

ÉVOLUTION D'UN PROJET DE DESSERTE FERROVIAIRE ENTRE PARIS ET STRASBOURG

par M. André SCHONTZ, membre correspondant

Dès 1826, l'ingénieur en chef des ponts et chaussées Navier est le premier à manifester sa préférence pour une desserte de Paris à Strasbourg par fer, alors que le canal de la Marne-au-Rhin fait déjà l'objet d'études avancées et même de soumissions.

A cette époque, le principe de base de l'établissement d'une voie ferrée est de se rapprocher le plus possible de la ligne droite. Entre Paris et Strasbourg, cette ligne passe par Vitry-le-François et Nancy. Et entre ces points "obligés", les quelques écarts, que la nature du sol font subir à ce tracé idéal, démontrent que, dès 1832, la ligne est déjà tracée dans sa configuration actuelle.

Parmi ces écarts, le principal collaborateur de Navier signale :

- le passage difficile des hauts plateaux du Barrois qu'il franchit en remontant le plus loin possible la vallée de l'Ornain ;
- il emprunte la vallée de la Moselle, et en épouse le sillon jusqu'à Frouard pour retrouver la Meurthe et, ainsi, faciliter le raccordement vers Metz ;
- la traversée des Vosges est prévue par la vallée de la Zorn.

Voilà où l'on en est avant la discussion de la loi des Travaux publics, promulguée le 7 juillet 1833. C'est cette loi qui prévoit le budget d'étude du tracé des lignes de chemin de fer.

Le débat concernant cette liaison, constitue un événement de première grandeur. Pour la première fois, le parlement accorde une attention particulière à la ligne de Paris vers l'Allemagne. Le colonel Paixhans, député de Moselle, en est un ardent défenseur. Il insiste sur son intérêt stratégique qui sera, dit-il, "*la voie de service des forteresses de l'Est*".

ÉVOLUTION D'UN PROJET DE DESSERTE FERROVIAIRE

Preuve de l'importance accordée à cette relation, l'administration lui affecte le plus de crédits et, surtout, l'ingénieur le plus réputé de l'époque, Navier, ingénieur en chef des ponts et chaussées, membre de l'institut et pionniers des chemins de fer en France. Malheureusement, il meurt l'année suivante et son successeur n'a, hélas, pas la même hauteur de vue.

En Moselle, les maîtres de forges ne pensent qu'à se relier, par chemin de fer, aux mines de charbon de Sarre. L'irrégularité de la voie d'eau, avec ses hautes et basses eaux, oblige les sidérurgistes à constituer des stocks coûteux. C'est ainsi que la première idée de chemin de fer en Lorraine vient de Siméon Worms, homme d'affaire messin qui, depuis 1830, ne ménage ni son temps ni sa peine pour imposer son idée de relier Metz à Sarrebruck par "un chemin à ornière en fer".

A Strasbourg on critique le retard apporté dans la mise en œuvre des études en cours. C'est que sa position d'entrepôt sur ce projet international risque de lui échapper, si les lignes de Bavière détournent le trafic venant de Hollande ou de Belgique.

Quant à Mulhouse, elle se montre un irréductible adversaire de la ligne de Paris à Strasbourg. Et le plus grand préjudice porté à cette ligne vient de la Chambre de commerce de Mulhouse qui, dans une pétition du 25 juillet 1833 adressée au ministre des Travaux publics, préconise un autre tracé : *"La première de ces routes qui occupe votre pensée ne peut être que celle du Havre à Marseille, par Paris et Lyon. Une autre communication, de très haute importance également, est celle de Paris avec Strasbourg et Bâle ainsi que de ces deux dernières villes avec Lyon et Marseille. C'est dans la vue de satisfaire à toutes ces conditions que la Chambre de commerce vient solliciter de votre sagesse de faire ouvrir les études de ce chemin de fer partant de Dijon sur Strasbourg par Mulhouse avec embranchement sur Bâle"*.

Indépendamment du bien-être qu'elle répandrait sur l'industrie de nos départements du Rhin, cette voie offrirait le double avantage d'établir les communications accélérées de l'Allemagne et de la Suisse tant avec la Manche qu'avec la Méditerranée et serait, par cette considération, préférable à tout autre projet qui pourrait être proposé et surtout à un chemin plus direct de Paris sur Strasbourg qui ne se rattacherait pas en même temps à celui communiquant avec le midi, à beaucoup près, le plus important pour nos contrées".

Cette idée fera le plus grand mal à la ligne de Strasbourg et, paradoxalement, donnera à Metz de nouveaux espoirs.

ÉVOLUTION D'UN PROJET DE DESSERTE FERROVIAIRE

Sans le montrer ouvertement, Mulhouse se place comme le passage obligé à tout trafic venant de Paris ou de Marseille, vers la Suisse et l'Allemagne.

Le gouvernement Molé présente, en 1837, six projets de lignes au parlement. La ligne de Strasbourg en est exclue, tous les crédits allant à la voie d'eau.

Malgré les discours pathétiques de Paixhans, malgré les évidentes raisons stratégiques avancées, le comte Molé déclare : *“nous ne voulons pas la faire”*. On lui oppose la ligne de Bruxelles, choix soutenu même par Lamartine.

Kœchlin, le dynamique industriel de Mulhouse, obtient, dès 1838, la concession du chemin de fer de Mulhouse à Strasbourg, dont la construction est confiée à Bazaine... le frère.

En même temps que la poursuite des études vers Sarrebruck, à Metz on cogite sur une relation vers Moyeuivre, aussitôt poursuivie jusqu'à Sedan. Ce projet, mal préparé, n'en est pas moins un sujet qui ouvre des horizons nouveaux.

La crise financière de 1839, met fin aux nombreuses propositions de constructions de lignes régionales ou locales. Et cette crise financière modifie toute la politique d'élaboration des lignes de chemin de fer. Après les “lignes droites”, on se glorifie de faire des économies en adoptant les “trons communs”. Plutôt que d'établir une ligne de Paris à Strasbourg et une autre de Paris à Lyon, construisons un tronc commun de Paris à Dijon et, de là, une ligne vers Lyon et une autre vers Mulhouse... et Strasbourg, d'autant plus que cette relation de Mulhouse à Strasbourg est déjà en cours d'établissement. La réalisation de cette idée, donnée par Mulhouse dès 1833, est en bonne voie. Les frères Kœchlin se proposent donc d'entreprendre “à leurs frais”, l'étude de la liaison Dijon - Mulhouse. Doit-on signaler l'appui *“le plus vif”*, apporté à ce projet par le conseil général de la Côte-d'Or et celui du Doubs ?

Le raisonnement par le calcul est, à l'évidence, le plus favorable à la solution du tronc commun. Relier Paris à Strasbourg, Strasbourg à Lyon et Lyon à Paris, représente 1 570 km, contre 874 km : 700 km de moins, cela fait 180 millions de moins... qui ne serait tenté par de telles économies après une crise financière ?

Strasbourg s'estime dupée, mais Mulhouse rétorque que, au contraire, le tracé par Mulhouse confortera la position d'entrepôt de Strasbourg pour le commerce avec l'Allemagne, puisque l'embranchement de Nancy, Metz, Sarrebruck, Mannheim et le Rhin ne viendra pas la concurrencer.

ÉVOLUTION D'UN PROJET DE DESSERTE FERROVIAIRE

Lorsque M. Teste (1) arrive au ministère, il est un chaud partisan du tracé par la Bourgogne. Le programme, que le gouvernement se prépare à soumettre au parlement en 1841, choisit comme priorité la ligne vers Lyon qui permet la liaison avec Mulhouse et Strasbourg.

Le dernier coup porté à la ligne directe vient du Comité des fortifications qui, à la demande du ministère de la Guerre, émet, le 14 avril 1841, un avis favorable au tracé de Bourgogne : *“le railway direct de Paris à Strasbourg se trouverait situé à une assez faible distance de la frontière du Nord, il serait à craindre dans le cas d’une invasion, que l’ennemi, maître de la ligne de la Sarre, n’avançât jusqu’à cette voie et parvînt, en paralysant ce puissant moyen de communication, à isoler de l’intérieur le corps d’armée opérant sur le Rhin”*.

Les puissantes influences politiques et industrielles de Mulhouse, qui avaient œuvré dans ce sens, gagnent sur tous les fronts. En septembre 1841, on inaugure la ligne de Strasbourg à Mulhouse. Le ministre, présent à Strasbourg, est harcelé de questions sur le tracé “direct”. Il répond, comme tout ministre répond toujours dans de telles circonstances : *“rien n’est encore décidé... les études ne sont pas terminées... rien n’est fini...”* Puis, l’essentiel des cérémonies se déroule au milieu des industriels de Mulhouse et des frères Kœchlin qui y gagnent encore un peu plus en notoriété.

A examiner cette combinaison avec le raisonnement économique de l’époque, ce tronc commun n’est pas une aberration. Le transit avec la Suisse, en provenance de Paris ou Lyon par Bâle, est bien plus important qu’avec la Bavière et la Prusse. Même la Chambre de commerce du Havre approuve les éloges prodigués au tracé indirect, puisque le marché du coton est principalement destiné à Mulhouse plutôt qu’à Strasbourg ou Metz.

Rien d’étonnant qu’en automne 1841, le projet de loi déposé par le gouvernement ne prévoit aucune dotation pour la ligne de Paris à Strasbourg. La Lorraine industrielle et le commerce de Champagne sont frustrés et, ce qui choque le plus, c’est la désinvolture avec laquelle on néglige les intérêts lorrains.

Avant même sa discussion, la grande loi de 1842 sur les chemins de fer exclut donc la ligne directe vers Strasbourg.

Les études destinées à fixer ce dispositif à trois branches sont confiées à l’ingénieur en chef Courtois, qui termine l’examen du tracé de Saint-Dizier à Gray.

1. *Ministre, célèbre pour son “affaire de pots de vin”, condamné à trois ans de prison.*

ÉVOLUTION D'UN PROJET DE DESSERTE FERROVIAIRE

Le point de jonction des trois branches du système, étudié géométriquement, ne se prête pas à une inscription aussi aisée sur le terrain. Ce point de jonction doit être placé plus au sud, pour faciliter le passage des Vosges vers Mulhouse. En même temps, l'intérêt stratégique de la ligne de Strasbourg est examiné ; en l'occurrence, l'allongement démesuré de cette relation, nuit à son utilité, concernant la défense du territoire. L'importance de la place de Strasbourg justifie qu'elle soit en relation avec les autres places des frontières du Nord-Est !

Plus Courtois étudie son dossier, moins il est partisan du tracé indirect.

Dijon soupçonne Courtois de tirer la ligne vers des intérêts personnels... n'est-il pas né à Vitry-le-François !

Pendant que l'ingénieur Courtois se débat dans les calculs de son étoile à trois branches, c'est un peu dans le désordre que les départements réagissent. Le conseil général de la Meurthe, dans sa séance extraordinaire de 1841, plaide pour le tracé direct, en offrant une subvention et en cherchant toutes les possibilités susceptibles de faire pression sur le gouvernement. Strasbourg, qui suit avec attention la construction des chemins de fer de son pays voisin, craint que le dispositif français étudié ne se raccorde pas avec bonheur au dispositif allemand, déjà en cours d'établissement.

Strasbourg se dévoile, en précisant sa crainte, par deux lettres du préfet du Bas-Rhin au ministre de l'Intérieur et à celui des Travaux publics, datées du 19 février 1841 : *“La ligne de Mulhouse dépouille Strasbourg de son avenir commercial. Elle ne sera qu'une impasse, sans développement possible. Le Grand duché de Bade songe sérieusement à faire de Mannheim, le point de jonction entre la France et l'Allemagne. Ce point peut, d'un côté rejoindre le Danube par la vallée du Neckar, de l'autre se relier à Sarrebruck et plusieurs études prévoient déjà une jonction avec Metz. C'est bien de Metz que vient le danger”*.

Le préfet du Bas-Rhin pousse ses collègues de la Marne, de la Meurthe, de la Meuse et de la Moselle à susciter une campagne en faveur du tracé direct. Le Bas-Rhin offre un million pour la construction d'une voie directe. Le conseil municipal de Nancy réclame haut et fort le tracé direct... avec un embranchement vers Metz, et offre 500 000 F. Bar-le-Duc, suivant son intérêt, emboîte le pas.

Épinal, complètement en dehors du tracé direct ou même indirect, préconise deux nouvelles voies vers l'Est. L'une des deux propositions émanant du conseil général des Vosges fait d'Épinal le point de passage obligé de toute desserte dans l'Est. L'autre, issue du conseil municipal,

ÉVOLUTION D'UN PROJET DE DESSERTE FERROVIAIRE

propose que Paris soit reliée à Lyon, par Arcis-sur-Aube, Bar-sur-Aube, Dijon, etc. De Bar-sur-Aube, une ligne rejoint Andelot, Neufchâteau, Épinal, Saint-Dié, Sélestat et Strasbourg ; de Neufchâteau, on rejoint Nancy. Ainsi, l'Est, délaissé par le tracé indirect, est largement desservi.

La vue simpliste de cette combinaison comporte deux erreurs : la ligne de Lyon est allongée démesurément et, entre Saint-Dié et Sélestat, le conseil municipal d'Épinal feint d'ignorer la présence des Vosges. En 1841 les locomotives n'ont pas la possibilité de franchir les cols. Seules des installations fixes, lourdes, lentes et sans débit peuvent s'affranchir de l'obstacle. La démarche des Vosges ne fait pas avancer le problème, au contraire elle le complique inutilement.

Et à Metz ? Le préfet de la Moselle, Germeau, et le baron Dufour, maire de Metz, préconisent au contraire le tracé indirect pour tenter d'obtenir, avec Reims, une ligne plus favorable à la Moselle et qui se dirigerait vers Sarrebruck et Mannheim. *“La voie ferrée, écrivent-ils, doit d'abord desservir ceux qui n'ont pas le canal de la Marne-au-Rhin”*.

La Chambre de commerce de Metz suit et apporte son appui au tracé de Bourgogne pour obtenir mieux. Et c'est ainsi que naît le projet de ligne “directe” de Metz à Paris, par Amanvillers, Verdun, Sainte-Menehould, Reims, Compiègne, où elle se joint à la ligne Paris - Lille.

Deux commissions, l'une municipale, l'autre départementale, étudient ensemble ce tracé. Le maire de Strasbourg demande à être entendu. Il démontre clairement que la poursuite du tracé vers Sarrebruck, ne trouverait aucun appui de la part de son département. Oser venir dire cela à Metz, c'est montrer clairement que cette relation vers l'Allemagne dérange les Alsaciens.

Le très influent ingénieur en chef Collignon, attaché autant à Metz, où il est né, qu'à Nancy, dont il est conseiller municipal, préconise le tracé direct Paris - Nancy - Strasbourg, aussi utile à Metz. Le trouble vient effleurer les deux commissions. Quelques divergences se font jour. D'un côté, le commerce messin craint que ses intérêts ne se transfèrent à Nancy, si la ligne directe réduit Metz à une impasse. Les élites voient dans le tracé par la Bourgogne, une chance d'obtenir à Metz, le passage obligé du transit vers l'Allemagne. À leurs yeux, ce n'est que justice : la route de Paris à Mannheim ne passe-t-elle pas depuis toujours par Metz ?

Pourtant à Metz, contrairement à l'avis du maire, du préfet et de la Chambre de commerce, il est une instance qui prend une position contraire. Et cette instance, c'est notre Académie Royale de Metz.

Le compte rendu de la séance extraordinaire de 23 janvier 1842, est ainsi rédigé :

ÉVOLUTION D'UN PROJET DE DESSERTE FERROVIAIRE

“L’objet spécial à l’ordre du jour est le rapport de la commission pour les chemins de fer, en réponse à une note du général Paixhans, député de la Moselle.

M. Le Masson, rapporteur, a la parole pour cette communication. Il donne d’abord lecture d’un travail préliminaire dans lequel M. le colonel Bergère, membre de la commission, a exposé les différents tracés proposés jusqu’ici pour relier Paris à l’Est de la France. L’auteur réduisant ensuite à cinq points, les questions à examiner, émet sur chacune d’elle son opinion personnelle et termine par cette conclusion : “Le tracé direct de Paris à Strasbourg par Nancy est non seulement le plus favorable à toute la contrée, qui forme l’Est de la France ; mais au moyen de l’embranchement de Frouard sur Metz, la ville de Metz s’approprie cette grande ligne, qui sera pour elle et pour tout le département de la Moselle, une source de grandeur et de prospérité... Les conclusions générales sont celles-ci : pour la ville de Metz et le département de la Moselle, il y a lieu de soutenir le tracé direct de Paris à Strasbourg par Nancy et de demander le rattachement de Metz à cette ligne.

Des notes annexées à ce rapport révèlent une manière de voir différente et les réserves particulières de M. Bergère, spécialement sous le rapport stratégique.

Après cette lecture, la discussion est ouverte. M. Emile Bouchotte combat les conclusions du rapport quant à l’utilité pour Metz de la ligne directe. Il ne la voit avantageuse que pour Strasbourg où se portera toute l’Allemagne. Il n’admet même pas que plus tard, Metz aussi puisse envisager un embranchement sur Sarrebruck vers l’Allemagne septentrionale. Le chemin sera pris vers Strasbourg, et de plus, quand cet avenir si éventuel viendra-t-il, alors que les lignes principales exigeront déjà tant de dépenses et de temps ? Il veut que le passage par Metz soit nécessaire, et il le devient par la direction de Sedan. Cette ligne a d’ailleurs l’avantage de mieux desservir les intérêts du commerce et de la population.

M. Culmann, appuyant le tracé par Frouard, considère que l’Allemagne n’a pas, il est vrai, de tracé vers la frontière du département ; mais qu’elle en aura inévitablement, ne fut-ce qu’à cause des houillères qui sont sur cette limite. Alors Metz se reliera aisément à ces lignes ; et de là disposera de communications faciles par Frouard, avec Paris et le midi de la France.

M. Emile Bouchotte réplique : aurons nous un embranchement ? Ceci est très problématique de la part du Gouvernement compte tenu des dépenses ; et d’un autre côté, les sociétés particulières du département ne s’investiront pas dans l’entreprise ; il y a de l’argent dans le pays, mais les plus forts capitaux ne se trouvent pas chez ceux qui comprendront le mieux l’utilité des railway.

ÉVOLUTION D'UN PROJET DE DESSERTE FERROVIAIRE

M. Culmann reprend : Le chemin direct a pour but de relever le port du Havre ; celui qui passerait par Sedan ne profiterait qu'à Anvers, port rival du premier. Puis, bien que les départements traversés par cette voie soient plus "populeux", elle ne nous relie pas avec le Midi ce qui est important. D'ailleurs, le gouvernement ayant en vue de relier le plus immédiatement possible Paris au Rhin, ne peut adopter un chemin long, coûteux et difficile dans son exécution.

M. Bergère ajoute que, l'objet étant d'aboutir à l'Allemagne, ce n'est pas à Sarrebruck, mais à Strasbourg qu'on l'atteint. M. Bouchotte répond qu'il n'y a rien qui y touche mieux que Sarrebruck d'où l'on va à Francfort, à Leipzig et à Dresde. Ainsi Metz devient un point essentiel de jonction, aussi essentiel que Strasbourg.

M. Culmann : Strasbourg est sur la frontière elle-même et Metz en est éloigné : le gouvernement préférera la première de ces villes.

M. Bouchotte met de côté la question stratégique sur laquelle il existe autant d'opinions dans un sens que dans l'autre. Mais les chiffres du commerce sont plus à l'avantage de Metz que de Strasbourg.

M. Le Masson rétorque que, sur ce point de vue, la ligne qui nous relie avec le Midi en même temps qu'avec l'Allemagne est préférable.

M. Bouchotte privilégie la priorité. Faut-il que nous ayons une communication avec l'Allemagne avant Strasbourg ? Oui ; parce que, si Strasbourg en jouit avant nous, elle aura pour longtemps l'avantage. Metz cependant le mérite tout autant par sa position commerciale ; aussi perd-elle tout ce que Strasbourg doit gagner.

M. Du Coëtlosquet soutient l'avis de la commission. Il rappelle en s'appuyant sur le mémoire de M. Collignon, qui, si l'on tient à un chemin de Metz à Sarrebruck, il faut commencer par se rattacher à celui de Strasbourg, parce qu'alors l'Allemagne du Nord, trouvera par Metz, une communication commune vers l'Est et vers Paris, comme vers le Midi en supposant une jonction qui se fera nécessairement avec Dijon, tandis que la ligne de Sedan, laisse comme un vaste désert entre la ligne de Paris à Dijon et la Frontière du Nord.

M. Culmann ajoute la facilité pour le reste de la France à se procurer les houilles de Sarrebruck. Pour cela il faut préférer la ligne de Strasbourg, et ce chemin a plus de chance d'être exécuté. En même temps il offre davantage de débouchés.

M. Bouchotte réplique que le transport des houilles ne représente rien pour le chemin de fer ; ce sont les autres marchandises qui alimentent

ÉVOLUTION D'UN PROJET DE DESSERTE FERROVIAIRE

son activité. Reprenant ensuite ce qu'avait avancé M. Culmann, à savoir que la ligne de Sedan favoriserait Anvers aux dépens du Havre, il croit que la France n'en souffrira pas d'une manière sensible. La Belgique d'ailleurs est sœur de la France ; sa prospérité ne peut nous déplaire ; elle sera d'autant plus française qu'elle sera liée à nous par ses intérêts.

M. Culmann conclut de là que les Belges au contraire n'auront pas intérêt à se lier à nous.

M. Lapène ajoute que cette considération est d'ailleurs si importante pour le Havre, que c'est là une des raisons qui font éloigner le chemin de fer de la frontière.

M. Malherbe, au point de vue des relations avec l'extérieur, fait observer que le point essentiel est que Metz se rattache à Paris. Se bornant donc à considérer l'alternative entre la route circulaire de Strasbourg par Dijon et une ligne voisine de Metz, ou passant par Metz, il pense que tous nos efforts doivent tendre à faire prévaloir cette dernière d'une manière quelconque. Alors seulement, les étrangers à leur tour seront en mesure de se relier à nous, et par là à Paris et au reste de la France.

Le président résume la discussion, et en particulier l'opinion de la commission et celle de M. Emile Bouchotte. On procède au vote par assis et levé. Les conclusions de la commission sont adoptées à une grande majorité. Il est décidé qu'il sera donné communication du rapport à M. Paixhans dans le plus bref délai."

L'Académie se démarque ainsi d'un pari risqué et d'un isolationnisme dangereux. Elle prend le parti de l'union des villes de l'Est pour réaliser, en commun un projet, utile à tous.

Le Bas-Rhin vote 3 millions pour l'établissement de la ligne directe ; la Meurthe, 2 millions ; la Meuse, 1 million ; la Marne 1 million et demi. À ces votes des départements s'ajoutent des offres émanant des municipalités : Saverne, Lunéville et Toul, 100.000 F ; Sarrebourg, 20.000 F.

Metz vote 500.000 F pour participer à la construction de la ligne de Paris à Strasbourg, à la condition expresse, que la branche de Frouard à Metz soit prolongée vers Sarrebruck en même temps que celle de Frouard à Strasbourg.

A Metz, les forces politiques ne se joignent aux autres villes de l'Est qu'avec des réserves. Metz ne veut que la ligne de Sarrebruck et c'est justement celle que Strasbourg craint le plus. Ainsi, en 1842, c'est désunis que les départements de l'Est se présentent à la Chambre, avant la discussion de la loi sur les chemins de fer.

ÉVOLUTION D'UN PROJET DE DESSERTE FERROVIAIRE

Alors, quelles sont les raisons de l'abandon du tracé par Dijon ? D'abord, il y a les campagnes de presse qui, selon leurs tendances, suivent ou critiquent la position du gouvernement. Puis les journaux s'interpellent ; cela ne clarifie pas le débat mais apporte au public, qui le découvre, une meilleure connaissance ou tout au moins des notions de base sur ce nouveau moyen de transport.

Et puis il y a, chose importante, aussi bien en 1842 qu'aujourd'hui, la présence au gouvernement d'un ministre favorable à la thèse défendue. En effet, le ministre des finances, personnage clef dans un tel projet, est le député de Strasbourg, Humann. Il est bien placé pour persuader ses collègues que "*seul le tracé direct est utile pour l'avenir commercial, industriel, intellectuel et politique du pays, que son importance frappe les yeux des moins clairvoyants*". Ensuite, c'est le maréchal Soult, ministre de la Guerre qui désavoue le Comité des fortifications, en prenant parti pour le tracé direct.

Le ministre des Travaux publics, chaud partisan du tracé indirect résiste encore un peu, et... le 7 février 1842, dépose son projet à la Chambre. La ligne directe de Paris à Strasbourg figure en troisième position au plan général de classement, mais sans la mention d'un embranchement vers Metz et l'Allemagne et aucun crédit n'est affecté à la ligne de l'Est. Les protestations fusent, le président du Conseil est pressé par les députés de faire fléchir le ministre...

Et c'est à ce moment que paraît en librairie un ouvrage écrit par le baron Bourgoing, démontrant indirectement l'utilité stratégique de la ligne vers Strasbourg, pour faire face à l'expansion des lignes allemandes, sur lesquelles "*le génie analytique et méticuleux des Prussiens s'exerçait depuis deux ans*". L'aspect stratégique prévaut et, dès le 13 février, des crédits sont affectés à la ligne. Le général Paixhans défend les intérêts de la Moselle et le conseil municipal de Metz vote 1 million en faveur de la prolongation de la ligne vers Sarrebruck.

La loi est votée le 11 juin 1842. La ligne "directe" de Paris à Strasbourg est financée mais pas celle de Metz. Et le 26 août 1842, des instructions ministérielles prescrivent à l'ingénieur Le Joindre de reprendre ses études vers Metz et Sarrebruck.

La suite de cette longue affaire est simple. La grande ligne de Strasbourg est construite selon le principe adopté par cette loi : l'infrastructure est à la charge de l'État, la superstructure (rails et véhicules) étant à la charge du soumissionnaire. Quant à l'embranchement vers Metz et Sarrebruck, il sera concédé à une compagnie tenue de prendre tous les travaux à son compte.

ÉVOLUTION D'UN PROJET DE DESSERTE FERROVIAIRE

Inlassablement, Metz poursuivra ses démarches pour obtenir une ligne à elle : celle de Verdun. Mais, comme elle est concurrente de la ligne de Strasbourg, cette relation trouvera l'Administration contre elle, car la puissante Compagnie de l'Est a déjà le bras long. Et pour finir, cette ligne de Verdun échoit... à la Compagnie de l'Est lorsque sa fusion avec la Compagnie des Ardennes est réalisée.

Cette fameuse voie de Verdun n'est pas encore en service, lorsqu'en 1870 on en aurait eu besoin. Ce retard est dû à la Compagnie de l'Est qui a tout fait pour qu'elle ne voit pas le jour et ce retard est donc dû aussi à l'administration qui a protégé cette tentative d'avortement.

Après 1870, la ligne de Verdun ne représente que peu d'intérêt. Un point frontière qui retarde tous les trains, un profil très difficile ne la rendent pas aussi attrayante que la belle voie directe, parcourue par les trains les plus rapides et les plus prestigieux, même s'il faut toujours passer par Frouard.

La voie, encore plus directe Metz, Lérrouville, Paris, sans le détour par Frouard, n'est mise en service qu'en mai 1931. On en parle depuis un siècle... et encore ce raccourci est surtout imposé par des besoins stratégiques.

Voilà l'histoire du tracé de la ligne de Paris à Strasbourg.

Si, dans cet exposé, vous trouvez des analogies avec de récents projets d'aménagement du territoire... l'autoroute A4 par exemple, et pourquoi pas, le TGV-Est, n'y voyez là que perfidie de... votre part.

BIBLIOGRAPHIE

Louis-Maurice JOUFFROY, *Une étape de la construction des grandes lignes de chemins de fer en France - La ligne de Paris à la frontière d'Allemagne - 1825-1852*, 4 tomes, Dorbon Ainé, Paris, 1931.

BERGÈRE, "Observations préliminaires sur les différents tracés de chemins de fer destinés à relier Paris à l'Est de la France", *Mémoires de l'Académie Royale de Metz - 1842*, Bibliothèque de l'Académie Nationale de Metz.

ÉVOLUTION D'UN PROJET DE DESSERTE FERROVIAIRE

Académie Royale de Metz, *Rapport de la Commission pour les chemins de fer, en réponse à une note de M. le général Paixhans, député de la Moselle*, dans le compte rendu de la séance extraordinaire du 23 janvier 1842.

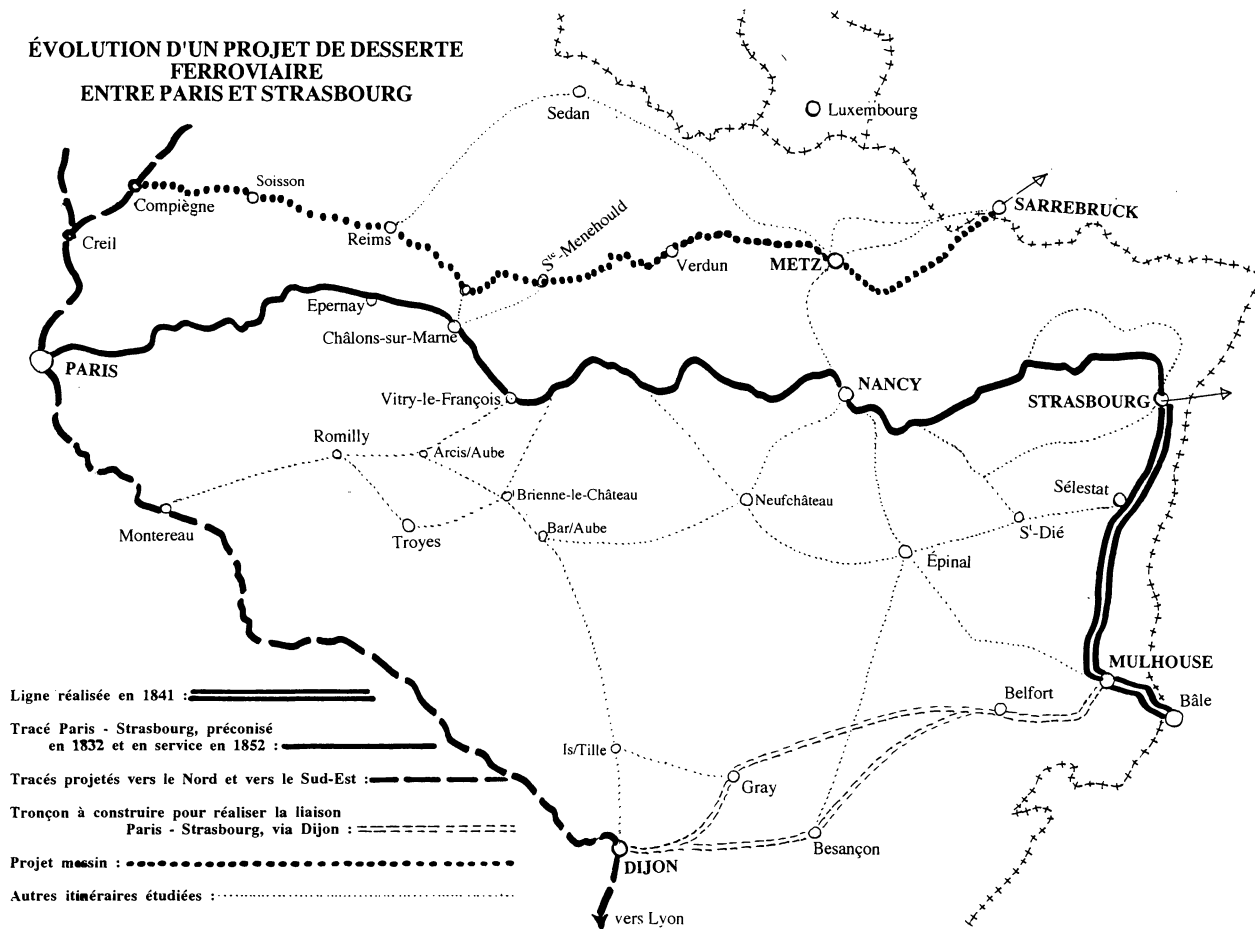
Rapport du préfet Germeau, présenté au conseil général dans sa séance du 23 XII 1841.

Archives Départementales de la Moselle.

Carte : *Projet d'un chemin de fer dans l'Est de la France traversant les Vosges*, proposé par le Conseil municipal d'Épinal, 1841/42, Bibliothèque municipale de Saint-Dié.

Journaux : “*La Gazette de Metz*”, 1842, 27 janvier 17 et 22 février, 19 et 29 mars, 19 et 26 avril et 8 octobre. “*L'Indépendant de la Moselle*”, 1842, 11 et 23 février et 21 mars.

ÉVOLUTION D'UN PROJET DE DESSERTE FERROVIAIRE ENTRE PARIS ET STRASBOURG



ÉVOLUTION D'UN PROJET DE DESSERTE FERROVIAIRE