

Les chemins de fer : une nouvelle activité économique pour Épernay

Situation de la ville avant l'édification de la ligne

En 1846, Épernay compte environ 6 160 habitants. Le commerce du vin de champagne, marqué par l'essor des négociants, commence à faire connaître la ville au niveau international. Bien que la commune s'inscrive dans une démarche de modernisation (par exemple, adoption de l'éclairage au gaz cette même année), elle ne dispose pas de moyens aisés de communication facilitant les échanges commerciaux. Afin de continuer à se développer économiquement, Épernay a besoin de voies de transport plus rapides et moins onéreuses que la Marne ou les routes.

Prémices de la ligne Paris-Strasbourg

Le XIX^e siècle est marqué par la Révolution industrielle. En France, les exploitations minières sont en progression, les premières industries lourdes apparaissent et le chemin de fer, présent depuis 1804 en Angleterre, se développe. La première ligne, Paris Saint-Germain, est inaugurée en 1834.

Dès 1828, des projets de ligne sont présentés pour favoriser l'essor industriel de l'Est de la France. Plusieurs tracés sont étudiés. En 1834, la Chambre de Commerce de la Marne appuie le tracé longeant la Vallée de la Marne avec un embranchement à Reims. A Épernay, une commission est créée en 1837 pour défendre les intérêts de la ville. A cette époque, l'État ne voit pas l'édification de cette ligne comme une priorité. Les représentants de l'Est défendent leurs intérêts avec vigueur. Les débats s'étaleront sur plusieurs années.

Divers tracés sont étudiés et deux principaux projets prennent place dans les débats publics et politiques :

- une ligne quittant Paris par le Nord en passant par Reims. Ce tracé comporte plusieurs défauts, notamment l'allongement du trajet entre Paris et Strasbourg de 61 km.
- une ligne qui rejoint Épernay depuis l'Est de la Capitale, suivant le tracé de la Vallée de la Marne. Ce projet est cependant très onéreux.

Le 14 décembre 1841, le Conseil municipal vote une subvention de 100 000 francs pour l'édification de la ligne, à condition que le tracé de la Vallée de la Marne soit adopté.

A cette subvention, s'ajoutent les 22 230 francs réunis par souscription publique le 23 février 1842. Des noms de grandes familles sparnaciennes apparaissent dans la liste des souscripteurs : Perrier, Perrier-Jouët, Moët... Il semble alors que les négociants en vins ont conscience de l'essor économique que permet le chemin de fer pour leur commerce.

Les débats entre les différents représentants locaux et représentants de l'État vont s'intensifier. S'y mêlent la presse et les classes aisées.

D'un point de vue national, un net retard sur la construction des voies ferrées distingue la France par rapport aux autres pays industrialisés. La loi du 11 juin 1842, relative à l'établissement des grandes lignes de chemins de fer, stipule le schéma du réseau à construire. Le projet de la ligne Paris-Strasbourg est projeté : *"il sera établi un système de chemins de fer se dirigeant de Paris [...] sur la frontière de l'Allemagne, par Nancy et Strasbourg"*.

Cependant, il faut attendre 1844 pour que le projet de ligne, celui longeant la Vallée de la Marne, soit définitivement adopté. La ville de Reims sera rattachée à cette ligne, via un tronçon Reims-Épernay.

Un projet qui s'ancre dans la réalité

L'ordonnance du 27 novembre 1845 concède à la Compagnie Paris-Strasbourg un bail de 43 ans et 286 jours après l'ouverture de la ligne. Cette société regroupe huit compagnies qui ont fusionné ainsi que des souscripteurs français et anglais.

Les travaux de construction sont entamés en 1846, mais des difficultés apparaissent. En effet, la France s'industrialise très rapidement et plusieurs réseaux de voies ferrées sont entrepris simultanément. La production industrielle est saturée. L'avancée de la ligne Est est ralentie.

Le 2 septembre 1849, le tronçon Paris-Épernay est inauguré. La Municipalité crée une commission spéciale pour la préparation de cet événement. La Ville désire une réception exceptionnelle. Un banquet d'environ 400 convives est prévu. Le Prince-Président Louis Napoléon Bonaparte, le Ministre de l'Intérieur et le Président du tribunal de Commerce de Paris font partie des convives de prestige. La Compagnie des chemins de fer de l'Est verse une subvention de 4000 francs, afin de participer aux frais. La suite présidentielle est accueillie à Épernay par des centaines de drapeaux tricolores et des bouquets de fleurs. Plus de 5 000 hommes de la Garde Nationale sont présents et passés en revue par le Président. Le banquet est servi sous un grand chapiteau sur le Jard. Le Prince-Président terminera sa visite de la ville par les caves de Victor Moët.

Une Révolution qui offre à la ville ses Ateliers...

La fin de la monarchie de Juillet (février 1848) et les insurrections ouvrières de juin ont offert à Épernay des perspectives de développement économique. Les soulèvements à Paris ayant provoqué des centaines de morts, la Compagnie Paris-Strasbourg, qui envisageait de construire un grand atelier au Faubourg de la Villette, décide de déplacer ce projet en province, notamment à Épernay.

Un atelier provisoire est donc installé fin 1849-début 1850. La Compagnie souhaite disposer d'un atelier de réparation de matériel, simultanément à l'avancement de la construction de la ligne. Les besoins en personnels sont importants. L'offre locale se révèle insuffisante. Des ouvriers parisiens qualifiés sont embauchés. Ils sont installés dans des dortoirs le long du Cubry.

La décision définitive d'implantation des ateliers n'est prise qu'en 1852. L'atelier devient alors un dépôt général de la Compagnie, amorçant son industrialisation. Ses missions et structures sont amplifiées et l'établissement s'agrandit. En 1854, il s'étale sur 17 600 m² et construit ses propres locomotives (*cf carte postale, La sortie des Ateliers des chemins de fer de l'Est, début XX^e siècle*).

... et qui va la métamorphoser

L'édification de cette ligne modifie le paysage urbain sparnacien. Le Cubry est dérivé sur plusieurs centaines de mètres, une trentaine de maison est détruite, des propriétés privées sont expropriées (*cf jugement d'expropriation, 1847*) et un bras de la Marne est asséché (anciennement l'île Belon). Des problèmes d'insalubrité publique apparaissent après ces assèchements. En effet, des eaux stagnantes se forment, mettant en danger la population par les épidémies, notamment le choléra.

La station (gare), également sujette à de nombreux débats, métamorphose une partie de la ville. L'emplacement n'est pas immédiatement choisi, la Municipalité étant en désaccord avec la Compagnie. En effet, la Ville d'Épernay propose une subvention de 15 000 francs, mais n'est pas favorable à l'emplacement projeté. Finalement, son lieu actuel est choisi et 22 terrains sont acquis grâce aux expropriations publiques.

La correspondance échangée entre les deux institutions, relative à la participation financière de la Ville, indique que la Municipalité entreprend, à cette période, de nombreux travaux : abattoir, écoles, halle, pavage des rues nouvelles... C'est une période riche en constructions publiques. La population de la ville augmente progressivement, notamment grâce à l'apport des ouvriers des ateliers et l'essor du commerce du vin. Son extension devient nécessaire. Epernay compte 7 546 habitants en 1851, puis 11 704 (dont 900 cheminots) en 1866.

Des problèmes d'urbanisme et d'approvisionnement en eau apparaissent. De nouveaux quartiers sortent de terre, grâce à l'initiative de promoteurs immobiliers. La Société Immobilière d'Épernay (sous l'impulsion du notaire Gustave Jémot) développe un quartier dans les Coteaux Sud Est de la ville. Dès 1868, 90 habitations ouvrières bon marché sont construites à l'emplacement des futures rues Mulhouse et Monthléry.

Les Coteaux Ouest sont également concernés par cette extension, notamment entre la rue Saint-Laurent et les voies du chemin de fer. En 1866, grâce au mécénat de Félix-Simon Thiercelin et Joséphine Parrichault, une cité ouvrière de qualité supérieure est édifiée et 8 maisons sont construites. Le symbole de réussite sociale des cheminots peut se lire à travers ces constructions.

Enfin, deux nouveaux hameaux, constitués essentiellement d'ouvriers, se forment de l'autre côté de la Marne :

- Magenta, rattaché à Dizy. La commune se construit autour du développement d'usines, notamment une briqueterie et une verrerie.
- La Villa d'Aÿ, rattachée à Épernay en 1965¹. Ce hameau s'est véritablement développé après la guerre de 1870². Auguste-Anatole Thévenet rend ces terres marécageuses habitables, en les surélevant par des remblais de terres et de craies. De nombreuses maisons sont construites.

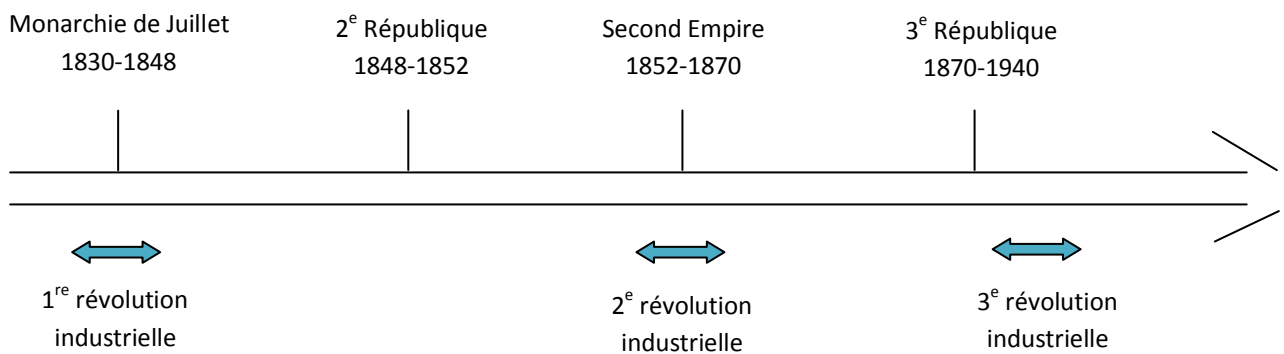
Le XIX^e siècle : âge d'or pour le développement des villes

La ligne Paris-Strasbourg contribue à l'essor industriel et économique d'Épernay. La population augmente considérablement grâce à la population cheminote. Cependant, il ne faut pas négliger le développement du vin de champagne et les activités annexes qui lui sont liées (ateliers de bouchons, brasseries, sucrerie...). Le canal latéral de la Marne (ouvert en 1838) et les routes, améliorées, contribuent par ailleurs à l'échange des biens.

De nombreux édifices publics sont construits à cette période : sous-préfecture, abattoirs, Palais de justice, écoles, salle des fêtes, hôpital, église Saint-Pierre-Saint-Paul³ etc. Le télégraphe est installé en 1873 et le téléphone dès 1883.

Ce phénomène peut être relié aux deux premières révolutions industrielles, qui contribuent au développement urbain des villes. Elles ne créent pas ce phénomène de croissance urbaine mais l'accélèrent, en combinant urbanisation et industrialisation.

Repères chronologiques



Sources

A. Thévenet, *Les Maisons ouvrières de Dizy-Magenta*, Imprimerie du Courrier du Nord-Est, 1900, Archives municipales d'Épernay, 1 S 16.

Dossier relatif à l'établissement du chemin de fer de Paris à Strasbourg (1837-1854), Archives municipales d'Épernay, 2 O 3.

Registres des délibérations du conseil municipal : 1 D 19 (1835-1839), 1 D 21 (1841-1844), 1 D 23 (1848-1850), 1 D 25 (1853-1856), Archives municipales d'Épernay.

Dossiers relatifs à la ligne de chemins de fer Paris-Strasbourg (1838-1894), Archives départementales de la Marne, 5 S 39, 5 S 42, 5 S 48, 5 S 50, 5 S 69.

Documents : Jugement d'expropriation pour l'édification des chemins de fer (1846), Archives municipales d'Épernay (203) ; *homepage* : Carte postale représentant la sortie des Ateliers des chemins de fer de l'Est (début XX^e siècle), Collection privée, Archives municipales d'Épernay, Non coté.

Bibliographie

Le grand Larousse de l'histoire de France, Larousse, 2011.

M. AGULHON, F. CHOAY, M. CRUBELLIER ET ALII, *La ville de l'âge industriel, le cycle haussmannien*, Éditions du seuil, 1998.

P. GUY, *Histoire du chemin de fer d'Épernay*, Éditions Dominique Guéniot, 2013.

1Cf *Février 1965 : rattachement de La Villa d'Aÿ à Épernay*

http://www.epernay.fr/sites/epernay/files/document/article/epernay_archives_rattachement_la_villa.pdf

2Conflit opposant la France et les États allemands coalisés, se soldant par une défaite française et la création de l'Empire allemand

3Cf *Construction de l'église Saint-Pierre-Saint-Paul et édification de l'avenue Paul Chandon : la métamorphose d'un quartierSparnacien*

http://www.epernay.fr/sites/epernay/files/document/article/doc_archives_septembre_2015_eglise_stpierre_stpaul.pdf

Capitale du Champagne
EPERNAY

Ville d'Epernay – Archives municipales

*Carte postale représentant la sortie des Ateliers des chemins de fer de l'Est (début XX^e siècle),
Collection privée, Archives municipales d'Épernay, Non coté*

