

VOIES FERREES

N° 110
NOVEMBRE -
DECEMBRE
1998
65 FF
18,50 FS
20 DM
450 FB
23.000 LIT
1750 PES.
14 \$
8 £

DOSSIER
1978-1998 :
EVOLUTION DES
TEMPS DE PARCOURS

LE SERVICE D'HIVER

BERCY - VILLENEUVE :
LES EXPOS DE LA
RENTREE

EXPOMETRIQUE 98

CHASSE GARDEE :
UNE LIGNE 100%
CROCO !

L 2818 - 110 - 65,00 F - RD



LES PETITES LIGNES EN MILIEU RURAL DEVIENNENT RARES EN FRANCE. CELLES QUI ONT ECHAPPE À UN SORT FUNESTE PAR LE BIAIS D'UNE ELECTRIFICATION LE SONT ENCORE PLUS. ET QUAND ELLES NE VOIENT CIRCULER QUE DES BB 12000, LE BONHEUR EST A SON COMBLE... DEPUIS 32 ANS, ENTRE PAGNY-SUR-MEUSE ET SAINT GERMAIN-SUR-MEUSE, LES "CROCOS" MONOPOLISENT LA DESSERTE DES CARRIERES DE CALCAIRE EN TÊTE DE CE QUE L'ON APPELLE FAMILIEREMENT LES "TRAINS DE CAILLOUX". UNE RONDE QU'IL SERAIT ERRONE DE CROIRE ETERNELLE.



CHASSE GARDEE



La 12004 redescend de la carrière de Pagny avec une demi-rame chargée. On peut voir à droite de la photo le château d'eau de l'ancienne annexe-traction de Pagny-sur-Meuse. Août 1998.

La vocation martiale de la ligne 24-7

Lorsqu'elle fut ouverte au trafic ferroviaire en 1873, la ligne Neufchâteau - Pagny-sur-Meuse constituait le premier lien ferroviaire transversal entre la Lorraine et les régions de sa bordure sud. Il était alors impossible de se rendre de Nancy à Neufchâteau par le train autrement qu'en passant par Toul et Pagny-sur-Meuse. Mais, plutôt que commercial, l'intérêt principal de cette ligne était stratégique, car après la perte de l'Alsace et d'une partie de la Lorraine en 1870, l'objectif évident, sinon clairement déclaré, était la préparation de la guerre à venir pour récupérer ces territoires. On sait, hélas, combien ces préparatifs furent mis à profit par la suite...

La ligne de Neufchâteau à Pagny-sur-Meuse venait donc en complément de la ligne 24 reliant Bologne (au nord de Chaumont) à Epinal, également via Neufchâteau, puis Mirecourt. En conséquence, elle reçut à la Compagnie de l'Est le matricule 24-7, à l'instar de la ligne 24-3 (Neufchâteau-Nançois-Tronville), autre complément à vocation stratégique de la ligne 24, vers Bar-le-Duc cette fois. Compte-tenu de l'importance de ces lignes, elles furent rapidement équipées d'une deuxième voie.

Après une utilisation intense au cours des deux guerres mondiales, la ligne 24-7 subit une première atteinte à son intégrité en 1944 avec le "prélèvement" par l'armée occupante d'une des deux voies dont les rails connurent sans doute une réutilisation lointaine, mais guère plus

Poster. En tête de sa rame vide, la BB 12004 s'engage sur la ligne 24-7 et franchit le canal de la Marne au Rhin sur un pont le gabarit double voie est bien visible. Août 1998.

Page 39. Passant au pied d'une chapelle où Jeanne d'Arc vint, dit-on, prier (nous sommes en Lorraine !), une rame vide arrive à la carrière de St Germain-sur-Meuse derrière la BB 12040. Septembre 1998.



Une demi-rame chargée redescend de la carrière derrière la BB 12010 et passe au droit d'un panneau "Vaucouleurs", indiquant la destination que pouvaient espérer atteindre jadis les trains qui empruntaient la ligne 24-7. Septembre 1998.



Le train 471191 vient de démarrer de Pagny vers Varengéville. La BB 12011 s'apprête à pénétrer à petite vitesse dans le tunnel de Foug. Août 1998.



La BB 12077 gravit la rampe de 10 ‰ qui suit la gare de Pagny, au départ de la ligne 24-7. Heureusement, la rame est vide ! Août 1998.

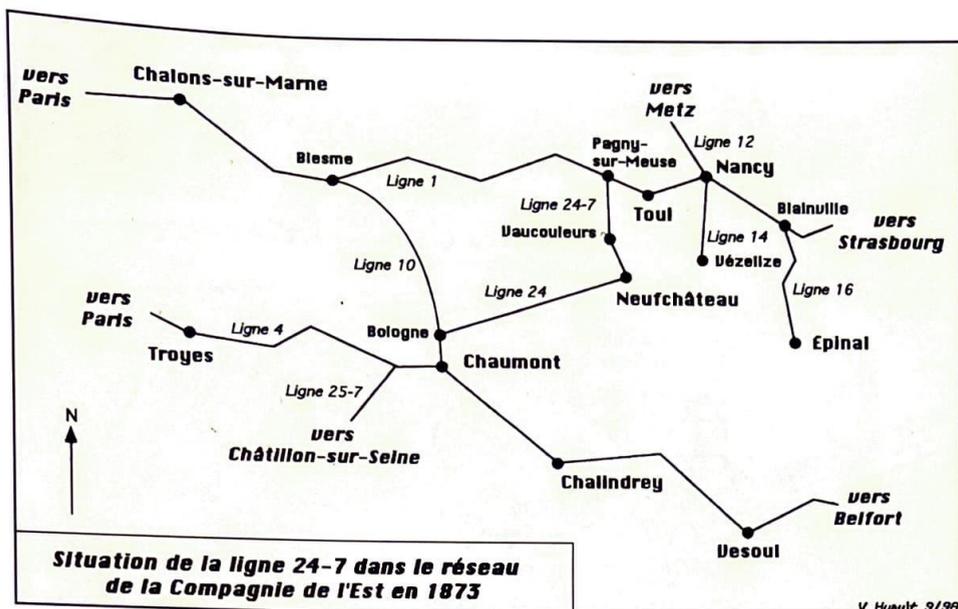
pacifique ! A la fin du conflit, le raccordement direct vers Nancy fut déposé.

Ainsi amputée, la ligne suffisait encore amplement à écouler le faible trafic omnibus assuré par les autorails de Mirecourt, puis d'Epinal. En 1969, la ligne fut fermée au trafic voyageur avant d'être déposée entre Maxey-sur-Vaise et Coussey. Ce siècle d'histoire ferroviaire, empreint de guerres et de déclin sur fond de désertification rurale, aurait pu se terminer ainsi quelques années plus tard, après tarissement des dernières sources de trafic marchandises. Mais un événement d'importance était intervenu en 1966, qui devait permettre à la ligne 24-7 d'échapper à la disparition pure et simple que connaissent beaucoup d'autres petites lignes moins chanceuses à cette époque.

Une drôle de fin de carrière

En 1966, l'énorme activité d'extraction de calcaire de la Compagnie Industrielle et Minière dans la carrière de Pagny-sur-Meuse justifia l'électrification des trois derniers kilomètres de la ligne 24-7 (le kilomètre 0 étant situé en gare de Bologne). Les tonnages remis par la carrière de Pagny justifiaient largement le maintien en activité de la ligne, il n'y avait plus lieu de s'inquiéter pour l'avenir. D'autant plus qu'au début des années 80, le groupe Solvay, à la recherche d'un nouveau gisement de calcaires en remplacement de son exploitation située dans la banlieue de Nancy, à Maxéville réactiva la carrière de Saint Germain-sur-Meuse, elle aussi située en bordure de la ligne 24-7. D'après négociations s'engagèrent alors pour attribuer le juteux marché que constituait le transport des produits extraits. Finalement, les habitants des villages riverains n'évitèrent une ronde incessante de poids-lourds qu'in extremis, grâce à l'opiniâtreté des commerciaux de la SNCF.

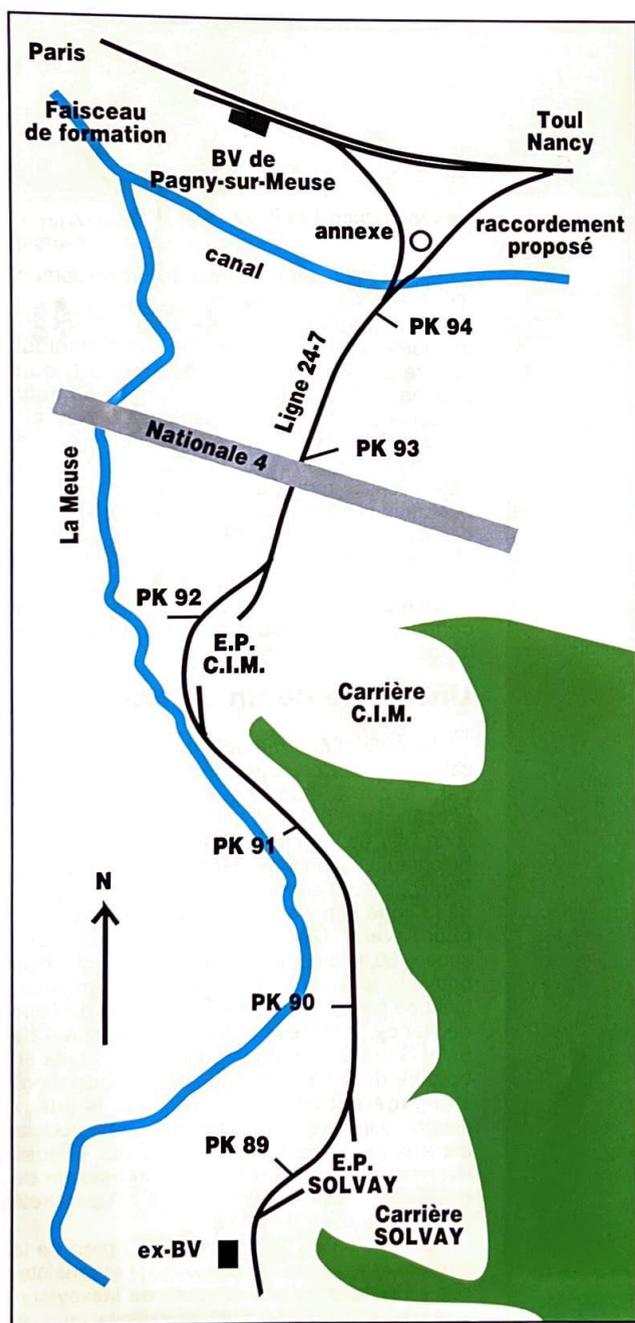
La section de ligne passant au pied de la carrière Solvay avait heureusement été maintenue en service pour la desserte de Maxey-sur-Vaise, où subsistait encore une exploitation... de



vitesse limites de la ligne sont de 40 km/h pour les rames chargées (jusqu'à 2700 t avec des rames de 31 wagons) et de 50 km/h pour les rames vides lors de leur acheminement vers les carrières.

Un ballet bien réglé

La desserte des carrières génère aujourd'hui quatre allers-retours quotidiens du mardi au jeudi entre Pagny-sur-Meuse et Varangéville (deux pour Pagny deux pour Saint Germain) auxquels s'ajoute une cinquième expédition des carrières de Saint Germain vers Gandrange les vendredis. La charge élevée des convois (2600 t) nécessite un acheminement fractionné depuis les carrières jusqu'à la gare de Pagny-sur-Meuse, en raison de la rampe de 10% rencontrée sur ce tronçon. Après avoir acheminé sa rame sur les embranchements des carrières, la 12000 titulaire laisse la place à un locotracteur durant l'opération de chargement proprement dite. Elle se met ensuite en tête d'une première demi-rame qu'elle descend jusqu'au faisceau de formation de Pagny. Une fois dételée, la machine remonte aux carrières haut-le-pied pour récupérer le reste du convoi. La rame complète est enfin reformée en gare de Pagny, juste avant son départ pour Varangéville. La rotation supplémentaire du vendredi présente quant à elle la particularité d'accaparer deux machines : l'une amenant le train aux carrières, l'autre venant le rechercher après chargement. Les six trains ainsi générés sont numérotés PYM 01 à 06 sur les roulements des BB 12000 de Lens.



calcaire. Des travaux furent donc entrepris sur la section de ligne allant jusqu'à l'ancien BV de Saint Germain, c'est-à-dire légèrement au delà de l'embranchement de la nouvelle carrière, pour permettre les manœuvres de refoulement des rames vides lors de leur

Numéro rotation	Carrière desservie	Origine du train	Arrivée à Pagny	Horaire dessorte	Départ de Pagny	Destinat. du train
PYM 01	Saint Germain	Varangéville	3 h 43	de 4 h 10 à 7 h 10	7 h 30	Varangéville
	Saint Germain	2 h 51				8 h 25
PYM 02	Saint Germain	Varangéville	12h18	de 12h45 à 14h55	15h19	Varangéville
	Saint Germain	11h27				16h22
PYM 03	Pagny-sur-Meuse	Varangéville	15h43	de 16h00 à 18h00	18h42	Varangéville
	Pagny-sur-Meuse	14h45				20h14
PYM 04	Pagny-sur-Meuse	Varangéville	4h05	de 4h40 à 6h05	8h07	Varangéville
	Pagny-sur-Meuse	3h00				9h10
PYM 05 (vendredi)	Saint Germain	Nancy HLP	8h00	de 9h35 à 11h50	12h16	Gandrange
	Saint Germain	8h29				14h18
PYM 06 (vendredi)	Saint Germain	Wolppy	7h43	de 8h10 à 8h45	9h20	Nancy HLP
	Saint Germain	5h26				9h53

réception. Ces travaux avaient pour objectif, outre l'équipement en caténaire 25 kV, un renforcement de la voie, indispensable pour lui permettre de supporter le passage de wagons spéciaux chargés à 22,5 t par essieu.

Au moment de la mise en service de l'électrification, le 30 mars 1984, des engins Diesel fréquentaient encore la ligne pour la desserte de Maxey-sur-Vaise (BB 63500). Aujourd'hui, ces dessertes ont disparu et les rails ne dépassent plus la caténaire, la voie ayant été déposée après Saint Germain-sur-Meuse. Les BB 12000 sont donc devenues les seuls engins de traction titulaires des trains de la "ligne des carrières". Signalons que les

L'une des journées de ce roulement fait apparaître un enchaînement "musclé" des mouvements PYM 01 et 02 par la même machine entre 2h51 et 16h22. Notons également la présence simultanée de deux machines sur la voie unique entre 4h40 et 6h05 (mouvements PYM 01 et PYM 04), une particularité certes remarquable, mais peu photographiable compte-tenu de l'heure matinale. Soulignons enfin le long purgatoire auquel sont condamnés la machine et le conducteur de la rotation PYM 04, arrivés des carrières à 6h 05, mais obligés d'attendre 8h 07 et la fin de la pointe de matinée sur la ligne 1, avant de pouvoir s'élancer vers Varangéville. Ce fait met en avant l'impérative régularité dont doivent faire preuve les "trains de cailloux", non seulement pour assurer une livraison ponctuelle du calcaire à l'usine Solvay, mais également pour ne pas perturber les nombreuses circulations voyageurs de la ligne 1. Pour respecter ces impératifs, une organisation rigoureuse est nécessaire, mais la fiabilité du matériel est également primordiale. Dans ces conditions, on ne



En provenance de Pagny, le train 471191 tracté par la BB 12086 arrive dans la banlieue de Nancy avec sa rame pour Varengéville. Champigneulle. Août 1998.



La BB 12003, plus ancienne de la série encore en service, passe à Foug avec la rame vide du train 477060 en provenance de Varengéville et à destination de Pagnysur-Meuse. Août 1998.

peut que s'étonner de l'emploi des BB 12000, engins certes doués d'une remarquable robustesse, mais néanmoins âgés de plus de quarante ans pour les plus anciens. Pendant combien de temps encore les "danseuses" (BB 16500) pourront-elles s'empêcher de prendre part à un ballet si bien réglé ?

La nécessaire mutation

Fidèles au poste depuis l'électrification, les BB 12000 devront pourtant bientôt céder la place, leur amortissement devant s'achever dans les toutes prochaines années. Pour envisager ce que sera l'"après-croco" entre Pagny et Saint Germain, il n'est pas nécessaire de faire appel à des dons extralucides, il suffit de regarder quels sont les engins qui suppléent aux défaillances des 12000. Si par le passé il était principalement fait appel aux BB 25100 en cas de coup dur, ce sont aujourd'hui les BB 16500 qui sont le plus souvent sollicitées, mais il n'est absolument pas exclu de voir d'autres engins assurer ce service en dépannage (Sybic par exemple). Toutefois, compte-tenu des parcours réduits de ces trains, il est peu probable qu'une précieuse machine bicourant soit mobilisée. Il faut plutôt s'attendre à

voir le rôle des 16500, elles aussi sur le déclin, s'accroître sur ce service de "cabotage lourd", à moins que les opportunistes BB 25100 ne viennent donner à une nouvelle preuve de leurs talents en matière de fret. Quoi qu'il en soit, les remplaçantes des BB 12000 n'auront pas la qualité principale de leurs devancières qui, outre leur robustesse, offraient, grâce à leur disposition monocabine, une visibilité accrue lors des nombreux refoulements qu'exige ce service.

Il serait pourtant exagéré de dire que les conducteurs les regretteront : le "confort" de ces machines est aujourd'hui dépassé et rares sont les conducteurs qui, à l'instar des amateurs de Chemin de Fer, sont encore sensibles au charme suranné de ces pionnières du monophasé français.

La chasse était gardée, mais l'hallali semble proche...

**Texte et photos Vincent Huault
avec la collaboration
posthume de mes aïeux,
Léon et Germaine Paquet**

L'auteur tient à remercier les personnels SNCF de la ligne pour leur gentillesse et leur accueil.

Un présent du passé

J'aurais pu faire carrière dans les trains, mais ce fut finalement dans les cailloux... Comprenez qui pourra !

Quelle que soit l'origine des passions, il est toujours un sujet qui tient à cœur plus que d'autres, sans qu'on sache vraiment expliquer pourquoi. N'habitant pas la Lorraine, j'avais pourtant eu l'occasion à plusieurs reprises de voir des 12000 sur cette petite voie unique électrifiée qui passe sous la nationale 4, à Pagny-sur-Meuse. Pendant mes classes à Toul, les "crocos" apportaient parfois sous les fenêtres de ma caserne (le 518^e régiment du...Train 1) une note réconfortante, sans que je prête encore attention aux convois qui les suivaient. Ces clins d'œil répétés susciteront peu à peu l'envie de revenir, un jour meilleur, photographier les curieux trains de la Meuse.

Le hasard (était-ce bien lui ?) allait me donner l'occasion de réaliser ce vœu.

J'étais arrivé à Nancy depuis peu de temps, après avoir connu les quatre coins de la France en quelques années seulement, lorsque, tombant par hasard sur les mémoires de mon arrière-grand-mère, Germaine Paquet, épouse Huault, je découvris avec stupeur un chapitre concernant l'ouverture de la carrière de Saint Germain-sur-Meuse, il y a presque un siècle, en 1903. A cette époque, il y avait sur la commune des coteaux incultes dont personne n'acceptait jamais l'héritage. Un industriel belge spécialisé dans la production de chaux, M. Stéphane (orthographe non garantie) de Namur, vint un jour dans la Meuse à la recherche d'un gisement de calcaire. Lui trouva les coteaux négligés fort à son goût et se proposa de les acheter. Les propriétaires, difficilement retrouvés, montrèrent alors un attachement particulier pour ces parcelles et firent bien entendu monter les prix ! Le vente se fit malgré tout et fut paraphée à la mairie où l'interlocuteur de l'industriel n'était autre que mon arrière-arrière-grand-père, Léon Paquet, instituteur et secrétaire de la mairie de Saint Germain-sur-Meuse !

La carrière se montra tellement prometteuse qu'elle fut rapidement revendue à la Société des Acieries de la Marine qui fabriquaient alors des aciers spéciaux (traités à la chaux) pour les canons des navires de guerre (où l'on retrouve, une fois encore, l'influence de la première guerre mondiale sur le destin de cette ligne...). Par l'un de ces curieux hasards qui font le sel de l'histoire, cette exploitation allait ultérieurement revenir dans le giron de l'industrie belge en étant rachetée, puis remise en activité, par Solvay.

Par un autre de ces hasards, je devais donc indirectement à l'un de mes aïeux ce spectacle qui m'intriguait depuis dix ans. C'en était trop : il fallait me décider enfin à aller photographier ce petit bout de caténaire perdu sur les rives de la haute Meuse. Ce reportage est donc un peu le fruit du hasard, un peu celui du charme désuet d'une petite ligne rurale qui m'a doucement ramené à mes racines meusiennes, par un saisissant raccourci du destin : Je suis aujourd'hui géologue et je photographie des trains...