

LA STATION DE SILLERY



La station de Sillery. Photo mars 1889

LE CHEMIN DE FER DE REIMS AU CAMP DE CHALONS

Le camp de Châlons créé en 1857 par Napoléon III s'appelle aujourd'hui le camp de Mourmelon.

Extrait du site internet de la ville de Châlons-en-Champagne - **Historique du camp de Châlons -**

Châlons figure dans les plans du Grand Etat-Major depuis 1840. Il y a même un projet de remise en état des fortifications pour que la ville devienne une citadelle. Même si la ville n'est plus à proximité immédiate des frontières depuis le rattachement de la Lorraine, elle va être un élément déterminant de la politique impériale qui vise à effacer les traités de 1815.

Napoléon III fait le choix, en 1856, d'un terrain en grande partie en jachère, entre la Suipe et la Vesle, afin d'y installer le "camp de Châlons". Ce terrain permet des manœuvres de masse. Voisin de la frontière de l'Est, il est également à proximité de Paris.

Les commerçants de Châlons signent une pétition le 25 septembre 1856. Ils trouvent son implantation trop éloignée de la ville. Rien n'y fera. La zone retenue est à 15 kilomètres au nord de Châlons.

*L'accès au camp et son approvisionnement sont prioritaires. Des routes sont aménagées. **Un chemin de fer de raccordement est construit.** Dès lors, le camp de Châlons connaît un rayonnement important. C'est une vitrine de l'armée impériale. Cérémonies, et prises d'armes, mais aussi, concerts et pièces de théâtre se succèdent. Le camp survit à la chute de l'Empire. Il redevient un camp d'entraînement. De nombreux souvenirs demeurent. La salle du conseil municipal de Châlons-en-Champagne abrite, à l'hôtel de ville, un immense tableau du Tsar Nicolas II de Russie, reçu par Napoléon III, au camp de Châlons.*

Le raccordement du camp par chemin de fer

Ce projet en date du 28/11/1861, objet d'une enquête administrative prescrite par Arrêté Préfectoral, avait déjà donné lieu à de nombreuses réunions pour réfléchir à l'utilité de créer une ligne de Chemin de Fer de REIMS à METZ par le camp de Châlons.

Cette ligne donnerait un avantage incontestable au pays et serait lucrative pour la Compagnie concessionnaire (Cie de l'Est).

Voici quelques arguments présentés pour l'ouverture d'une station à Sillery :

SILLERY, dont la renommée pour ses vins est universelle, se trouvant dans un site agréable et placé entre REIMS et le camp de CHALONS, deviendrait le but de nombreuses promenades de l'un et de l'autre côté. Tous les marchands et détaillants n'auraient qu'à s'en féliciter. Son commerce de vin et eau de vie prendrait sans aucun doute un accroissement considérable avec ce moyen rapide de transport. De même que dans l'intérêt général, la distance de REIMS au Camp serait considérablement réduite : 28 km au lieu de 84 km par EPERNAY et CHALONS.

Il est à signaler que la Commune de SILLERY attache une importance majeure à ce projet, puisque les habitants de cette localité ont souscrit pour la somme manquante de presque trois cent mille francs.

Lors d'une réunion du Conseil Municipal en date du 24/07/1862, celui-ci est informé que malgré les puissants motifs invoqués et qui militent tant en faveur de SILLERY, la balance ne serait pas loin de pencher pour un refus de la gare demandée.

Ce qui amène les habitants à donner de nouveaux arguments :

SILLERY, placé à 13 km de REIMS, traversé par la Route Impériale de CHALONS à CAMBRAI, par le chemin d'intérêt commun de ST-MASME à LUDES, et à proximité de la route de REIMS à STE-MENEHOULD par SUIPPES ; arrosé par la rivière de la Vesle, et le Canal de l'AISNE à la MARNE, possédant un très beau port en activité et situé sur un site magnifique ; demande une préférence que pas un des villages de REIMS au Camp ne saurait lui disputer puisqu'aucun ne peut mettre en parallèle des avantages aussi sérieux.

En date du 16 août 1863, un courrier émanant de M. CHEYSSON, Ingénieur à Reims apporte quelques espérances à l'installation d'une station provisoire, voire d'une gare définitive. M. JACQUESSON, propriétaire du château, met dès cette date, au service de l'Administration, sa maison, dite de la Cantine, située à l'endroit même où la gare sera construite.

Pour que ce projet puisse enfin aboutir, les 12 Communes intéressées à l'ouverture de la station de SILLERY et qui représentent une population de 8 434 habitants ont signé une pétition :

SILLERY	469	habitants
VERZENAY	1 320	
MAILLY	639	
LUDES	974	
CHIGNY	580	
PUISIEULX	261	
CORMONTREUIL	581	
TAISSY et ST-LEONARD	641	
BEINE	1 059	
EPOYE	555	
BERRU	734	
NOGENT-L'ABESSE	621	

8 434 Habitants

L'accord pour l'ouverture d'une station à Sillery est enfin donné par Arrêté Préfectoral en date du 6 octobre 1863.

Lors de la séance du 8 novembre 1863, le Conseil Municipal adresse tous ses remerciements à M. JACQUESSON pour le geste qu'il a bien voulu concéder à la Commune. Cette offre ayant facilité l'ouverture anticipée de la station.

Rappel chronologique des décisions :

- Arrêté Préfectoral du 28 novembre 1861 prescrivant une enquête administrative.
- Décret du 29 mars 1862 relatif à l'établissement du Chemin de Fer de REIMS à MOURMELON.
- Plan du tracé du Chemin de Fer entre PUISIEULX (le terroir de cette commune va jusqu'au Fort de La Pompelle) et MOURMELON-LE-PETIT approuvé par décision du Ministre des Travaux Publics en date du 08/04/1862 et 04/05/1863.
- Arrêté Préfectoral du 6 octobre 1863 autorisant l'ouverture d'une station à Sillery.



La station avant 1914. Peut-être le retour des vendangeurs à Reims à la fin d'une journée de vendanges.



Photo de 1916, durant la guerre. La gare a été détruite par les bombardements. Les premières lignes ennemies sont à 1300 mètres.



La nouvelle station reconstruite après la guerre. Le bâtiment provisoire à droite sera déplacé et réutilisé comme maison d'habitation par la famille Roupsy, 2 rue du Petit-Sillery. La réutilisation de bâtiments provisoires en maisons d'habitations était courante après-guerre.

La mise en service de la station de Sillery en 1863 a permis le développement du trafic marchandises et en particulier celui de l'activité champagne (expédition des commandes de vin de champagne, livraison des bouteilles vides et de tous les accessoires nécessaires à ce secteur d'activité, des engrais et des semences pour l'agriculture, des matériaux pour la construction de la nouvelle église en 1889 soit plus de 85 wagons de pierres de taille venus de St-Dizier et de Soissons, livrées en gare de Sillery, et aussi les transports d'animaux, l'acheminement des matériaux pour la reconstruction du village et de la région après le conflit de 1914-1918) etc ... Cette activité marchandises a concerné également, pour une part non négligeable, les villages alentour qui avaient appuyé la demande d'ouverture de la station. Le trafic voyageurs a lui aussi été important. Aussi longtemps que les services d'autobus étaient inexistantes, le chemin de fer restait le seul moyen de transport en commun à la disposition des habitants de Sillery pour se rendre à Reims ou à Châlons. Avec l'avènement des transports routiers, le trafic marchandises s'est fortement réduit et la gare a été fermée. Seule subsiste la station voyageurs.

Cet article a pu être rédigé grâce aux recherches effectuées par M. Claude Poinsenet dans les archives de la commune. Les cartes postales qui illustrent le texte ont été reproduites à partir de sa collection personnelle.