [route] d'Ardon, très escarpée, ne peut être pratiquée que par des hommes à pied. Les chevaux et les voitures ne peuvent d'Ardon aboutir à Laon qu'en gagnant à une grande distance, et par des chemins généralement mauvais et très difficiles, soit la montagne de Vaux, soit celle de Semilly.»¹ Les lourds charrois nécessitent l'utilisation d'un train de chevaux important, les voituriers et les paysans attelant un ou plusieurs chevaux supplémentaires au pied de la montagne, renfort nécessaire pour en gravir les pentes. Et si la montée est ardue, la descente, tous freins serrés, reste dangereuse.

Deux routes principales se croisent à Laon : la route royale n° 2, de Paris à Bruxelles, traverse la ville haute ; la route royale n° 44, de Châlons-sur-Marne à Cambrai, ne monte pas sur le Plateau et passe seulement dans les faubourgs situés au nord de la montagne. Toutes deux sont des axes routiers importants. Le trafic routier y est actif : «La grande distraction de nos pères d'il y a cent ans était le départ et l'arrivée des courriers, diligences, jumelles, hirondelles et autres coches, la plupart attelés de 5 robustes percherons. De 5 heures du matin à 11 heures du soir, presque toutes les heures, il y avait un départ ou une arrivée à l'hôtellerie de la Hure, chez Diot place du Bourg, aux hôtelleries de la Bannière, de l'Écu ou du Bardeau qui se trouvait entre les deux. Et l'on peut imaginer le vacarme : claquement de fouets et cris des postillons, bruits des sabots des chevaux et des roues cerclées de fer sur les vieux pavés datant d'un siècle, essieux grinçants, grelots

1. Arch. com. Laon, 1 D 8, délibération du conseil municipal, 8 juillet 1825.

tintants, adieux et bonjoures des voyageurs, etc.»² Les rues du Plateau restent celles de la fin du Moyen Âge, «rues tortueuses et accidentées, ruelles aux zigzags presque cocasses»³.

Un profond bouleversement intervient dans la seconde moitié du XIX^e siècle. Sous l’impulsion de quelques maires et élus ou sous la contrainte des circonstances, la physionomie de la ville se métamorphose, son urbanisme se modifie, des quartiers nouveaux apparaissent, des routes et des rues sont construites. Peu à peu les relations entre le Plateau et les «faux-bourgs» se transforment car la ville se construit, s’organise, s’ordonne autour d’un axe majeur, celui entre la ville haute et le quartier de la gare.

Le plan d’alignement et l’aménagement des portes de la ville

Pourtant, pendant les premières décennies du XIX^e siècle, les relations routières entre le Plateau et les faubourgs restent totalement ignorées par les autorités locales. Dans le domaine de l’urbanisme, les municipalités développent un programme ambitieux, celui du plan général d’alignement des rues de la ville promulgué par ordonnance royale du 27 mars 1831. Son contenu en est simple dans les buts fixés, rectifier et élargir les rues afin d’améliorer la circulation, mais complexe dans sa réalisation en raison de la situation de la ville : «La position de la ville, bâtie sur une montagne isolée et dont le plateau est singulièrement étroit, notamment au point central, comporte peu de plus grand développement à la population actuelle. Les rues généralement étroites ont quelque chose de l’irrégularité qu’offre le plateau de la montagne. Dans une telle localité il est donc impossible de leur donner une grande largeur sans compromettre les intérêts des habitants et sans réduire les moyens de les loger.»⁴

Ses résultats se limitent à quelques aménagements du tissu urbain : «Il faut donc prendre et laisser en quelque sorte à Laon les choses dans leur état actuel se bornant, dans l’intérêt de la sûreté publique, à donner plus d’ouverture à quelques rues trop étroites et à faire disparaître des irrégularités trop choquantes.»⁵ Quelques maisons sont détruites, des façades sont reculées, des pans coupés sont aménagés aux croisements des rues afin de faciliter la circulation. Le plan ne sera d’ailleurs jamais totalement appliqué.

Surtout, il se limite au seul Plateau, fidèle en cela à l’image ancestrale de la ville pour laquelle seul celui-ci constitue le milieu urbain. Toutes les rues des faubourgs de la ville basse en sont exclues ; elles feront l’objet de plans ponctuels ultérieurs au fur et à mesure de leur viabilisation.

Comme la commission chargée du plan d’alignement n’a aucune compétence légale sur les routes nationales, sont ainsi retirés de son autorité deux des

2. Charles Westercamp, Douze lettres de Philbert, Laon, 1934.

3. Maxime de Sars, Histoire des rues et des maisons de Laon, Laon, 1932.

4. Arch. com. Laon, 1 D 8, délibération du conseil municipal, 11 juillet 1825.

5. Arch. com. Laon, 1 D 9, délibération du conseil municipal, 9 février 1829.

principaux axes d'entrée de la ville constitués par les rampes de la route royale n° 2, celle de Semilly à l'ouest et celle de Vaux au nord de la montagne. Pendant la première moitié du XIX^e siècle, les accès de la ville sont ceux hérités de l'Ancien Régime, remaniés à la fin du XVIII^e siècle sous l'impulsion du dernier évêque de Laon et de l'intendant de Soissons. Ces derniers offrirent en effet des sommes importantes pour que les Laonnois s'engagent financièrement à aménager les rampes de la montagne. Des travaux d'adoucissement des pentes furent réalisés en 1780 et 1781 ; néanmoins, leurs inclinaisons restaient trop importantes pour être d'un usage facile.

Les rares aménagements des voies d'accès du Plateau concernent les portes de la ville qui constituaient de véritables goulots d'étranglement, ralentissant, voire bloquant la circulation des voitures et charrettes. Le 22 juillet 1813, le préfet de l'Aisne communique à la municipalité laonnoise « le projet que présente M. l'Ingénieur en chef de démolir une partie de la porte St Martin [porte de Soissons] et deux petites maisons de la porte Luceau afin de faire disparaître les dangers et inconvénients de ces deux passages »⁶. Le 30 novembre, il prend un arrêté de démolition : « Pour faire disparaître l'obstacle à la porte St Martin, on propose d'en démolir la voûte, ainsi que la tour qui la flanke à sa droite, mais de conserver l'autre tour comme contrefort du mur du rempart avec lequel elle se lie. [...] Le gouvernement entrerait, pour sa contribution dans ce travail, pour la totalité de la dépense, consistant en mouvements de terrasse et rétablissement de la chaussée en pavé ; et à la charge de la Ville seraient les frais de démolition des deux parties ci-dessus désignées de la dite porte. »⁷ Au contraire des municipalités suivantes qui s'attireront les foudres de Victor Hugo pour la démolition de la Tour de Louis d'Outremer lors de la création de la place de l'Hôtel-de-Ville, celle de cette époque demande au préfet la suspension de sa décision. En relation avec la direction des Ponts et Chaussées chargée de la gestion des routes royales, la ville décide, en 1827, de modifier l'entrée de la ville par la prolongation de la rue Saint-Martin et le percement des remparts. Perdant son utilité, la porte de Soissons verra son ogive bouchée. Quant à la seconde porte de la route royale n° 2, la porte Lupsault, après la démolition de sa partie supérieure qui menaçait ruine en 1832, elle est jugée trop étroite et élargie en 1837 grâce au démontage d'une partie de son pilier de droite ; 1,10 mètre est ainsi restitué à la voie publique.

La reconstruction de la rampe de Semilly

Ce n'est que dans les années 1840 qu'une réelle volonté de remédier à l'isolement du Plateau voit le jour chez les élus municipaux. Le réseau routier de la ville va être progressivement transformé. Le chemin de fer jouera un rôle

6. Arch. com. Laon, 1 O 112, travaux publics et voirie, RN 2, courrier du préfet de l'Aisne au maire de Laon, 22 juillet 1813.

7. Arch. com. Laon, 1 O 112, travaux publics et voirie, RN 2, observations de M. Thouret, ingénieur des Ponts et Chaussées, 1er mars 1813.

fondamental dans cette mutation. En effet, comme le comprennent les élus, son arrivée modifiera fondamentalement l'urbanisme de la ville et les nouveaux réseaux de routes qui se créeront intégreront cette donnée dans leurs schémas directeurs.

«L'escarpement considérable de la montagne sur le plateau de laquelle notre ville a été construite, a toujours eu pour effet de borner son commerce à la consommation locale, qui se réduirait elle-même à très peu de chose si Laon n'était pas chef-lieu de département et n'avait pas habituellement de garnison. Cette situation sera d'autant plus regrettable que le mouvement industriel qui se manifeste de toutes parts se développera davantage ; elle ne pourra, par conséquent, que s'aggraver par suite de l'établissement des chemins de fer. Notre ville, par la difficulté de ses abords, restera donc, en quelque sorte, isolée au milieu de toutes les voies de communication qui pourraient la mettre si utilement en rapport avec l'industrie et le commerce extérieur. Il importe évidemment à la ville de Laon de sortir de cette position fâcheuse, et son administration ne saurait, sans manquer à sa mission, négliger de porter ses efforts vers cette immense amélioration.»⁸

Par deux fois, en 1843 et en 1845, le maire, Eugène Dollé, intervient auprès du préfet afin que soient entreprises des études pour améliorer et rectifier les rampes de la route royale n° 2. L'administration des Ponts et Chaussées élabore alors un plan d'ensemble qui est présenté aux élus le 10 août 1847. Au projet de rectification des rampes (rampe de Semilly à l'ouest, rampe de Vaux au nord-est de la montagne), ce plan inclut les raccordements de la route royale à la route départementale n° 19⁹ au sud et à la route royale n° 44 au nord. En recherchant l'amélioration des accès de la «ville haute» dans toutes les directions, il confirme la suprématie du Plateau sans privilégier un faubourg de la ville basse. Son financement engage l'État à hauteur de 120 000 F, le département pour 130 000 F et la ville pour le reliquat, soit 100 000 F.

À peine élaboré, il est bouleversé avec l'arrivée du chemin de fer dans le département de l'Aisne. En décembre 1847, le préfet communique au maire de Laon de nouveaux éléments : «Nous avons maintenant la certitude que le chemin de fer de Creil à Saint-Quentin arrivera, l'année prochaine, à Chauny, peut-être même à Tergnier. Nous devons avoir en vue dès aujourd'hui d'établir le plus tôt possible une communication facile et prompte entre la ville et le chemin de fer puisque c'est par là que ne tarderont pas à se faire presque tous les transports de voyageurs et de marchandises de Laon à Paris, la route de Soissons devant bien-tôt perdre de son importance.»¹⁰ Anticipant une modification fondamentale des flux commerciaux, c'est-à-dire une baisse des relations routières au profit des liaisons ferroviaires, le préfet ajourne le plan, ne jugeant plus la rectification des

8. Arch. com. Laon, 1 D 16, délibération du conseil municipal, 14 juin 1843.

9. Route de Fismes construite en 1842. Ce projet aboutit à la construction de la rampe d'Ardon en 1860.

10. Arch. com. Laon, 1 D 19, délibération du conseil municipal, 4 décembre 1847, courrier du préfet de l'Aisne au maire de Laon, 3 décembre 1847.

rampes de la route royale n° 2 prioritaire. Déjà, dès le 11 mai, il avait pris un arrêté statuant sur la réalisation du Chemin de Grande Circulation (CGC) n° 1 de Laon à Chauny pour lequel la ville était appelée à participer à concurrence de 260 millièmes.

Après l’ajournement préfectoral, la municipalité reprend le plan d’aménagement des rampes de la ville à son propre compte. Néanmoins elle en modifie fondamentalement les objectifs. Elle abandonne la priorité donnée à la rectification des rampes de la route royale n° 2 pour orienter le nouveau réseau routier vers le nord, plus précisément vers le nord-ouest, avec la réalisation de la Nouvelle Montagne (route) de La Neuville, prolongement urbain du CGC n° 1¹¹. Sans remettre en question la suprématie du Plateau qui conserverait le monopole des arrivages de Paris, cette nouvelle route est la première manifestation du rôle fondamental qu’aura la révolution ferroviaire qui, en quelques décennies, subordonnera l’établissement des routes et rues de la ville au développement du réseau ferré.

La reconstruction de la rampe de Vaux

Les conséquences économiques escomptées de l’arrivée du chemin de fer sont déterminantes dans le choix de la réfection de la seconde rampe de la route royale n° 2, celle de Vaux. Dans le plan de 1847, les ingénieurs des Ponts et Chaussées ne proposaient qu’un seul tracé pour adoucir sa pente. Ils rejetaient la possibilité d’un tracé situé au nord, «la déclivité du flanc de la montagne du côté du nord et du nord-est et l’absence de tout contrefort s’épatant au pied du mamelon, eussent fait de la réalisation du projet présenté une impossibilité que l’on n’eût pu surmonter qu’au prix de sacrifices énormes»¹². Ils privilégiaient un tracé situé à l’est de la butte : «D’après le tracé, la route [...] suit pendant 300 mètres environ l’emplacement de la voie actuelle, puis elle est portée sur le flanc du coteau pour doubler ensuite la pointe de la citadelle et arriver à niveau au point de bifurcation de deux chemins creux qui forment, réunis, le ravin de la Valise, retourne vers Vaux en s’appuyant sur les crêtes extérieures du ravin, repasse au moyen de remblais assez considérables ce ravin et celui de la petite sablière et rentre dans le faubourg en traversant la propriété située au coin de la rue de l’église.»¹³

Après l’ajournement du plan, le conseil municipal souhaite voir les autorités départementales privilégier les travaux de la rampe de Vaux. Les élus avancent «la plus grande importance de faciliter l’accès de la Ville aux cinq routes importantes de La Fère, Crécy, Marle, Liesse et Reims» et notent que «l’avenir garantit aux travaux à exécuter des avantages considérables dans le cas de l’éta-

11. Sur la construction du CGC n°1 et de la Nouvelle Montagne de La Neuville, voir l’article de Claude Carême.

12. Arch. com. Laon, 1 D 19, délibération du conseil municipal, 19 août 1847.

13. Arch. com. Laon, 1 D 19, délibération du conseil municipal, 19 août 1847.



La rampe de Vaux en 1918. Les ruines de la Grande Guerre, carte postale (Bibl. mun. Laon, 44 CHL).

blissemement d'un chemin de fer de Saint-Quentin à Reims»¹⁴. Ils devront attendre le moment où le chemin de fer devient une certitude pour que l'administration des Ponts et Chaussées leur transmette, au début de l'année 1854, un projet de reconstruction. Celui-ci reprend simplement le tracé défini en 1847. La municipalité le rejette pour des raisons techniques (sécurité insuffisante), financières (déplacement du bureau d'octroi), et, surtout, stratégiques en raison de l'impossibilité que la rampe projetée devienne un axe de développement urbain de la ville : sa situation sur des terrains abrupts, la nature du sol sableux et humide n'auraient permis aucune construction ; plus, sa direction générale vers l'est, en contournant la citadelle, l'éloignerait du quartier que les élus escomptent voir se créer et s'étendre autour de la future gare ferroviaire située au nord de la montagne. Jugeant le projet limité quant aux avantages économiques dont la ville pourrait bénéficier, la municipalité sollicite l'étude d'un second tracé qui mette la nouvelle rampe «en rapport avec les sympathies et les véritables intérêts de la ville»¹⁵.

Ce tracé est proposé par M. Vallès, ingénieur en chef des Ponts et Chausées, en mars 1854. Celui-ci réalise ce que les ingénieurs de 1847 jugeaient impossible, un tracé sur le flanc nord de la butte. Partant de la porte Lupsault, il emprunte la direction définie dans le projet antérieur jusqu'à ce qu'il atteigne le point situé sous la citadelle : «à cet endroit, il décrit une première courbe qui le dirige dans la sablière et le ravin¹⁶, il franchit la montagne [route] actuelle à 120 mètres environ de la descente du Palais de justice, se jette dans les vignes où

14. Arch. com. Laon, 1 D 20, délibération du conseil municipal, 2 septembre 1848.

15. Arch. com. Laon, 1 D 24, délibération du conseil municipal, 13 mars 1854.

16. Jardins actuels aménagés autour du monument aux morts de la ville.

il fait une seconde courbe, puis descend à Vaux et arrive sur la chaussée actuelle en passant près de l'octroi »¹⁷. C'est l'actuel tracé constitué de l'avenue Gambetta et de la rue du Mont-de-Vaux. Les atouts de ce projet retiennent l'attention de la municipalité : coût global inférieur de près de 25 % au précédent et totale adéquation au plan de développement de la ville. S'il a les préférences du conseil municipal, il est refusé par l'administration des Ponts et Chaussées plus enclue à retenir le projet initial. La municipalité multiplie alors les interventions auprès des autorités compétentes. Les archives communales conservent un brouillon de la lettre adressée au ministère des Travaux publics dans lequel le maire rappelle l'existence de deux projets dont l'un « lèserait d'une manière déplorable, s'il était adopté, les intérêts les plus légitimes de la Ville de Laon », et l'autre qui, outre la satisfaction qu'il donnerait aux vœux de la population, se solderait par une « économie pour le gouvernement de 43 000 F et pour la ville de 40 000 F au moins »¹⁸. La réussite couronne ces démarches. Une ordonnance impériale du 8 mars 1855 adopte le second projet pour la construction de la rampe de Vaux. Les travaux commencent dès le mois de mars 1855 et se poursuivent jusqu'en 1856. Leur coût total est de 117 878,22 F dont 40 000 sont financés par la ville.

La lente déconcentration de la ville

Longtemps annoncé, le chemin de fer arrive tardivement dans la préfecture de l'Aisne. Son arrivée transforme la ville : « Depuis 1840, deux grands faits se sont produits dans l'ordre commercial et industriel : l'établissement des voies ferrées et le développement local de la fabrication du sucre de betteraves. Laon marque, dès lors, un certain progrès. Sa gare arrache à Soissons une bonne partie du commerce des céréales ; elle centralise le commerce du sucre, et devient, de ce chef, un marché important ; sa ville basse prend quelque activité, sa colline se couvre de jolies villas, et la ceinture de ses faubourgs inférieurs se développe et s'anime. Un élan, bien modeste encore et bien court, paraît se manifester. »¹⁹

Pourtant cet élan aurait pu être plus important si la ville avait su peser de tout son poids sur le développement du réseau ferré français. S'ils comprennent assez tôt les atouts du chemin de fer pour la croissance et le développement de la cité, les élus restent néanmoins en dehors de la « bataille du rail » qui oppose les deux grandes compagnies qui organisent le réseau de la région : la Compagnie du chemin de fer du Nord des Rothschild et la Compagnie du chemin de fer de l'Est des Pereire. En 1845, ils se contentent d'apporter leur soutien au choix du passage de la ligne entre Paris et la Belgique par Saint-Quentin. Une même passivité avait caractérisé l'attitude des autorités locales au moment de l'étude de la loi organique de 1842 qui crée l'ossature du réseau français et maintient le Laonnois à l'écart. Par deux fois Laon a perdu sa chance d'être desservie par une grande

17. Arch. com. Laon, 1 D 24, délibération du conseil municipal, 13 mars 1854.

18. Arch. com. Laon, 1 O 114, travaux publics et voirie, RN2, ville haute et descente vers Vaux.

19. Gabriel Hanotaux, *La ville moyenne. L'énergie nouvelle*, Paris, 1902.

ligne internationale. La création de la ligne Tergnier-Reims, ouverte le 1^{er} septembre 1857, ligne secondaire joignant les réseaux de deux compagnies, est une bien faible mesure compensatrice. Quant à la ligne directe Paris-Laon par Soissons, dont l'exploitation s'effectue à partir du 3 janvier 1866, la Compagnie du Nord n'y met aucun empressement et s'oppose même à tout projet dépassant la ville vers Hirson. Dans l'histoire des chemins de fer, avec l'assentiment plus ou moins actif de ses édiles, Laon est sacrifiée.

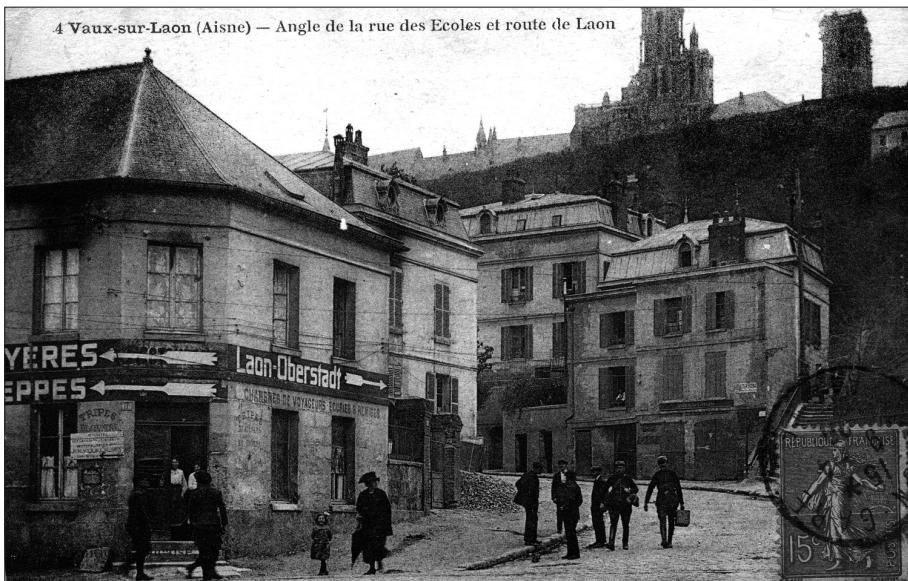
La création d'un nouveau quartier autour de la future gare apparaît cependant sous les meilleurs auspices. La ville pèse de toute son autorité pour refuser l'implantation de la gare présentée par la Compagnie du Nord au nord de Vaux. La municipalité craint un éloignement du nouveau faubourg vers l'extérieur de la ville et privilégie un emplacement proche de la montagne où « de nouvelles constructions tendront nécessairement peu à peu à se rattacher, d'un côté à Vaux, de l'autre à Saint-Marcel, les deux faubourgs dans un avenir plus ou moins rapproché se réuniront et formeront une ceinture à la ville »²⁰. Un schéma directeur de l'urbanisation de la ville est alors esquissé. Le 17 mai 1861, les élus adoptent le projet d'un boulevard entre Vaux et Saint-Marcel, long de 1 215 mètres, large de 17,50 mètres, dont 5 mètres de chaussée empierrée et bordée d'arbres. Ce boulevard, parallèle à la route nationale n° 44 à laquelle il aurait été relié par trois rues transversales, aurait constitué l'axe autour duquel se serait organisé le nouveau quartier. Pourtant, une lecture attentive des attendus de cette décision met en lumière le manque d'une réelle volonté de maîtriser le développement urbain : « Ainsi, quel que soit le désir que nous ayons de voir la population se maintenir dans l'enceinte de la ville [le Plateau], sommes-nous forcés de reconnaître que si la gare de chemin de fer doit avoir pour effet d'augmenter la population de notre commune, cet accroissement se portera de préférence dans le voisinage de cette gare. Il serait peu souhaitable de vouloir lutter contre la force des choses. »²¹ Même s'ils notent la nécessité d'accompagner la mutation de la ville, les élus se sentent plus contraints d'accepter que de diriger cette transformation urbaine. Aussi ne se donnent-ils pas les moyens de réaliser leur ambition : à peine un mois après avoir pris la décision de construire le boulevard envisagé, par une prudence que rien n'explique, ils ne conçoivent sa réalisation qu'à long terme, « au fur et à mesure des constructions de maisons, soit 30 à 40 ans »²². Ce projet ne se réalisera qu'avec la reconstruction du quartier de la gare après les deux guerres mondiales et la création des boulevards de Lyon en 1926-1927 et Pierre-Brossolette dans les années 1950.

La municipalité est plus efficace pour réaliser la relation routière entre ce nouveau quartier et la ville haute en créant très rapidement les deux voies le reliant à celle-ci : le Chemin Vicinal Ordinaire n° 13 et le chemin à pied en provenance de Laon. En effet, pour enlever l'accord de la Compagnie du chemin de fer du Nord sur l'emplacement de la gare souhaité par la Ville, la municipalité, outre

20. Arch. com. Laon, 1 D 23, délibération du conseil municipal, 23 avril 1853.

21. Arch. com. Laon, 1 D 26, délibération du conseil municipal, 17 mai 1861.

22. Arch. com. Laon, 1 D 26, délibération du conseil municipal, 22 juin 1861.



Le C.V.O. n° 13 ou rue Aristide-Briand, carte postale (Bibl. mun. Laon, 44 CHL).

une subvention substantielle de 18 000 F, avait signé l’engagement d’en créer les chemins d’accès²³.

Le premier, le CVO n° 13, est réalisé en 1856, soit un an avant l’ouverture de la gare. Il s’ouvre à mi-chemin de la nouvelle rampe rectifiée de Vaux à la hauteur du Mont-de-Vaux où sera érigé plus tard le monument aux morts de la ville, et n’est, jusqu’au croisement avec la route impériale n° 44, qu’une simple chaussée empierrée de 4 mètres de large (actuelle rue Aristide-Briand). Au-delà, celle-ci présente l’aspect d’une majestueuse avenue : une chaussée d’une largeur de 6 mètres, bordée d’un accotement latéral constitué d’un premier trottoir d’1,50 mètre, d’un passage de 4 mètres pour les piétons et, le long des maisons, d’un dernier trottoir de 3 mètres. C’est l’avenue de la Gare, dénommée ultérieurement avenue Carnot en hommage au président de la République assassiné en 1894 et ancien conseiller municipal de la ville.

La seconde voie qui relie la gare à la ville est l’escalier municipal : «En créant les deux chemins partant l’un de la nouvelle rampe de Vaux, l’autre du point de bifurcation des routes de Marle et de Crécy²⁴, la ville de Laon a assuré aux nombreuses voitures qui doivent fréquenter la station la plus importante de la ligne un accès aussi commode et aussi facile que le comportait la situation du terrain ; mais elle n’avait pas encore rien entrepris (sic) jusqu’ici pour assurer aux personnes qui se rendent des pieds à l’embarcadère les avantages qui doivent résulter surtout du rapprochement du chemin de fer de notre montagne.»²⁵ Rete-

23. Arch. com. Laon, 1 D 25, délibération du conseil municipal, 23 février 1856.

24. Actuelle rue Basselet ouverte pour desservir la gare de marchandises.

25. Arch. com. Laon, 1 O 98, travaux publics et voirie, courrier de l’agent voyer d’arrondissement au maire de Laon, 12 mars 1857.

nant la marche à pied, l'un des modes de déplacement les plus usités par les usagers de la route de cette époque, notamment à Laon où de très nombreux sentiers relient les deux niveaux de la ville, l'agent voyer municipal propose alors la construction d'un nouveau chemin reliant «par la ligne la plus directe»²⁶ le Plateau et la nouvelle gare. Long de 225 mètres, constitué de 264 marches en pierre et en bois, coupé de 13 paliers équipés de 6 bancs, l'escalier est construit en 1857. «On l'appelait au début ‘le casse-cou municipal’, il mériterait plutôt celui de ‘coupe-jarrets’».»²⁷

Ces deux voies, le CVO n° 13 et l'escalier, sont représentatives des choix municipaux pour organiser le développement du nouveau quartier de la gare. Au lieu de favoriser la croissance d'un quartier autonome, ce qui aurait pu être envisagé en raison de son éloignement géographique de la ville haute, son développement reste assujetti à la suprématie du Plateau. Le quartier de la gare n'est envisagé, jusqu'à la première guerre mondiale, que comme un quartier appendice de la ville haute dont le CVO n° 13 et le chemin à pied sont en quelque sorte les cordons ombilicaux. Preuve de cette volonté de rattachement, l'aménagement de la rue dite des Cinq-Ruelles. Passage constitué de cinq ruelles disposées en angles droits, elle se situe dans l'enceinte de la ville médiévale entre le rempart et la rue Serurier. C'est sur la demande de ses riverains qu'est décidé, en 1862, son redressement. Il est intéressant de rappeler les arguments présentés par ceux-ci dans une pétition adressée à la mairie : «Depuis l'établissement du chemin de fer et la création des rampes qui aboutissent par la porte de Beauvillé au rempart du Nord [il s'agit de la rampe qui relie le rempart et l'escalier municipal], une circulation considérable s'est produite dans le passage appelé les Cinq-Ruelles. C'est en effet le chemin le plus court pour arriver au palais de justice, au marché, à la cathédrale, en un mot au centre ville.» Les pétitionnaires poursuivent leur requête en faisant état d'une préoccupation reprise par toutes les municipalités jusqu'à notre époque, celle du dynamisme et de l'avenir du Plateau : «C'est par de semblables moyens [allusion faite aux travaux entrepris dans la capitale par le Baron Haussmann] que vous rendrez aux maisons qui ont subi une dépréciation fâcheuse leur valeur d'autrefois et que vous donnerez satisfaction aux exigences légitimes du commerce de notre ville en ramenant sur son plateau, dont la situation est digne de tout votre intérêt, les acheteurs et les consommateurs.»²⁸ La ruelle et redressée en 1863 et rebaptisée, en 1871, ruelle du Chemin-de-Fer.

Le quartier de la gare

Les pétitionnaires de la ruelle du Chemin-de-Fer font clairement allusion aux premiers effets du développement de la ville autour du nouveau quartier de

26. Ibid.

27. Louis Lepinois, Laon : essai de monographie, Laon, 1900.

28. Arch. com. Laon, 1 O 56/6, travaux publics et voirie, pétition des riverains des Cinq Ruelles, août 1861.



L'escalier de la gare, carte postale (Bibl. mun. Laon, 44 CHL).



Le quartier de la gare à la veille de Première Guerre mondiale, carte postale (Bibl. mun. Laon, 44 CHL).

la gare. En effet, ce dernier devient très rapidement le pôle principal de la croissance de la ville, un centre actif et populaire qui, en quelques décennies, bouleverse le paysage urbain de la cité. Sans vouloir en faire un long historique, il faut retenir qu'au début du xx^e siècle ce quartier centralise toutes les activités agricoles (les abattoirs s'y implantent en 1880-1882, la station agronomique en 1899 et l'Agence aux grains s'installe dans un bâtiment neuf en 1906). L'usine à gaz qui fournit la cité y est établie, ainsi que toutes les entreprises de transports en raison de la proximité du chemin de fer. Quant à la croissance humaine, il suffit de savoir que la paroisse Saint-Marcel est créée en 1902 ainsi que, la même année, un bureau de police.

Son urbanisation s'effectue d'une façon totalement anarchique. Faute d'initiative publique, il est le résultat d'une multitude de petites opérations immobilières privées, les propriétaires s'organisant pour établir en commun les routes nécessaires à la desserte de leurs constructions. Apparaît ainsi une trame de petites rues privées non viabilisées. Cette situation est dénoncée par le conseil municipal dont la commission chargée de la voirie dresse, à l'occasion d'une demande de classement d'une de ces voies en 1876, un bilan négatif de la politique municipale : « Elle est située au centre d'une agglomération de maisons construites depuis vingt ans autour de la gare du chemin de fer et elle est elle-même l'indice du besoin qu'éprouvent les propriétaires de cette partie du territoire de la commune de voir se multiplier les voies de communication pour leur permettre de construire des habitations dans des conditions d'accès favorable. Jusqu'ici la municipalité est restée complètement étrangère à la concentration de la population sur ce point important de notre territoire [...]. Si le paysage a gagné en pittoresque par suite de la disposition irrégulière de toutes ces habitations, l'avenir de

ce centre de population en a été singulièrement compromis, en ce sens qu'il s'est créé des droits acquis et que, le jour où la ville sera contrainte d'intervenir pour la création de voies nouvelles, elle se heurtera devant des constructions faites qu'elle ne renversera que par voie d'expropriation et à grands frais.»²⁹ La commission conclut par la nécessité «de jeter un peu d'ordre au milieu de ce labyrinthe» et élaboré le projet d'un «quartier à voies parallèles reliées par des rues perpendiculaires», première ébauche d'un véritable plan urbain.

Un lent mouvement de communalisation des rues s'opère alors et se poursuivra jusqu'aux années 1920. Celui-ci ne s'effectue pas sans difficultés, certains propriétaires faisant obstruction, ni sans réticences de la part d'élus qui estiment que nombre de propriétaires bénéficient de notables plus-values sur leurs terrains et maisons grâce au sacrifice financier de la ville. Généralement ces communalisations s'opèrent par la remise gratuite à la collectivité publique de la voie concernée, la ville prenant en charge les coûts de viabilisation avec la participation financière des propriétaires riverains proportionnellement à l'importance des façades de leurs maisons (généralement 20 % du coût global).

C'est la reconstruction consécutive aux destructions de la première guerre mondiale qui assure la réalisation du projet imaginé par les élus en 1876: agrandissement de la place de la gare, aménagement de la rue de la Tuilerie le long des lignes de chemins de fer (actuel boulevard Gras-Brancourt) et «création d'un boulevard partant de la rue Carnot et aboutissant au carrefour de la Grande Rue de Vaux et de la rue de l'Église, avec aménagement de ce carrefour [boulevard de Lyon]»³⁰. Ce plan d'aménagement et d'embellissement de la ville de Laon établi par l'architecte Charles Abella dans les premières années 1920 marque un renversement total de la politique municipale relative à l'urbanisation de la ville. En effet, dans ses préliminaires ce dernier consacre l'évolution amorcée au siècle précédent, à savoir le transfert vers les quartiers nord de la ville du pôle de développement de la cité. Ceux-ci monopolisent entièrement l'attention des responsables et l'ensemble des mesures décidées s'y concentrent. La ville haute est abandonnée à sa seule importance historique et touristique : «La ville haute constitue un ensemble des plus curieux et presque unique en France, avec ses artères pittoresques, ses constructions moyenâgeuses, ses vieilles portes et ses remparts. [...] Il est de toute nécessité de respecter cet ensemble, d'autant plus que les démolitions par faits de guerre n'y sont pas extrêmement importants (sic); on ne saurait penser à diriger la pioche du démolisseur dans cette agglomération au caractère saisissant et artistique que domine, en son centre, l'une des plus belles cathédrales de France.»³¹ L'insistance mise par les responsables du plan et les élus à expliquer la nécessité de concentrer les efforts de reconstruction sur la seule ville basse prouve l'importance du changement d'orientation de la politique urbaine de la municipalité. Un nouveau regard est porté sur la ville, non plus

29. Arch. com. Laon, 1 D 33, délibération du conseil municipal, 18 février 1876.

30. Arch. com. Laon, 1 O 28, travaux publics et voirie, décret du 4 octobre 1925, plan d'aménagement, d'embellissement de la ville de Laon.

31. Arch. com. Laon, 1 O 28, travaux publics et voirie, rapport présenté par le maire, 1921.

limité au seul Plateau, mais associant dorénavant le centre historique et les faubourgs de la ville basse.

Ville haute-gare, l'épine dorsale de la ville

Ce nouveau regard est le résultat du lent mouvement amorcé au siècle précédent où l'arrivée du chemin de fer a joué un rôle essentiel. La ville s'organise dorénavant sur les relations économiques, commerciales, humaines, culturelles entre le centre historique et les nouveaux faubourgs situés au nord de la montagne. La liaison entre le Plateau et le quartier de la gare est privilégiée et devient l'épine dorsale autour de laquelle la ville s'aménage.

Les voies qui relient le Plateau et la gare sont l'objet d'améliorations constantes. L'avenue de la Gare étant devenue insuffisante pour assurer une circulation régulière, son élargissement est étudié en 1876 : 1,25 mètre de plus prévu de chaque côté de la chaussée. En 1888, suite à une pétition des habitants du quartier, son élargissement est à nouveau à l'ordre du jour du conseil municipal. Faute de financement, celui-ci n'est réalisé qu'en 1894 : la chaussée est portée à 10,50 mètre de large, les trottoirs sont remaniés, les deux rangées de tilleuls plantés en 1856 sont abattues et remplacées par une seule rangée de 46 platanes : c'est l'aspect de l'avenue que nous présentent les anciennes cartes postales. Plus que sa largeur, c'est son revêtement qui retient régulièrement l'attention des élus. En effet, de sa qualité dépend celle du roulage, et par conséquent la fluidité de la circulation. Malgré un coût trois fois plus élevé (25 000 F au lieu de 8 000 F), le pavage de l'avenue est décidé en 1876, «le chemin serait beaucoup plus propre et la traction singulièrement facilitée»³². En 1924, l'avenue est bitumée en même temps que le CVO n° 13 ; le succès rencontré par ce nouveau revêtement mène la municipalité conduite par Eugène Leduc à procéder au goudronnage systématique de l'ensemble de la voirie urbaine³³.

La place de la Gare est régulièrement aménagée pour faire face à l'accroissement de la circulation. Trop exiguë, elle est, en 1923, considérablement agrandie en une vaste place rectangulaire pour «permettre aux piétons de circuler librement et pour ménager des espaces nécessaires au stationnement des véhicules de tout ordre»³⁴.

Si la rampe de Vaux est de la compétence de l'administration des Ponts et Chaussées, la ville ne s'en désintéresse pourtant pas. Le titre VIII du règlement

32. Arch. com. Laon, 1 D 33, délibération du conseil municipal, 18 février 1876.

33. Le premier essai de goudronnage s'effectue sur la rampe d'Ardon en 1909. Mais si les résultats sont jugés satisfaisants pour la propreté de la voie, les élus, émus des nombreuses réclamations qui leur sont faites, l'estiment dangereux et inadéquat pour la circulation hippomobile (mauvaise adhérence des sabots des chevaux, glissades et accidents). Seul le développement de la traction automobile en assurera le succès.

34. Arch. com. Laon, 1 O 28, travaux publics et voirie, rapport de la Commission supérieure d'aménagement, d'embellissement et d'extension des villes, 15 octobre 1921.

de grande (routes nationales et départementales) et petite (voies urbaines) voirie de la ville de Laon du 18 octobre 1844 s'y applique tout particulièrement : obligation est faite aux propriétaires de terrains riverains « d'empêcher leurs éboulements [...] et d'entretenir toujours en bon état les talus et les murs de soutènements »³⁵. En effet, la situation de cette voie sur le flanc abrupt de la montagne l'expose tout particulièrement aux glissements de terrain. « Et si Laon, brusquement, s'effondrait ? » titrait un journal national à la suite des éboulements du talus de l'avenue Gambetta les 13 avril et 21 mai 1994 : « Vent de panique dans la capitale de l'Aisne. Des rues menacent de s'effondrer, des habitations se déforment, on évacue un lycée [...]. Récemment le principal accès au centre historique de la ville s'affaisse après l'explosion d'une poche d'eau. On ferme la rue, et l'on fait le bilan des travaux : plus de cinq millions de francs. »³⁶

En 1888, la municipalité décide la destruction de la porte David située en haut de la rampe de Vaux, à l'entrée de la vieille ville : « Construite en 1850, la porte Lupsault [ancienne dénomination de la porte moyenâgeuse que la porte David avait remplacée] n'a aucun intérêt historique ; comme œuvre d'art elle est des plus médiocres [...]. Elle n'est d'aucune utilité puisque depuis plusieurs années toutes les issues de la ville restent constamment ouvertes [allusion faite au transfert de l'octroi au bas de la rampe à Vaux], et, en cas de guerre, il est évident qu'elle ne pourrait arrêter l'ennemi un seul instant ; enfin cette porte dont l'ouverture est beaucoup trop étroite, met obstacle à la circulation des voitures de plus en plus nombreuses qui entrent et sortent de ce côté, et elle est une cause incessante d'embarras et même de dangers. »³⁷ Malgré cette destruction l'entrée de la ville pose, en raison de l'exiguïté des rues, un problème crucial que les aménageurs futurs essaieront de résoudre.

Soucieuse de faciliter la circulation routière sur cet axe, la ville s'associe à l'amélioration de sa sécurité. Travaux d'assainissement avec la construction d'un réservoir permettant de recueillir les eaux pluviales à l'entrée du faubourg de Vaux³⁸. Pose de panneaux au carrefour du Mont-de-Vaux pour indiquer aux automobilistes les directions du faubourg de Vaux et de la gare en 1910. Réglementation de la vitesse : pour lutter « contre les excès de vitesse auxquels se livrent non pas les chauffeurs qui usent sagement d'un sport de luxe, mais contre ceux que pittoresquement on désigne sous le nom de 'chauffards', véritables pirates de la grande route qu'ils confisquent à leur profit », le maire exprime son intention de la limiter dans l'agglomération de Laon et « aussi dans nos côtes à tournants si brusques »³⁹ à 12 km/h et 6 km/h dans les tournants. Éclairage de la voie publique : le premier candélabre électrique est installé place de la Gare peu

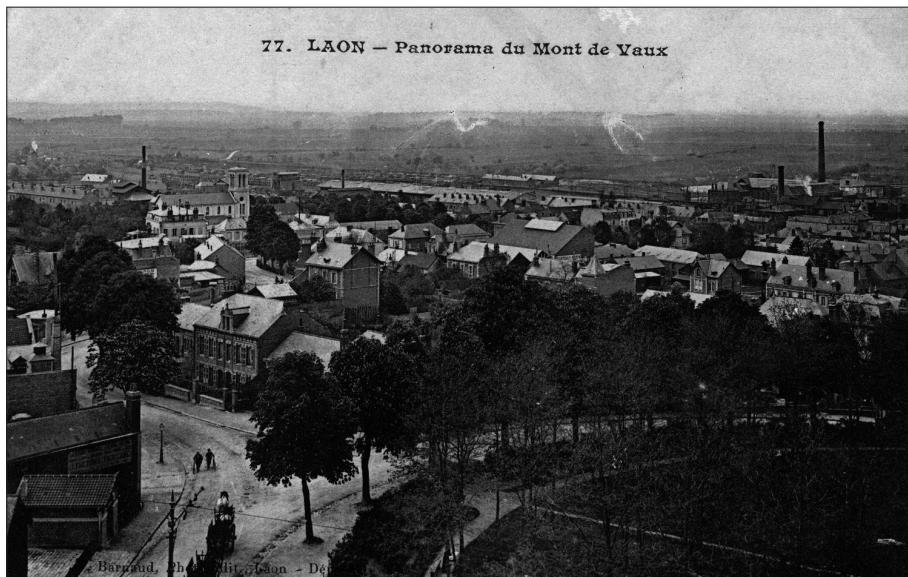
35. Arch. com. Laon, 1 I 72, police locale.

36. Infomatin, 26 juillet 1994.

37 Arch. com. Laon, 1 D 40, 33, délibération du conseil municipal, 2 avril 1888, rapport du commissaire-enquêteur chargé de l'enquête publique relative à la démolition de la porte David.

38. Une canalisation sera établie en 1891 entre cet exutoire et un égout construit par la Compagnie du Nord pour remédier aux débordements des eaux sur Vaux en cas d'orage.

39. Arch. com. Laon, 1 D 53, délibération du conseil municipal, 7 octobre 1907.



Panorama du Mont de Vaux; à droite, la nouvelle rampe de Vaux, à gauche le C.V.O. n° 13, carte postale (Bibl. mun. Laon, 44 CHL).

avant 1914. Matérialisation de la chaussée par la mise en place de bandes blanches, les premières apparues sur l'avenue Gambetta en 1932, « chose très pratique » selon les déclarations d'un élu⁴⁰ qui demande sa généralisation dans les tournants dangereux ; et l'installation d'une borne en caoutchouc lumineuse au carrefour de la rue des Écoles (rue Roger-Salengro) et de l'avenue Carnot en 1936⁴¹.

L'augmentation de la circulation sur cet axe amène les promoteurs du plan de reconstruction de la ville de 1925 à le doubler avec la création d'une voie entre la gare et l'ouest du Plateau où l'ancienne caserne d'artillerie avait fait place à un collège de jeunes filles et à plusieurs lotissements de maisons particulières. Ce « Boulevard à mi-côte », comme il est dénommé dans les dossiers, n'aurait été qu'un volet d'un plan routier très ambitieux et, peut-être, utopique, celui d'« une double ceinture de voies placées à des niveaux différents qui permettront d'atteindre le Plateau en différents points de son périmètre »⁴². Si ce vaste plan est resté un fantasme d'urbanistes, l'étude du « Boulevard à mi-côte » a été menée à son terme. Il se serait ouvert en haut de l'avenue de la Gare, à droite de l'escalier municipal dont il impliquait d'en redessiner le départ. Contournant l'église Saint-Marcel, il aurait gravi en ligne droite les pentes de la montagne pour rejoindre les remparts de la ville au niveau du nouveau collège où un escalier aurait été percé dans la muraille afin d'assurer un accès rapide à ce nouvel établissement scolaire.

40. M. Chapotel au conseil municipal du 27 janvier 1933.

41. Cet essai fructueux mène à l'installation, l'année suivante, de quatre autres bornes afin de signaler aux automobilistes les croisements dangereux.

42. Arch. com. Laon, 1 D 59, délibération du conseil municipal, 8 décembre 1921.

Au-delà de ce point il aurait suivi les promenades pour pénétrer dans l'enceinte de la ville haute, soit à l'extrémité ouest du Plateau (au niveau de l'ancienne piscine), soit par la porte Vinox ; une troisième variante, contournant entièrement l'éperon de la montagne, dirigeait la nouvelle voie sur le dernier tournant de la rampe de Semilly. Seule une petite partie est réalisée : le boulevard Jean-Jaurès. Le projet est abandonné en raison de la priorité donnée à la reconstruction du quartier de la gare et de son coût trop élevé, impliquant une charge trop lourde pour le contribuable. La nécessité de faciliter l'accès ouest du Plateau continuera néanmoins à se faire sentir. Ce n'est qu'à la suite du second conflit mondial qu'une voie sera percée, cette fois à l'intérieur de l'enceinte médiévale, à partir du haut de l'avenue Gambetta ; il s'agit de la rue Kennedy dont la création nécessitera, en raison de la lenteur des mesures d'expropriation, près d'une décennie. D'ailleurs, elle n'est pas achevée : elle devait se poursuivre jusqu'à l'église Saint-Martin.

Les ingénieurs chargés de la reconstruction de la ville après la Deuxième guerre font preuve, eux aussi, de débordements d'imagination pour résoudre le délicat problème de la relation entre la ville haute et le quartier de la gare. Avec eux, point de route nouvelle, mais la construction de deux téléphériques, le premier partant de la place de la Gare, le second du faubourg de Vaux, pour aboutir tous deux à une station proche de l'hôtel de ville. Ce projet est très rapidement balayé par le maire de Laon, Marcel Levindrey : « La Ville aurait donc deux téléphériques en remplacement du chemin de fer actuel qui fonctionne depuis 1899 sans avoir eu le moindre incident. La durée de son parcours est de 7 minutes en montée ; il est douteux que celle des deux téléphériques projetés soit inférieure ; leur construction nécessitera des travaux d'art importants et un matériel coûteux. Ces circonstances militent en faveur du maintien du chemin de fer en service. »⁴³

Ces mêmes urbanistes imaginent également de reconvertis l'escalier municipal en un axe associant une voie piétonne couverte et mécanisée et une « cité administrative » : « La Mairie et la Préfecture continueront d'animer la Ville haute. Les différents autres services publics (trésorerie, contributions, bureaux militaires, police d'État, etc.) seront groupés dans un centre municipal intermédiaire aux agglomérations haute et basse. »⁴⁴ Préfigurant la déconcentration des services publics en ville basse, ce projet, resté à l'état d'ébauche, consacre néanmoins la prédominance donnée à cette relation physique entre les deux villes que représentaient la rampe de Vaux et l'escalier municipal.

Les transports publics

Les transports publics laonnois s'organisent, eux aussi, autour de la relation prioritaire entre la ville haute et le quartier de la gare. Pendant un demi-

43. Arch. com. Laon, 1 O 40, Plan d'aménagement de Laon, réunion des sinistrés du 29 juin 1945.

44. Arch. com. Laon, 1 O 40, procès-verbal de la réunion des sinistrés de Laon le 16 juin 1945.

siècle, ils se structurent sur une ligne unique entre la gare et l'hôtel de ville et se développent comme un prolongement urbain du train. En effet, tout comme pour l'urbanisme de la ville, le chemin de fer est déterminant dans leur création. C'est le 9 septembre 1857, soit quelques jours après l'arrivée du premier train en gare de Laon, qu'une ligne d'omnibus hippomobile est établie : une voiture publique de 10 places assurant le transport des voyageurs entre la gare et le Plateau. En 1893, une convention est signée entre le voiturier et la Compagnie du chemin de fer du Nord pour desservir les 33 trains en arrivée et les 32 trains en partance de la gare, du premier train de 7 h 05 au dernier de 23 h 51. En 1893, 19 800 voyageurs profitent de ce service, soit une moyenne journalière de 54 à 55 personnes.

Les petites voitures (taxis), dont le service est créé en 1886, ne se limitent pas, comme l'omnibus, au seul transport entre la gare et l'hôtel de ville. Celui-ci n'en constitue pas moins une part non négligeable de leur activité si l'on en croit une remarque du maire qui indiquait, au début du xx^e siècle, que la plupart des courses se faisaient entre la gare et le Plateau⁴⁵.

Cette liaison maîtresse est celle que la municipalité privilégie lorsqu'elle intervient directement dans l'organisation des transports publics de la ville. Prenant exemple sur d'autres villes, les élus décident, à la fin du xix^e siècle, de doter Laon d'un moyen de transport moderne. Sous l'impulsion d'un de ses premiers adjoints, Paul Doumer, une expérience de locomotion mécanique est réalisée en 1888 avec l'installation d'une voie ferrée urbaine. Une voie provisoire de 1 620 mètres de long est posée sur la chaussée des rues qui constituent la montée «royale» entre la gare et la ville haute (avenue Carnot, CVO n° 13 et avenue Gambetta). Du 19 au 28 mai, un train de trois voitures de 24 places assises et 8 places debout tracté par une locomotive pour fortes rampes y circule pour la somme de 30 centimes la montée et de 20 centimes la descente. L'essai déçut, la petite locomotive n'ayant pas donné, sur des rampes trop fortes, tous les résultats attendus.

En 1892 arrive à la tête de la ville un nouveau maire, Georges Ermant, qui, tout comme Paul Doumer, est un partisan inconditionnel de la modernité et du chemin de fer. Inlassablement il défend, avec son créateur l'ingénieur Joseph Bourquelot le projet d'un tramway desservant, aussi complètement que possible, l'ensemble de la ville. La ligne envisagée ne mesurait pas moins de 3 824 mètres de la gare de Laon à la place du Lycée. Après la desserte du quartier de Vaux «dont nous avons le devoir de favoriser le développement»⁴⁶, elle se dirigeait à l'est de la montagne dont elle gravissait les pentes par le site du ravin de la Valise qu'elle franchissait en empruntant un viaduc de 35 mètres de long et de 25 mètres de haut. Elle continuait à gravir le flanc méridional de la butte jusqu'à un point de retournement situé à mi-pente sous le kiosque à musique qui aurait pu être le point départ d'une future desserte du quartier d'Ardon. Elle poursuivait sa montée en contournant la citadelle, et par les remparts du nord atteignait la place de l'Hôtel-de-Ville. Enfin, elle rejoignait l'extrémité ouest du Plateau pour

45 Arch. com. Laon, 1 D 54, délibération du conseil municipal, 9 août 1909.

46 Arch. com. Laon, 1 D 44, délibération du conseil municipal, 18 juillet 1893.

desservir les établissements scolaires et l'hôpital. Ce projet sera mis en échec en 1895 « par ceux dont l'esprit est réfractaire à tous progrès »⁴⁷, en l'occurrence les militaires qui jugèrent le tracé néfaste pour la défense de la ville.

Georges Ermant reprend, dès le début de 1896, l'étude du dossier. Le projet définitif est considérablement simplifié. Les flancs de la montagne sont gravis, tout comme pour la rectification de la rampe routière de Vaux, par le nord. La ligne, outre la desserte du quartier de Vaux, se limite à la seule liaison gare-hôtel de ville. La force des circonstances et la lourde réalité des finances locales aboutissent en quelque sorte à renforcer la primauté de la relation gare-Plateau, véritable épine dorsale de la ville. Déclaré d'utilité publique le 24 décembre 1897, construit à partir du 1^{er} mars 1898, le tramway est inauguré et ouvert au public le 9 juillet 1899. Son succès est immédiat : près de 38 000 voyageurs l'empruntent pour le seul mois de juillet 1899, ils sont 370 835 pendant la première année d'exploitation, et 989 928 en 1956. Il fonctionnera jusqu'au 25 janvier 1971.

La prédominance de la relation gare-Plateau s'impose aux réseaux des bus établis à partir de 1953. Pourtant le premier réseau établi tente de laisser au seul tramway la desserte entre la ville haute et la ville basse. Deux lignes desservent la totalité des faubourgs, mais seule l'une d'entre elles gravit les pentes de la montagne par l'ouest, c'est-à-dire par la rampe de Semilly. Toutes deux font halte aux stations du tramway, l'une à la gare, la seconde à Vaux, leurs horaires de passage correspondent à ceux du chemin de fer. Ouvertes le 13 avril 1953, ces lignes sont modifiées dès les mois de mai et de novembre de la même année : neuf nouvelles lignes sont créées, leur point de départ est concentré, pour la plupart, sur la place de la Gare et le trajet de l'une d'elles utilise la voie maîtresse entre la gare et l'hôtel de ville. Au fur et à mesure des modifications du réseau le nombre des lignes gravissant les pentes de la montagne par cette voie augmente : une en 1953, deux en 1967, trois en 1980.

Finalement, la fréquence et la rapidité des navettes du Poma, qui remplace le tramway, permettent en 1989 la desserte gare-Plateau par ce seul moyen de transport.

Francis PIGEON

47. Arch. com. Laon, 3 O 24, brouillon de lettre de Georges Ermant, octobre 1895.

