

LES CHEMINS DE FER DANS LES PAYS DE LA NIED

La liaison Metz-Sarrebruck

Dès 1831, certains projets virent le jour pour relier Metz et Sarrebruck dont certains intéressaient les Pays de la Nied.

Le projet Worms

Le plus ancien projet fut présenté en 1831 par Siméon Worms, homme d'affaires messin dont le frère banquier s'occupait des intérêts des maîtres de forges. L'affaire échoua devant l'impossibilité d'acquérir les terrains nécessaires.

Le projet Benois-Odiot

En 1838, la compagnie parisienne Benois-Odiot élaborait un projet de voie qui, sortant de Metz par Vallières, Colombey, Pange, descendait la Nied française jusqu'à Condé, remontait la Nied allemande par Varize, Bionville et Fouligny et gagnait Bambiderstroff et Longeville-lès-Saint-Avold (*tracé 6*). Ce travail ne retint pas vraiment l'attention.

Le projet Flachet-Petiet

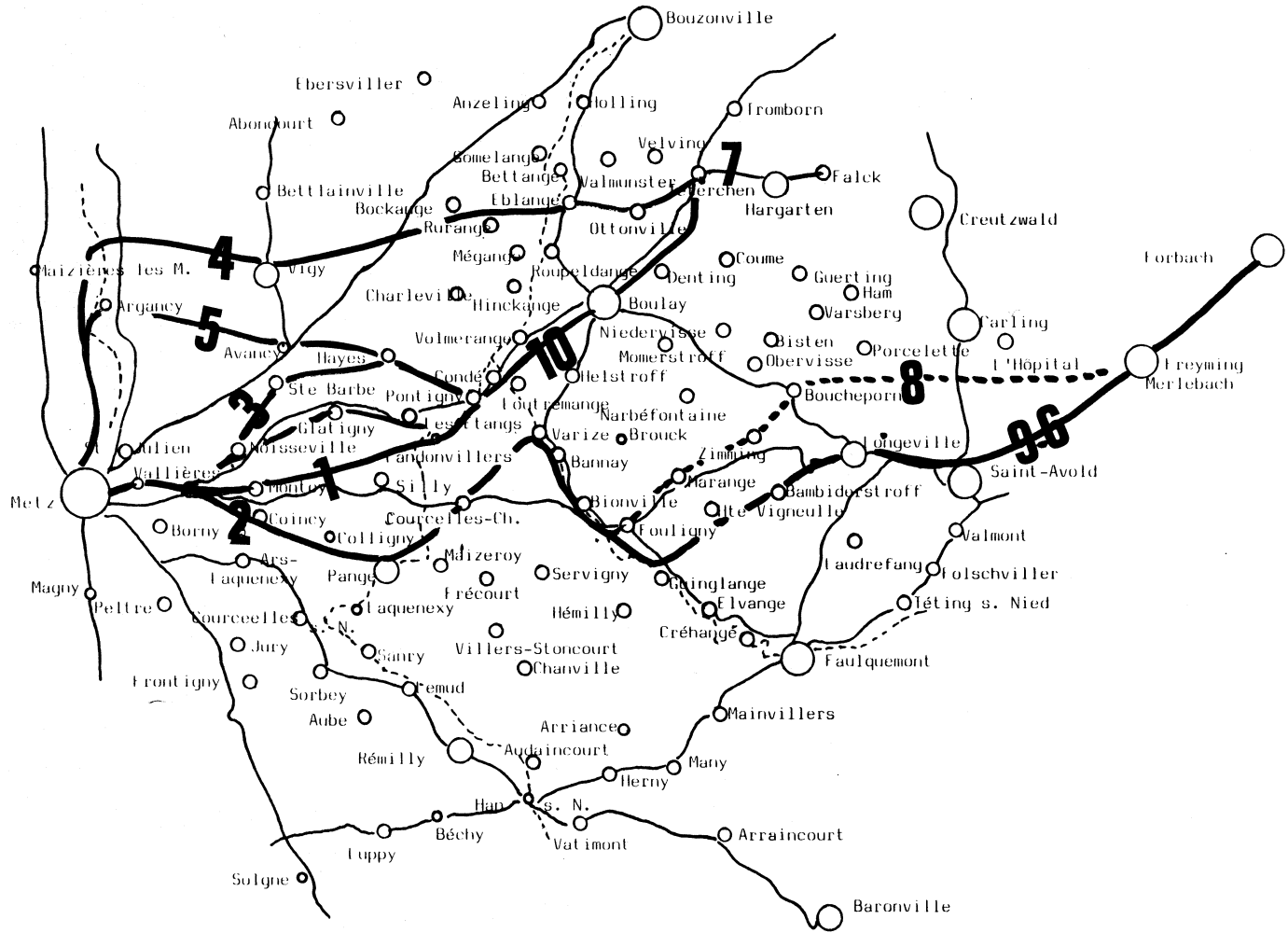
Plus sérieux et plus élaboré fut le travail des ingénieurs civils Eugène Flachet et Jules Petiet, présenté en 1839 par une société de négociants, d'industriels et de banquiers de Metz et de Sarrebruck dont les frères Worms. L'étude technique envisageait plusieurs solutions.

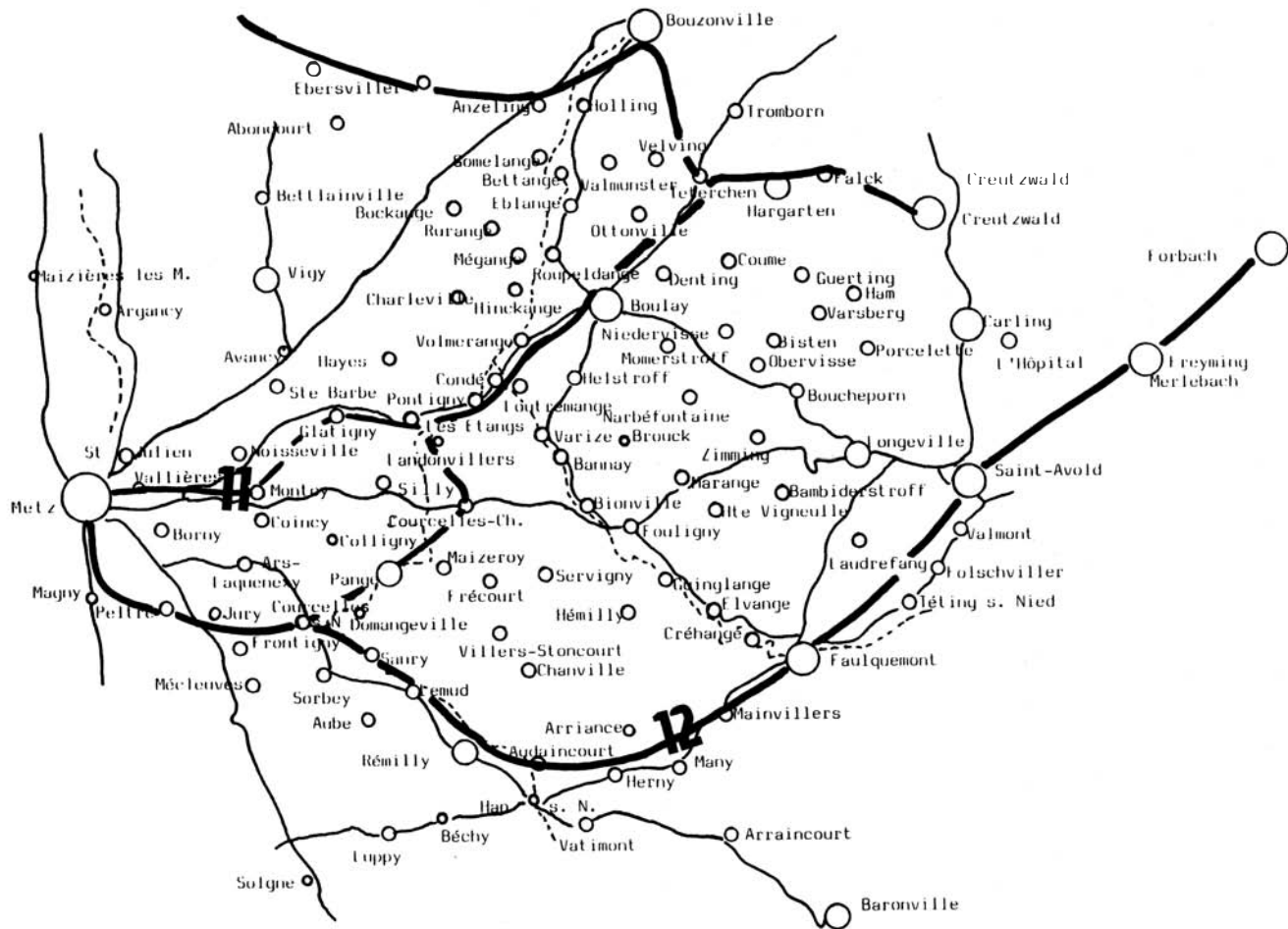
1) Pour sortir de la vallée de la Moselle

Deux voies étaient envisageables : le ruisseau de Vallières mais aussi celui d'Argancy. Si l'on envisageait la vallée de Vallières trois tracés étaient possibles :

- Vallières, Vantoux, Montoy, Retonfey, Les Étangs, Pontigny (*tracé 1*);
- Vallières, Vantoux, Colombey, Marsilly, Pange, Courcelles-Chaussy, Varize et Vaudoncourt (*tracé 2*);
- Vallières, Vantoux, Nouilly, Noisseville, Sainte-Barbe, Cheuby, Hayes, Pontigny (*tracé 3*).

Ces trois projets nécessitaient trop de travaux de tranchées et de remblais pour être rentables dans la liaison des vallées de la Moselle et de la Nied. De plus un autre problème sérieux se posait





pour l'entrée à Metz puisqu'on arrivait sur la rive droite alors que la ligne Nancy-Metz-Thionville passait sur la rive gauche. On poursuivit donc l'étude et on mit au point deux autres tracés. Le premier remontait la Moselle jusqu'à Talange puis gagnait la vallée de la Nied par Trémery, Saint-Hubert et Éblange (*tracé 4*). L'autre partait d'Argancy puis gagnait Antilly, Mechy, Avancy pour rejoindre la Nied à Pontigny en passant par Lue (*tracé 5*). Ce trajet avait l'avantage de partir d'Argancy où il y avait un port et la possibilité d'un point de départ d'une ligne vers Sedan.

2) Pour relier la vallée de la Nied à celle de la Sarre

La jonction était possible en partant d'Éblange vers Ottonville et Teterchen puis en gagnant la vallée de la Bisten par un tunnel et en remontant cette vallée vers la Sarre (*tracé 7*) mais il avait l'inconvénient de passer trop loin de Saint-Avold et de Forbach. Alors on pensa remonter la Nied allemande soit jusqu'à Fouligny en obliquant alors vers Zimming et Boucheporn avant de redescendre sur Merlebach (*tracé 8*), soit en remontant jusqu'à Guinglange et en prenant la vallée vers Bambiderstroff et Longeville-lès-Saint-Avold (*tracé 9*).

En résumé, ce projet retenait le tracé suivant : le chemin de fer sortait de Metz par la porte de Thionville, suivait la rive gauche de la Moselle jusqu'à Argancy, traversait la Moselle, montait vers Antilly, Avancy pour redescendre par Lue sur Pontigny. Il remontait alors la vallée de la Nied allemande par Bionville et Fouligny pour prendre la vallée de Hallering, Zimming et Boucheporn. Le tracé replongeait alors dans la dépression du Warndt vers L'Hôpital jusqu'à Merlebach, Forbach et Sarrebruck. Présenté en 1839 aux Ponts et Chaussées, il fut violemment contrecarré par le rapporteur qui conseillait aux Mosellans de regarder vers Paris plutôt que vers Sarrebruck.

Le projet Frécot et Boulangé

En 1842, les Ponts et Chaussées se préoccupèrent enfin de ce projet. Partant du port de Chambière, le tracé montait à Vallières vers Montoy et Glatigny pour atteindre les Étangs, Condé-Northen, Boulay, Teterchen, Merten et Sarrebruck. Ce premier essai ne fut pas retenu parce qu'il partait de l'extérieur de Metz, qu'il nécessitait deux tunnels à Glatigny et Teterchen et qu'il ne traversait qu'une zone pauvre, sans grande ville, la plus grande étant Boulay (*tracé 10*).

Mais en juin 1842, l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées de la Moselle présenta un rapport au Préfet sous la forme de deux projets qui portaient tous deux de Courcelles-sur-Nied. Le premier

remontait la Nied française jusqu'à Condé-Northen en passant par Pange, puis gagnait Boulay (*tracé 11*). Le second évitait complètement la zone des Pays de la Nied, remontait la Nied française jusqu'à la hauteur de Mainvillers où il gagnait Faulquemont, Saint-Avold, Forbach et Sarrebruck (*tracé 12*). Le 8 novembre 1843, ce tracé fut retenu suivant les plans des ingénieurs Frecot et Boulangé pour une liaison longue de 74 km en France et de 4,6 km en Prusse. La ligne était partout à ciel ouvert, elle traversait les vallées des deux Nied et de la Rosselle, rencontrait trois routes royales et quatre départementales et assurait donc le trafic des voyageurs et des marchandises dans une zone peuplée et prospère.

Les travaux ne commencèrent qu'en 1847 et le tronçon Metz-Saint-Avold put être inauguré le 24 juillet 1851, celui de Saint-Avold à Forbach le 16 novembre de la même année, mais la frontière ne fut ouverte au trafic que le 15 novembre 1852.

La liaison Metz-Boulay-Téterchen

Le chemin de fer ne passait pas encore dans les Pays de la Nied mais ce n'était que partie remise puisque, dès 1860, on établit des plans pour construire un chemin de fer d'intérêt local desservant cette zone. Le Joindre, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, et Raillard, ingénieur ordinaire de la même administration, présentèrent deux projets : le premier reliait directement Boulay à Metz par le col de Vaudreville et le second partant de Courcelles-sur-Nied allait vers Boulay en passant par Courcelles-Chaussy.

Le tracé par le col de Vaudreville

« Le tracé du chemin de fer d'intérêt local de Metz à Boulay et Téterchen par le col de Vaudreville part d'un point situé sur la ligne de Metz à Forbach, au-delà du pont de Magny sur la Seille et à 3810 mètres de l'axe du bâtiment des voyageurs de la gare de Metz. Il se détache de la ligne de Metz à Forbach, suivant une courbe de 500 mètres de rayon, et monte vers Grigy sur le flanc droit d'une petite vallée affluente de la Seille. Il passe entre les deux Bévoie (la Haute et la Basse), à Grigy, à la Grange-aux-Bois et s'engage dans la vallée du ruisseau d'Ars-Laquenexy, qu'il remonte en se dirigeant vers le col de Vaudreville. A partir de ce dernier point, la ligne descend sur le village des Étangs dont elle traverse l'extrémité sud, franchit la Nied française près de Pontigny, traverse la Nied allemande près de Condé-Northen, et vient rejoindre, en face de Volmerange, le tracé par Courcelles-sur-Nied avec lequel elle se confond jusqu'à Téterchen. Elle longe donc la route impériale n° 54 sur la droite jusqu'en un point situé à 700 m du centre de la ville de

Boulay, traverse cette route, contourne Boulay sur la gauche, revient croiser la route impériale pour descendre sur le flanc de la vallée de Deting, puis remonte vers le village de Téterchen où elle se raccorde avec le tracé de l'étude de la Compagnie de l'Est pour le chemin de fer de Thionville à Niederbronn. Si la Compagnie de l'Est adoptait le tracé des ingénieurs de l'État pour le chemin de fer de Thionville à Niederbronn, c'est à Éblange et non à Téterchen que se ferait le raccordement qui serait plus court. »

La longueur à construire sur le tracé du col de Vaudreville, depuis Magny jusqu'à Téterchen, était de 35020 mètres. Cinq stations étaient projetées : à Ars-Laquenexy, entre les villages d'Ars et de Colombey à 10100 mètres de la gare de Metz; à Maizery, à 1200 mètres de ce village le long de la route impériale n° 3, à 5450 mètres de la précédente; aux Étangs, à la sortie du village, à 5170 mètres de la précédente; à Condé-Northen, au nord du village, à 3920 mètres de la précédente; à Boulay, à 600 mètres avant les premières maisons de cette ville, à 5070 mètres de la précédente. Il y avait aussi deux haltes, une au point de départ du tracé en face de Magny et la seconde près de Grigy, à l'embranchement des routes impériale n° 55 et départementale n° 9.

Le tracé par Courcelles-sur-Nied

« Le projet de chemin de fer d'intérêt local de Metz à Boulay en partant de Courcelles-sur-Nied, soumis au Conseil Général du Département de la Moselle, dans ses sessions de 1860 et de 1861, a été l'objet d'une révision détaillée dans le courant de cette année et prolongé jusqu'au village de Téterchen à 9110 m de Boulay.

Aperçu général du tracé

Le tracé part d'un point situé sur la ligne de Metz à Forbach, à la sortie de la station de Courcelles-sur-Nied, c'est-à-dire à 13440 m de l'axe du bâtiment des voyageurs de la gare de Metz. Il se détache de la ligne de Metz à Forbach, suivant une courbe de 350 m de rayon, traverse la Nied française sur un pont de 30 m d'ouverture, contourne le contrefort situé avant Demangeville, passe à 300 m de ce village, et depuis ce point jusqu'à Pontigny, sur une longueur de 14 km, il continue à suivre la vallée de la Nied en se modelant sur les contours de la rive droite sur lesquels il se maintient à la limite des terres des prairies. Vis-à-vis de Pange, la ligne traverse à niveau le chemin de grande communication n° 1 de Bettelainville à Pange et à Raville et c'est à ce point, éloigné de 4500 m de Courcelles-sur-Nied que l'on propose de placer la première station du tracé. La seconde station est projetée à 4600 m plus loin, contre la route impériale n° 3 de Paris à Metz et à Mayence que le tracé croise à

niveau entre Pont-à-Chaussy et Courcelles-Chaussy, à 600 m de chacun de ces villages. Enfin la troisième station sera établie entre le chemin des Étangs à Landonvillers à 1000 m du premier et à 400 m du second de ces villages. Au droit de Pontigny, la voie ferrée gravit le promontoire qui s'étend entre les deux Nied et se rapproche de la route impériale n° 54 de Metz à Sarrelouis, à l'entrée de Condé-Northen, point où l'on projette de placer la quatrième station, à 4320 m de la précédente. A partir de Condé-Northen, le tracé franchit la Nied allemande, sur un pont de 30 m d'ouverture à 500 m à l'amont de celui de la route impériale n° 54, il suit une direction parallèle à cette route jusqu'en face de Volmerange, puis s'en rapproche et la longe sur une longueur de 2800 m, jusqu'en un point situé à 700 m du centre de la ville de Boulay. C'est là que sera placée la cinquième station de la ligne à 5200 m de la précédente. A la sortie de la station de Boulay, le chemin de fer traverse à niveau la route impériale n° 54, puis le ruisseau venant de Denting et s'élève derrière la ville, à l'extrémité des jardins, pour franchir le contrefort allongé situé à la sortie de Boulay et où on n'évite pas une tranchée de 7,70 m de profondeur. La ligne revient ensuite croiser de nouveau la route impériale n° 54 en face de l'Aiguiserie pour descendre sur le flanc de la vallée de Denting qu'elle suit sur une longueur de 1800 m après quoi elle prend la direction générale de la route impériale n° 54 jusqu'au cirque qui forme l'origine de la vallée de Téterchen. Elle contourne enfin ce cirque et vient rejoindre au-dessous du village de Téterchen le tracé à l'étude par la Compagnie de l'Est pour le chemin de fer de Thionville à Niederbronn.

...

Le projet ci-joint a été, dans les conditions du cahier des charges de la Compagnie de l'Est, annexé à la convention du 1^{er} mai 1863, sauf la seule modification à l'étendue des terrains à acquérir que l'on a supposé ne devoir acheter que pour une seule voie. Ce projet comprend, pour une seule voie, les acquisitions et indemnités diverses de terrains, les terrassements, les déviations de chemins et de cours d'eau, les ouvrages d'art, le ballastage et la voie de fer, les bâtiments et le matériel fixe des stations, les maisons des gardes et constructions diverses, en un mot tous les travaux à faire pour la construction et l'exploitation du chemin de fer à l'exception de la fourniture du matériel roulant. »

Le projet était très détaillé puisqu'il recensait 31 passages à niveau soit un tous les 937 mètres de voie; le sable serait amené de la Moselle entre Courcelles-sur-Nied et Boulay et des carrières de Hargarten et Falck pour le tronçon de Boulay à Téterchen, cette dernière partie utiliserait des moellons de grès bigarré venant de Téterchen. Le ballast devait être amené par rail depuis Montigny au fur et à mesure de l'avancement des travaux.

Sept stations étaient prévues, y compris les deux extrêmes : la première après Courcelles-sur-Nied à Pange à 900 m du village pour drainer une population de 2579 habitants; la seconde entre Courcelles-Chaussy et Pont-à-Chaussy pour drainer une population de 4018 habitants et servir à l'exploitation des forêts, des carrières de pierres de Brouck et de Servigny-lès-Raville; la troisième devait se situer entre Les Étangs et Landonvillers et ne concerner que 1302 habitants mais pouvant amener la houille près des fours à chaux riverains de la route impériale n° 54; la quatrième station était prévue à 150 m de Condé-Northen d'où 2338 habitants de la région pouvaient devenir des utilisateurs ainsi que la fabrique de draps de Varize; la cinquième station devait être établie à l'entrée de Boulay.

A la suite de ce projet très détaillé, la construction de la ligne fut concédée le 27 août 1868 par le département de la Moselle à la Société Belge du Chemin de Fer et pour faciliter les choses un décret d'utilité publique fut prononcé le 17 février 1869. Quand la guerre de 1870 éclata, le tronçon Courcelles-sur-Nied était commencé depuis un an et les travaux reprirent après les hostilités. Le 15 juin 1873 la partie Courcelles-sur-Nied-Boulay fut mise en service pour une longueur de 22 km, la seconde partie Boulay-Téterchen ne fut ouverte que le 15 octobre 1876. Enfin le doublement de la voie ne fut réalisé qu'en 1888.

Ces grands travaux inquiétèrent beaucoup les riverains et de multiples interventions tentèrent de modifier le projet : le conseil municipal de Loutremange s'inquiétait de la gêne à l'écoulement des eaux représenté par le remblai de la voie, demandait que le cours de la Nied soit élargi ou curé fréquemment; il fut d'ailleurs rejoint dans sa crainte des inondations par les habitants de Condé-Northen. L'avenir a prouvé, et prouve encore, que ce remblai changeait complètement le régime des eaux d'écoulement.

La voie ferrée d'intérêt local de Metz à Téterchen fut dépendante de différentes sociétés au cours de son petit siècle d'existence :

- Compagnie des Chemins de Fer de l'Est, 1854-1870,
- Société Belge de Chemin de Fer, qui devint le 3 février 1869 la Société Anonyme des Chemins de Fer de Lorraine,
- *Lothringische Eisenbahn Gesellschaft*, le 14 décembre 1871. En 1881, la société fut rachetée par le *Reichsland*,
- *Kaiserliche Gesellschaft Elsass-Lothringen*, 1891-1918,
- Société des Chemins de Fer d'Alsace-Lorraine (A.L.), 1919-1937,
- Société Nationale des Chemins de Fer Français Réseau de la Région Est (01.01.1938).

La position d'artillerie lourde sur voie ferrée

Avant la guerre de 1939-1945, on construisit un embranchement entre Loutremange et Volmerange avec quatre voies et butoirs pour accueillir de l'artillerie lourde sur rail. Cette position fut utilisée au moins une fois par un canon de 305 mm Mle 30 Schneider qui avait une portée de 36 km. Des témoins, en particulier des soldats de la ligne Maginot, se souviennent encore du bruit particulier de ces obus de gros calibre qui passaient au-dessus de leurs têtes pour aller impressionner les habitants de Sarrebruck. Ces voies furent démantelées après la guerre.

L'exploitation de la ligne Metz-Téterchen

Pendant trois quarts de siècle cette ligne rendit les plus grands services à la région et la plus grande preuve de son utilité fut le nombre d'usagers : une statistique de 1911 à 1913 plaçait la ligne de Metz à Téterchen et Hargarten dans la tranche des 75.000 à 100.000 billets vendus. D'ailleurs, est-ce bien un hasard que le premier train entrant dans la nouvelle gare de Metz, livrée à l'exploitation le lundi 17 août 1908, fut un train 1111 venant de Sarreguemines, Hargarten et Boulay et que le premier train qui en soit parti fut le train 1112 pour Boulay et Hargarten ?

Le déclassement

La période moderne n'est plus propice aux petits trains d'intérêt local, la rentabilité s'installe partout et notre train est aujourd'hui un souvenir. La première voie a été démontée pendant la guerre de 1940 à 1945 par les Allemands pour être utilisée à l'Est. La mise à voie unique en totalité intervint en 1950. Le trafic voyageurs fut supprimé à partir du 22 novembre 1948 et la fermeture du trafic marchandises se fit par étapes :

- Courcelles-Chaussy-Boulay en 1960 avec déclassement de la voie le 26 juillet 1969;
- Courcelles-Chaussy-Courcelles-sur-Nied le 5 juillet 1971 avec déclassement en 1973;
- Boulay-Téterchen le 29 septembre 1985. Les voies furent démontées en février 1987 et l'assiette de la voie servit à l'implantation d'une voie de contournement routière autour de Boulay.

La ligne Téterchen-Hargarten-Falck

Cette ligne venant de Sarreguemines avait été concédée les 1^{er} mai et 11 juin 1863 à la Compagnie des Chemins de Fer de l'Est. La section Béning-Sarreguemines avait été ouverte le 16 décembre 1865 et Béning-Carling le 1^{er} mai 1866. Ce n'est qu'après 1870 que

l'on relia Carling à Téterchen. Téterchen-Hargarten fut concédée à la *Lothringische Eisenbahn Gesellschaft* le 21 mai 1877 et la ligne fut ouverte le 1^{er} avril 1880. La section Hargarten-Carling avait été concédée à la même compagnie le 8 mai 1878 et ouverte le 1^{er} mai 1882. La fermeture de cette ligne aux marchandises intervint le 5 juillet 1971 pour Hargarten-Béning et le 6 août 1973 pour Béning-Sarreguemines.

La ligne Thionville-Téterchen

Cette ligne qui venait de Sedan devait permettre de rejoindre Niederbronn. Là aussi le tracé donna lieu à plusieurs études. Un tracé, partant de Thionville, gagnait Cattenom, Kœnigsmacker, Dalstein, Freistroff, Gomelange, Eblange, Boulay, Coume et Saint-Avold. Un autre proposait, partant de Maizières-lès-Metz, de passer par Antilly pour gagner Les Étangs, Condé-Northen et Boulay et rejoindre le projet précédent. Enfin, en 1883, on réalisa le tracé passant par Metzervisse, Kédange, Ebersviller, Anzeling, Freistroff, Bouzonville et Téterchen. Cette ligne est la seule qui, en 1992, était encore en exploitation dans les Pays de la Nied.

La ligne Metz-Vigy-Anzeling

La ligne Metz-Vigy-Anzeling a été ouverte et inaugurée en 1908.

* *
*
*
*

Ainsi donc les Pays de la Nied ont été desservis par le chemin de fer pendant à peine un siècle. Seuls les trains de Thionville à Téterchen via Bouzonville circulent encore alors qu'on envisage de fermer la gare de Bouzonville dont le trafic ne concerne déjà plus que les marchandises, puisque le trafic voyageurs a été renvoyé depuis fort longtemps sur la route. Le TGV Est se fera sans doute mais alors les Pays de la Nied auront refermé la page du transport par rail⁽¹⁾.

Henri SCHOUN

1) Cette contribution résume notre étude *Les chemins de fer dans les Pays de la Nied*, S.H.A.L., section des Pays de la Nied, 1989, 49 p.