

L'arrivée du chemin de fer à Troyes ou les transformations d'une ville

Jean-Luc Liez

► **To cite this version:**

Jean-Luc Liez. L'arrivée du chemin de fer à Troyes ou les transformations d'une ville . Moyen Âge, livres et patrimoines. Liber amicorum Danielle Quérueu, Epure, 2012, 978-2-915271-46-

. <hal-01780967>

HAL Id: hal-01780967

<https://hal.univ-lorraine.fr/hal-01780967>

Submitted on 28 Apr 2018

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

L'arrivée du chemin de fer à Troyes ou les transformations d'une ville¹

« il poculerait² donc chez le roi Louis-Philippe le matin, et banquetterait le soir à Holy-Rood chez Charles X. Il n'y a qu'une raison qui puisse permettre à un chrétien d'aller dans les deux camps, chez les Montecchi et les Capuletti ! Ah ! je sais qui est cet inconnu. C'est ...

C'est ? demanda-t-on de tout côtés.

Le directeur des chemins de fer de Paris à Lyon, ou de Paris à Dijon, ou de Montereau à Troyes.

C'est vrai ! dit Antonin. Vous y êtes ! il n'y a que la banque, l'industrie ou la spéculation qui puisse être bien accueillies partout. »

C'est en ces termes qu'Honoré de Balzac, fin connaisseur de la société bourgeoise sous la Monarchie de Juillet, brosse le portrait peu flatteur du directeur des chemins de fer, dans son roman *Le Député d'Arcis*³. Assurément l'auteur connaissait parfaitement le département de l'Aube et les travers de son temps, mais qu'en fut-il exactement de cette ligne de chemin de fer reliant Montereau à Troyes ? Et surtout, comment cette arrivée modifia-t-elle l'environnement urbain de l'ancienne capitale des comtes de Champagne ?

Le foisonnement des inventions techniques du XIX^e siècle transforma radicalement le visage des villes françaises, moyennes et grandes. La structure urbaine peu modifiée depuis le Moyen Âge constituait une difficulté certaine que quelques auteurs ont étudié pour l'Italie notamment⁴. Des usines, de nouveaux logements, mais surtout des infrastructures contribuèrent à bouleverser le panorama des cités. Troyes, la vénérable capitale des comtes de Champagne, restait engoncée, encore sous l'Empire, dans ses habits du « bon vieux temps ». La situation changea avec l'arrivée du chemin de fer.

L'enthousiasme du progrès

Le 26 février 1823, Louis XVIII accordait à Louis-Antoine Beaunier la concession de la ligne Saint-Étienne à Andrézieux, la première du genre en France, mais les premiers passagers attendront 1832 pour emprunter le service. La France restait en retard sur l'Angleterre et il fallut attendre la loi du 11 juin 1842 relative à l'établissement de grandes lignes de chemin de fer pour que les projets se développent sous l'effet de la spéculation⁵.

Dans ce climat fiévreux, il fut décidé de construire une ligne reliant la capitale à la frontière allemande. Trois projets furent examinés. Le premier passait par la vallée de la Marne ou le plateau de la Brie, le second empruntait la ligne de Bruxelles jusqu'à Creil avant d'obliquer vers les vallées

¹ La présente étude s'appuie sur la consultation de deux registres conservés aux Archives municipales de Troyes, registres 1 O 17 et 1 O 18. Les Archives départementales de l'Aube ont traité partiellement ce sujet dans le cadre d'une exposition. Cf. *Les Aubeois à l'heure du chemin de fer*, [2010], 35 p.

² Il boirait.

³ Le roman, inachevé, devait avoir l'importance des *Illusions perdues*. Il fut écrit entre 1839 et 1847, et fut constamment repris par Balzac. Cf. l'introduction de Colin Smethurst à ce roman dans *La Comédie humaine*, VIII, Gallimard, La Pléiade, 1977, p. 699. Ce petit passage pose un petit problème chronologique. Charles X meurt en 1836 et Louis-Philippe en 1850 tandis que la création de la Compagnie de Montereau à Troyes intervint le 29 mai 1845, preuves des reprises multiples du texte.

⁴ Gustavo Giovannoni, *L'urbanisme face aux villes anciennes*, Éditions du Seuil, Points/Essais, 1998, 353 p. ou Camillo Sitte, *L'art de bâtir les villes. L'urbanisme selon ses fondements artistiques*, 1^{ère} éd., Vienne, 1889, Paris, Éditions du Seuil, Points/Essais, 1990, 190 p.

⁵ Cette loi organise notamment le réseau en étoile dont le centre est Paris.

de l'Oise (via Compiègne et Soissons) et de la Vesle (Reims) pour rejoindre Amnéville et Metz, la troisième option imaginait un tronçon allant vers Lyon jusqu'à Troyes d'où une voie permettait de rejoindre Nancy puis Strasbourg. L'option privilégiant la liaison par Troyes incita Pierre-Jean-Baptiste à suggérer la création d'une société de chemin de fer dont il formula les avantages dans une publication⁶. Bien entendu, de tels projets nécessitaient d'importants financements qui étaient sollicités auprès des communes intéressées.

Les édiles de Troyes rédigèrent à l'intention des députés un rapport très argumenté dont les termes furent discutés lors de la séance du conseil du 1^{er} avril 1844. Les avantages entre les divers tracés, les économies réalisées selon les choix, l'intérêt économique des zones traversées tout comme la section Montereau-Troyes figuraient dans le document discuté. Il y était fait état de l'attitude favorable de la commune de Strasbourg en faveur du passage du chemin de fer via Arcis-sur-Aube ou Troyes de préférence à celui de Nancy dont les élus, de leurs côtés, exhortaient la Chambre de choisir un tracé favorable aux intérêts de l'État et de la Lorraine. Peu après, le député Stourm annonça dans une lettre datée du 14 mai, que la Chambre s'était prononcée, à six voix contre trois, sur le tracé de ligne Paris à Lyon passant l'Yonne. Peu de chance était dès lors laissée au projet reliant Paris à la frontière allemande passant par Troyes. Le député exhorta cependant ses concitoyens à ne pas baisser les bras et à défendre leur projet. Malgré ces efforts, les députés rejetèrent le 29 juin 1844 le trajet sud passant par Troyes⁷.

Toute cette énergie ne fut pas dépensée en vain. En effet, une ordonnance en date du 14 décembre 1844 porta sur la concession du « railway » de Troyes à Montereau tout en prévoyant une enquête relative à l'emplacement de l'embarcadère. Le 25 janvier, la ligne Montereau-Troyes fut adjugée à Messieurs Vauthier, Gallice-Dalbanne et Paul Séguin, mais il fallut attendre le 29 mai pour qu'une ordonnance approuve la création de la Compagnie du chemin de fer de Montereau à Troyes. Comment la Ville de Troyes imagina-t-elle le nouvel aménagement urbain ?

le quartier de l'embarcadère-débarcadère : d'un projet ambitieux ...

Étienne Vauthier était maire depuis 1840⁸. En séance du Conseil en date du 30 juin 1845, il décida la mise en place d'une commission pour répondre aux exigences de l'ordonnance concernant l'embarcadère. Messieurs Brocard, Simonot, Berthelin, Annet ou encore Argence furent notamment désignés pour rejoindre ladite commission.

Du côté de la Compagnie, les choses allaient très vite. Dès le 16 septembre, elle présentait une étude au Conseil municipal qui faisait état notamment de deux tracés possibles pour rejoindre Troyes. Celui passant par la rive droite rejoignait le quartier des Tauxelles où devait être construit l'embarcadère. Le risque important d'inondation, le manque de ponts et d'aqueducs et la localisation de la gare, éloignée « de la partie la plus peuplée et commerçante de la ville » provoquèrent le rejet de cette solution. Au contraire, l'arrivée sur la rive gauche n'offrait que des avantages. Les convois arrivaient en ligne droite de Romilly, il n'y aurait pas de dépassements budgétaires, les zones traversées étaient à l'abri des inondations et la population desservie serait de 7 831 habitants (contre 3 814 h. pour le trajet de la rive droite). En outre, neuf villages sur onze seraient traversés à cette occasion, ce qui permettrait de construire des stations relativement rapprochées. Deux options étaient proposées pour l'installation de l'embarcadère, la première sur le mail de Preize et la seconde

⁶ Arnollet (Pierre-Jean-Baptiste), *Projet de formation d'une société pour l'établissement d'un chemin de fer entre Paris et Lyon par Troyes et Dijon, avec un embranchement remontant la vallée de la Saône de Saint-Jean-de-Losne à Gray*, Dijon, impr. Carion, 1833.

⁷ André Lefebvre, « Le chemin de fer de Paris à la frontière d'Allemagne, son passage à Château-Thierry », *Mémoires de la Société historique de Château-Thierry*, 1979, p. 17-22.

⁸ Jusqu'en 1848. Il le fut également brièvement en 1835.

dans le quartier du Ravelin⁹ qui nécessitait un allongement de 495 mètres des voies. La première solution fut privilégiée et la seconde fut considérée comme alternative possible. En outre, ce choix permettait aussi de répondre à un souci urbanistique de première importance : réunir les deux parties de la cité, le quartier haut abritant toujours aujourd'hui l'essentiel des commerces, au quartier bas, celui de la cathédrale, plus déshérité.

Le 24 octobre, la Compagnie sollicita le Conseil municipal pour demander notamment l'abandon gratuit et en pleine propriété de toute la surface comprenant remparts et fossés, depuis le quai du canal jusqu'à la Porte de Paris ; de détruire lesdits remparts et de combler les fossés avec les matériaux récupérés ; de prévoir une place d'une cinquantaine de mètres de large, devant la façade de l'embarcadère et de couvrir la Vienne.

Les spéculateurs flairèrent la bonne affaire. Un groupe d'associés parmi lesquels se détachent les noms de Messieurs Bonnemain, Bacquiat, Lejay-Blanchon, Habert, firent parvenir une proposition d'aménagement au Conseil. Les arguments furent examinés lors de sa séance du 3 novembre. Ils reprenaient pratiquement ceux de la Compagnie hormis quelques différences : la place serait plus vaste (60 mètres) et deux autres devaient y être adjointes, une de 50 mètres de côté entourant la salle de spectacles et une dernière pour marquer l'entrée de la ville, à l'emplacement de la Porte du Belfroy. Le Conseil ne semble pas avoir donné suite à cette proposition. Les travaux devaient durer dix ans mais un cinquième devaient être réalisés durant les deux premières années.

Pour autant, la réflexion continuait d'être menée au sein de la Ville de Troyes. Et une question d'importance vint à l'ordre du jour de la séance du 10 janvier 1847, à l'occasion d'une demande de la Compagnie d'agrandir la future gare. La localisation de l'embarcadère dit « de Troyes », sur le mail de Preize, se trouvait être en réalité sur le territoire de la commune voisine de Saint-Martin-ès-Vignes. En effet, ce grand boulevard servait de délimitations aux deux cités depuis la destruction d'une partie des murailles. La crainte était grande de voir tout le bénéfice attendu, création d'hôtels et de commerces, échapper à Troyes et constater une augmentation de la population de la commune rivale. Pour contrecarrer cet inconvénient majeur, le Conseil préconisa que les issues du bâtiment donnent sur le mail et non les rues ouvrant vers Saint-Martin-ès-Vignes.

La réflexion se fit plus précise encore lors de la séance du 13 juillet. L'un des arguments examinés, outre le montant des travaux d'aménagement comprenant la démolition des murailles situées entre le théâtre et le canal, le comblement des fossés et la couverture de la Vienne, s'élevant à un total de 17 700 francs, fut d'aborder la fusion des deux cités : «, la ville ne doit-elle pas se rapprocher autant que possible de l'embarcadère, confondre son territoire avec celui de Saint-Martin ? ». L'union des deux localités prit plusieurs années. Il fallut attendre la loi du 10 juillet 1856 pour que Troyes absorbe définitivement sa rivale.

Outre la question majeure de la rivalité entre deux villes, la municipalité de Troyes avait conçu un ambitieux projet d'aménagement urbain. Il s'agissait d'ouvrir un grand axe nord-sud qui rejoindrait la place de l'embarcadère large de 60 mètres, à la rue Notre-Dame (aujourd'hui rue Urbain IV) par une rue de 22 mètres de large. Les maisons construites de part et d'autre devaient respecter une hauteur définie tout comme les dimensions des ouvertures. Ce projet permettait en effet de relier la mairie à la gare qui elle-même permettait d'accéder à la capitale. La réflexion était emprunte d'une grande modernité. Les arguments étaient nourris des meilleurs sentiments : la disparition des remparts permettrait aux habitants de profiter d'un air pur dont on supposait qu'ils avaient besoin et les nouvelles constructions feraient disparaître « la plupart des maisons [qui] sont construites d'une manière disgracieuse et peu commode, où les alignements sont imparfaits ». Ce dernier constat

⁹ C'est-à-dire à son emplacement actuel.

n'était pas nouveau à Troyes. Jean Milony (1741-1812), architecte troyen, dans son ouvrage intitulé *Essai sur la bâtisse de Troyes*, paru en 1777, s'était montré au fil des pages, un farouche détracteur de l'architecture en pans de bois et préconisait des constructions modernes en pierre¹⁰. Les constructions devaient « favoriser l'édification de maisons bourgeoises convenablement distribuées et réunissant des conditions de bien être qu'on rencontre difficilement dans nos constructions actuelles » selon les recommandations des édiles.

Les plans de la place et des abords furent approuvés par le Conseil lors de la séance du 16 juillet. La construction du cardo fut prévue en plusieurs étapes, la première devait atteindre la Grande-rue (aujourd'hui rue Émile Zola) jusqu'à une phase ultérieure permettant de rejoindre la rue de la Grande-Tannerie (aujourd'hui avenue Raymond Poincaré). Une somme de 10 000 francs devait être prévue sur le budget de l'année 1848, qui fut effectivement voté le 15 février de cette année.

Les difficultés enfin aplanies, la compagnie pouvait prévoir la construction de la gare. Les travaux furent confiés à Phidias Vestier (1796-1874), architecte de son état. L'homme avait déjà exercé ses talents auprès de la Compagnie des chemins de fer d'Orléans pour laquelle il avait donné les plans et dirigé les travaux de l'embarcadère-débarcadère de Tours, en 1845/1846¹¹. Le contexte était quasiment identique à celui qu'il rencontra par la suite à Troyes : il s'agissait d'installer le bâtiment à l'emplacement d'un bastion de l'ancien rempart. Les travaux du bâtiment troyen devaient s'achever au printemps de 1848.

... À un aménagement avorté

Paris, les 23, 24 et février 1848. La Révolution est en marche. Louis-Philippe est renversé et la Deuxième République proclamée le 25. Les événements parisiens ne vont pas être sans conséquence sur la venue du chemin de fer à Troyes.

Déjà, le 18 février, le Conseil avait eu à rassurer l'un de ses administrés, un certain Monsieur Ceillier, qui s'inquiétait de la destruction des maisons nécessaires au percement du cardo. Sa requête portait sur la rue des buchettes, où il habitait sans doute. La réponse se fit rassurante puisqu'on lui indiqua que les travaux seraient assez éloignés dans le temps et qu'il n'était guère possible d'en préciser l'échéance. Pour l'heure, seule la rue du bois (aujourd'hui rue du Général de Gaulle) était concernée.

Cette requête était révélatrice du nouvel état d'esprit de la population troyenne que le nouveau Conseil municipal n'entendait pas froisser. Une réclamation des propriétaires des maisons situées aux abords de la future place de l'embarcadère fut examinée par les élus le 7 juin. Ceux-ci considérèrent que le projet approuvé le 13 juillet 1847 devait être rejeté au motif qu'il serait « d'une exécution longue et difficile ». Le percement d'une nouvelle rue (le cardo) répondait moins aux besoins de la population que la création d'une vaste place qui, de plus « serait de nature à faire cesser toutes les difficultés qui pourraient s'élever avec les propriétaires ». Les travaux furent donc abandonnés.

Symbole du régime précédent, l'arrivée du chemin de fer ne donna pas lieu aux célébrations de grande ampleur prévues. Le 22 juillet, Monsieur Ruotte, maître d'hôtel, agissant également pour le

¹⁰ Jean Milony, *Essai sur la bâtisse de Troyes*, Veuve Gobelet, 1777.

¹¹ Le bâtiment est aujourd'hui détruit. L. Vieira, « L'œuvre tourangelle de l'architecte Phidias Vestier (1796-1874) », *Bulletin de la Société archéologique de Touraine*, 1998, vol. 45 bis, p. 601-616. En 1850, l'architecte acheva le château de style néo-renaissance de Rivière, en Indre-et-Loire, non loin de Chinon. Il en transforma d'autres, tels ceux de Rochecotte ou de Longueplaine (néo-gothique, vers 1840), toujours dans le même département.

compte de son confrère, le sieur Pillort, déposa une réclamation pour obtenir le dédommagement des frais engagés pour le banquet malencontreusement annulé. Le courrier, adressé au préfet, avait été retransmis à la Mairie pour suite à donner. Le pétitionnaire estimait son préjudice à 600 francs, non compris la location de la vaisselle. Il avait accepté un dédommagement de 500 francs, ce qui le satisfaisait partiellement. Considérant que la réclamation ne serait pas fondée, le nouveau maire considéra prudemment qu'il avait lieu d'attendre les éventuelles poursuites du requérant.

Il est difficile de s'imaginer aujourd'hui l'impact qu'un voyage en chemin de fer provoquait dans l'esprit de nos ancêtres. Amédée Aufauvre relate le voyage qu'il effectua le 20 juillet 1850¹². Il lui fallut trois heures, en compagnie de deux cents autres voyageurs, pour rejoindre Troyes à Nogent. Trois cents autres personnes montèrent aux différents arrêts. L'extase est à son comble lorsque le voyage arrive à son terme : « On croit rêver quand on se rappelle toutes les circonstances de cette belle et grande journée. Nous avons parcouru plus de soixante lieues sur la route, nous avons passé près de douze heures à Fontainebleau, et pendant ces heures, nous avons pu visiter le château, les jardins, les pièces d'eau, les sites les plus beaux de la forêt. Et, chose prodigieuse ! tout cela s'est fait en un seul jour, de six heures du matin à minuit ! »

Pour autant, l'ambitieuse politique urbanistique troyenne imaginée durant la Monarchie de Juillet a fait long feu. Il fallut attendre le troisième tiers du siècle pour que le projet d'aménagement redevienne d'actualité. Mais entre-temps, le contexte avait changé. La Compagnie de Montereau à Troyes fut rachetée par la Compagnie de l'Est en 1853. La même année, Napoléon III signa le décret autorisant la création de la ligne de chemin de fer de Paris à Belfort. Quelques mois auparavant, Nicolas-Jean-Julien Gréau (dit l'aîné), manufacturier à Troyes, avait défendu l'idée lors de séance du 23 août 1852 du conseil général de l'Aube, de prolonger la ligne de chemin de fer de Troyes à Chaumont¹³. La construction d'une ligne directe vers Paris fut mise en place dans ce contexte, nécessitant un nouvel emplacement pour la gare (elle fut installée au quartier du Ravelin) permettant aux voies d'être prolongées vers Mulhouse. L'ancien embarcadère avait d'ailleurs été détruit par un incendie le 19 février 1855 qui l'avait laissé quasiment ruiné et les vestiges furent achetés par la ville qui le transforma en lycée (impérial) à partir de 1857.

L'ouverture du cardo se fit quelques années plus tard en gardant l'aspect symbolique d'ouverture sur la ville ancienne au moyen de deux bâtiments imposants (abritant aujourd'hui la banque Kolb à gauche et l'agence Adecco à droite). Les quatre niveaux sous combles de ces bâtisses les rehaussent par rapport aux constructions voisines tandis que les ordres architecturaux utilisés contribuent aussi à les distinguer de l'environnement : pilastres corinthiens ou citations Renaissance soulignent la volonté des architectes de les intégrer au nouveau dispositif urbain tout en les valorisant. L'achèvement de l'espace public s'acheva en 1897 par l'installation d'une fontaine, rendue possible grâce au legs de Désiré Argence (1812-1889), maire de Troyes de 1859 à 1870. Mais l'espace créé ne répondait plus à son principe d'origine, l'élément articulatoire - l'embarcadère - ne jouant plus le rôle unificateur pour lequel il avait été initialement imaginé.

Conclusion

¹² Aufauvre (Amédée), « Chemin de fer de Montereau à Troyes. Trains de plaisir. Une journée à Fontainebleau », extrait du journal La Paix, [1850], 16 p., médiathèque du Grand Troyes, cote Patrimoine d. g. 532.

¹³ *Conseil général de l'Aube, session du 23 août 1852. Vœux exprimés par M. Gréau aîné : Prolongement du canal de la Haute-Seine ; Chemin de fer d'Orléans à Montereau ; Prolongement du chemin de fer de Montereau depuis Troyes à Chaumont ; Bureau central et département de bienfaisance ; Proposition contre le libre-échange*, 15 p., médiathèque du Grand Troyes, cote Patrimoine cl. 8°16477.

La configuration du quartier actuel renvoie à un projet qui faisait la part belle à l'arrivée du chemin de fer. L'impact de ce nouveau mode de transport incita les élus troyens à s'inscrire, dès la Monarchie de Juillet, dans une modernité que leurs successeurs du Second Empire et du début de la Troisième République poursuivirent avec quelques difficultés. Ce défi fut également à l'origine de la fusion des deux communes de Troyes et de Saint-Martin-ès-Vignes. La gare nouvellement construite devait permettre de renforcer la cohésion urbaine de la cité tricasse. L'ancien embarcadère, aujourd'hui l'espace Argence, demeure le témoin de cette période novatrice et d'un aménagement dont il est possible de retrouver « l'esprit régional » à Reims, où la gare (1854) faisant face à la fontaine Bartholdi et à la place Drouet d'Erlon, rappelle singulièrement la physionomie de la place Jean Moulin de Troyes, ornée de la fontaine Argence et ouvrant sur la rue de la République.

De nos jours, le bâtiment de l'ancien embarcadère, transformé en lycée, est reconverti en lieu de congrès et de spectacles. Il forma avec le conservatoire Marcel Landowski et la médiathèque du Grand Troyes, un espace de loisirs structurant au sein d'une agglomération de 130 000 habitants. D'un point de vue urbanistique, ce pôle se trouve relié, via le cardo si péniblement inscrit dans la ville par les rues de la République et Raymond Poincaré, au complexe cinématographique créé au début des années 2000, autre site culturel d'importance lui aussi proche d'équipements structurants (patinoire et bowling).

Jean-Luc Liez
Docteur en histoire de l'art
Membre résident de la Société académique de l'Aube

Illustrations :

Fig. 1. *Place de l'embarcadère projetée*, 1847/1848, Troyes, Archives municipales, 4 Fi 631. © J.-L. Liez/2009

Fig. 2. *Plan pour servir à l'étude d'une rue depuis l'embarcadère du chemin de fer jusqu'à la rue Notre-Dame. Fait d'après la demande de M. Fernand Lamothe, maire*, 1851, Troyes, Archives municipales, 4 Fi 252. © J.-L. Liez/2009