

# **La question du choix de l'itinéraire du chemin de fer entre Paris et Lyon**

**Alain BATAILLE**

S'interroger sur les facteurs qui ont fait que la ville d'Auxerre s'est trouvée reléguée à l'écart du tracé initial de la liaison ferrée Paris-Lyon, nous amène forcément à réfléchir en premier lieu sur la question de l'itinéraire retenu pour le tracé.

Au stade même de la conception du projet, plusieurs possibilités s'offrent aux décideurs, qui se trouvent dès lors confrontés à un choix à la fois économique et politique, mais aussi technique. Il s'agit notamment de savoir si les itinéraires traditionnellement empruntés par les hommes et les marchandises sont adaptés aux contraintes nouvelles liées au train.

Les itinéraires sont la matérialisation des voies de circulation dans un espace. Pour en comprendre les enjeux et les problèmes, il est important de les visualiser dans l'espace, c'est-à-dire d'utiliser des cartes.

La carte 1 montre le réseau fluvial de la Seine et de ses affluents, et aussi la Saône qui se jette dans le Rhône à Lyon. Sur cette carte sont localisées les principales villes qui nous concernent : Auxerre, Paris, Troyes, Dijon, Chalon. On peut tout de suite remarquer qu'Auxerre est située à mi-chemin sur une ligne droite Paris-Chalon : sa situation apparaît logiquement très favorable pour être sur la future voie ferroviaire.

Mais l'espace n'est pas vide ; il se caractérise notamment par un relief. La carte 2 montre que, pour aller vers Paris, les hommes et les marchandises qui viennent des pays méditerranéens par le couloir rhodanien doivent franchir une région relativement élevée (Morvan 900 m et plateaux au nord-ouest de Dijon 600 m). De ce fait, une ligne droite Paris-Auxerre-Chalon bute sur le Morvan.

Notons cependant qu'Auxerre occupe une position avantageuse près de ce seuil de Bourgogne. Pendant longtemps, la ville, située à 100 m d'altitude, est le point le plus vite atteint à partir duquel la navigation fluviale devient possible (l'Armançon est alors peu utilisable, et la Seine ne l'est qu'à partir de Méry, en aval de Troyes, et sur un itinéraire plus long s'agissant de gagner Paris). Le transport par bateau était, à certains moments de l'année au moins, plus facile et permettait des charges plus lourdes. Auxerre était donc un point de transbordement entre les voies de terre qui franchissaient le seuil et la voie d'eau qui menait à Paris. Par ailleurs, les voies de terre étaient aussi utilisées jusqu'à Paris.

Comment se présentent **les communications vers 1830-40**, c'est-à-dire au moment où débute en France la construction du chemin de fer ? La carte 3 met en évidence la route principale et les voies d'eau.

La RN 6, route royale devenue route nationale, va directement de Paris à Chalon selon l'itinéraire le plus court et passe donc par Auxerre. Au XVIII<sup>e</sup> siècle, le transport des voyageurs par roulage prenait au moins 5 jours pour aller de Paris à Lyon, en circulant de 3 heures du matin jusqu'à 8 heures du soir (avec des étapes d'à peu près 100 km par jour). Il n'était alors pas rare de mettre une journée pour aller de Sens à Auxerre. Vers 1830, la diligence qui transportait 20 à 30 personnes était tirée par quatre chevaux qui étaient changés tous les 10 à 15 km. La vitesse moyenne était au mieux de 10 km/h. On pouvait difficilement aller d'Auxerre à Paris dans la journée. Les

transports de marchandises étaient encore plus lents, et seul le courrier allait plus vite<sup>1</sup>.

Le coche d'eau, par l'Yonne et la Seine, allait d'Auxerre à Paris en trois jours. Il était encore assez utilisé dans les années 1840 (par exemple par Frédéric Moreau, le héros de Flaubert, dans *L'Éducation sentimentale*). Le voyage était plus long mais moins coûteux, et aussi plus confortable et plus agréable.

Qu'apportent les canaux ? Le canal du Nivernais, terminé en 1842, conduit d'Auxerre à la Loire et ne concerne donc pas notre problème. Le canal de Bourgogne, ouvert à la navigation en 1832, relie Laroche à Dijon. Il sert beaucoup au transport de marchandises, et fait de Laroche un grand port fluvial avant d'être une grande gare ferroviaire<sup>2</sup>. On notera qu'Auxerre est à l'écart de ce trafic.

Quel rapport ont ces précisions avec l'itinéraire du chemin de fer ? La vitesse prévue du transport par chemin de fer, même si elle est nettement plus rapide que celle du transport par route, est encore faible. Un train ne s'arrêtant que dans les gares principales met, en 1850, 5 heures pour aller de Paris à Tonnerre, soit une vitesse moyenne comprise entre 40 et 50 km/heure. Dans ces conditions, on ne peut donc faire mieux que se fixer comme objectif de joindre des villes proches, qui sont autant d'étapes sur un long parcours. Or, les villes sont en règle générale situées dans les vallées. Il faudra attendre la deuxième moitié du XX<sup>e</sup> siècle (et le considérable accroissement des vitesses) pour envisager des itinéraires sur les plateaux. Dès lors l'autoroute A6 et le TGV cherchent à relier Paris à Lyon et au-delà le plus directement et le plus facilement possible, en évitant l'encombrement des petites villes (voir carte 4).

---

<sup>1</sup> Claude Delasselle, *Du coche d'eau au TGV. L'évolution des transports dans l'Yonne du XVIII<sup>e</sup> siècle au XXI<sup>e</sup> siècle*, brochure du Service éducatif des Archives de l'Yonne, n° 23, 2003

<sup>2</sup> Georges Ribeill, *PLM-City*, Dixmont, chez l'auteur, 1999, chapitre 1.

Mais en 1840, le tracé du chemin de fer se doit de suivre une vallée. Dans ces conditions, laquelle choisir ? Pour décider qu'un itinéraire est préférable à un autre, trois facteurs interviennent : les groupes capitalistes qui construisent les voies ferrées se déterminent logiquement en fonction du moindre coût de construction et du trafic attendu. À cela s'ajoute la pression des lobbies politiques ou économiques.

Le coût de construction dépend notamment d'une contrainte technique importante : un train est plus long qu'une voiture, d'où la nécessité de prévoir de larges courbes. Ainsi le train ne peut franchir des pentes raides par des lacets, ce qui implique de prévoir des tunnels. De même, le train ne peut suivre les méandres courts des rivières, ce qui implique des ponts, lesquels ne sont pas forcément perpendiculaires aux rivières. Au total, les ouvrages d'art à envisager sont un élément important du choix.

Le trafic attendu dépend de la desserte de villes nombreuses et importantes (pour les voyageurs), et de régions à l'économie active (pour les marchandises).

La pression des lobbies peut faire pencher la balance, mais seulement à considérations financières équivalentes.

Après avoir diligenté de nombreuses études et étudié de nombreux projets (carte 5)<sup>3</sup>, la Commission nationale chargée du choix des tracés de la ligne PLM arrête sa décision en 1843.

Le tracé par Auxerre est alors écarté pour deux raisons. Une raison technique : au sud d'Auxerre les difficultés apparaissent trop grandes. La RN 6 ne passe dans la vallée que depuis peu à cause du pont de Cravant et

---

<sup>3</sup> La carte et le texte sont extraits de C. Delasselle, *op. cit.*, chapitre 4.

de la falaise de Saint-Moré et, plus au sud, se dresse l'obstacle du Morvan. Surtout, Dijon obtient le passage de la ligne PLM grâce à un puissant lobby emmené par Darcy. Même si, en 1843, l'affaire n'est pas encore officielle, l'itinéraire envisagé n'est plus Paris-Chalon, mais Paris-Dijon-Chalon. Il passera donc plus à l'est, en évitant de ce fait Auxerre.

Les projets par la haute Seine ou par le Serein sont quant à eux repoussés au profit de la vallée de l'Armançon, aux pentes plus douces, et qui traverse une région plus utile à l'approvisionnement de Paris.

Le tracé définitif date de 1844. Craignant que le tracé prévu par les vallées (comme le canal), plus facile mais plus long, ne suscite une liaison directe entre Semur et Chalon, ce qui aurait laissé Dijon à l'écart, Darcy a obtenu un tracé plus court, mais plus coûteux puisque nécessitant le percement du tunnel de Blaisy-Bas, long de 4 100 m.

Le lobby dijonnais semble ainsi avoir été très efficace pour peser sur le choix de l'itinéraire. Du même coup, une ligne reliant Paris à Dijon plutôt que gagnant directement Chalon, excluait presque automatiquement Auxerre du futur tracé, et ce indépendamment des efforts faits par les Auxerrois pour promouvoir les intérêts locaux.

Annexe :

## **Rapport du comte Daru devant la Commission nationale chargée du choix des tracés de la ligne P.L.M. (1843)**

### *Projet par la Haute-Seine*

*Le tracé par Troyes répond à des intérêts puissants : il dessert des localités riches, populeuses et actives (...) mais il exige un souterrain de 3 à 4000 m, et plusieurs ponts sur la Seine. Dans ce tracé (...) les pentes sont supérieures à 5 mm par m, les courbes sont nombreuses (...); les ouvrages d'art y seraient nombreux et par suite la dépense considérable (...)*

### *Projet par le Serein*

*Ce projet, évidemment le plus court (car on ne s'occupe pas ici de celui de la Cure dont l'idée paraît abandonnée) (...) serait moins intéressant que tous les autres, par suite de la multiplicité des travaux d'art, des courbes à petit rayon (...) et par la nécessité de franchir deux faîtes qui exigeraient un souterrain de 900 m et un autre de 2 700 m (...) On reproche encore à ce tracé de traverser un pays peu peuplé et peu riche, et de ne rencontrer aucune ville de quelque importance (...)*

### *Projet par l'Armançon*

*La commission, considérant que le tracé de l'Yonne et de l'Armançon offre des pentes plus douces, qu'il franchit sans tunnel le point de partage des eaux (...) est d'avis que (...) le tracé de l'Yonne doit être préféré au tracé de la Seine (...) Le tracé de l'Yonne traverse des contrées riches et fertiles, dont la principale industrie est l'industrie agricole, et qui fournissent à la capitale une grande partie des produits les plus nécessaires à sa consommation, tels que les bois de chauffage et de construction, les charbons, les grains, les laines, les bestiaux, et surtout les vins (...)*

*La commission propose en conséquence de donner la préférence au tracé qui se dirige sur Montereau, Sens, Joigny, Tonnerre, Semur, Pouilly-en-Auxois, Dijon (...).*