

# Ligne de Jessains à Sorcy

## Histoire et compte-rendu photographique du tronçon Wassy à Gondrecourt.

Source de l'histoire : Wikipédia, [https://fr.wikipedia.org/wiki/Ligne\\_de\\_Jessains\\_à\\_Sorcy](https://fr.wikipedia.org/wiki/Ligne_de_Jessains_à_Sorcy)

Le texte fut copié/collé, réorganisé et complété...

Photos et commentaires : C. Rajain, avec JC Gérard (« virée » archéologique en Ht-Marne)...

### I- Origine historique et description

La ligne de Jessains à Sorcy est une ligne de chemin de fer en grande partie hors service qui reliait Jessains (sur la ligne de Paris-Est à Mulhouse-Ville) à Sorcy-Gare (sur la ligne de Noisy-le-Sec à Strasbourg-Ville).

Elle résulte du regroupement de deux tronçons d'histoire et de vocation radicalement différents :

- de Jessains à Montier-en-Der, il s'agit de la partie sud de la ligne Jessains - Éclaron, concédée à titre éventuel à la compagnie de l'Est le 31 décembre 1875 et à titre définitif le 12 mars 1879, ligne destinée à réduire le parcours entre Troyes et Saint-Dizier ;
- de Montier-en-Der à Sorcy-Saint-Martin, il s'agit d'une ligne à vocation purement stratégique, concédée à titre éventuel à la compagnie de l'Est par convention du 11 juin 1883 approuvée par la loi du 20 novembre 1883, et à titre définitif par la loi du 23 décembre 1885, terminaison d'une grande rocade Orléans - Troyes - Nancy, destinée à faciliter la mobilisation des troupes en cas d'attaque et à faciliter la reprise des territoires perdus pendant la guerre de 1870, dans le cadre du système Séré de Rivières.

L'origine du bornage kilométrique était la gare de l'Est à Paris, via Troyes, avec rebroussement en gare de Jessains.

Pour le moment nous nous intéresserons exclusivement au tronçon qui va de Wassy à Gondrecourt en passant par Joinville. Nous renvoyons à la fin du document pour obtenir des informations sur le complément, à savoir Jessains à Wassy et Gondrecourt à Sorcy.

D'une longueur totale (Jessains à Sorcy) de 102,3 km, elle fut répertoriée sous le numéro 25 par la Compagnie de l'Est puis sous le numéro 24<sup>5</sup> par la Région Est.

### Chronologie

La ligne a été mise en service de Montier-en-Der à Sorcy le 12 juin 1882.

La fermeture au service des voyageurs s'est effectuée par étapes :

- De Montier-en-Der à Gondrecourt-le-Château, le 1<sup>er</sup> juillet 1938 (ouverte de nouveau mais momentanément durant la guerre 39 - 45) ;
- De Gondrecourt-le-Château à Sorcy, le 15 mai 1938.

Pour le service des marchandises :

- De Montier-en-Der à Joinville, le 17 mai 1953;
- De Joinville à Poissons-Noncourt (ligne 10<sup>3</sup>), le 27 mai 1990. Le fait que la fermeture de ce tronçon fut conservé jusque ces années, sera explicité plus loin...
- De Poissons-Noncourt à Luméville-Chassey, le 17 mai 1953 ;
- De Luméville-Chassey à Gondrecourt-le-Château (ligne 24<sup>5</sup>), le 3 novembre 1969;
- De Gondrecourt-le-Château à Void, le 17 mai 1953;
- De Void à Sorcy (ligne 1<sup>4</sup>), le 1<sup>er</sup> octobre 1964.

Les déclassements interviendront eux aussi par étapes :

- De Montier-en-Der à Wassy (PK 246,350 à 259,280) : 12 novembre 1954;
- De Wassy à Joinville (PK 260,600 à 282,300) 12 novembre 1954
- De Joinville à Poissons-Noncourt (PK 283,829 à 291,800), le 22 août 1990;
- De Poissons-Noncourt à Luméville-Chassey (PK 291,800 à 309,400), le 12 novembre 1954;
- De Luméville-Chassey à Gondrecourt-le-Château (PK 309,400 à 317,790), le 29 octobre 1970;
- De Gondrecourt-le-Château à Void (PK 320,000 à 340,000), le 12 novembre 1954.

Elle est aujourd'hui totalement déposée. Ne reste visible que les plates-formes qui correspondaient aux différents tronçons. Certaines ont même été détruites : soit arasées au niveau des champs (comme à la sortie de Joinville), soit sectionnées pour laisser passer des routes (comme à l'entrée de Joinville pour laisser passer la D197 ou l'Avenue de la Marne), soit utilisées sur une certaine longueur par une route elle-même (comme pour la N 67 dans le contournement de Joinville)...

### **Les infrastructures**

Traversant un relief de côtes assez accidenté, la ligne comportait un nombre relativement important d'ouvrages d'art. On y trouvait ainsi :

- un viaduc (75 m) à Wassy permettant le franchissement de la ligne de St-Dizier à Doulevant-le-Château et de la Blaise ;
- un viaduc (138 m, 35 m de hauteur) à Chatonrupt-Sommermont, reconverti en pont routier lors de la mise à 2x2 voies de la RN 67 (parfaitement visible, par en dessous, quand on circule sur la D 332 en arrivant à Chatonrupt);
- deux viaducs de 56 m dits de Jouy et de la Combe des Plantes, qui ont subi le même sort que le viaduc précédent (plus difficile à localiser aujourd'hui);
- un souterrain de 199 m dit de Vecqueville; dont les entrées sont encore parfaitement visibles aujourd'hui, bien qu'investies par un privé.
- un pont dit « de 100 m » franchissant la Marne et le canal de la Marne à la Saône, réutilisé par la RN67 ;
- un souterrain de 640 m dit de Suzannecourt, en partie comblé et surplombé par la RN 67, mais dont la sortie, vers Poissons, est encore accessible.
- un viaduc (58 m) entre les gares de Poissons-Noncourt et de Thonnance-les-Moulins franchissait le Rongeant;
- un viaduc (91 m) dit de Thonnance; bien visible en arrivant à Thonnance-les-Moulins, puisque la route, la D78, passe dessous.
- un souterrain de 480 m dit de l'Hazelle ou de Soulaincourt; les sorties sont visibles et accessibles.
- un viaduc sur l'Ornain à la sortie de la gare de Gondrecourt, réutilisé par une voie routière communale ;
- un viaduc dit d'Abainville, sur le vallon de Gérauvillers, se situe au PK 322,639 entre la gare de Gondrecourt et la halte de Rosières-en-Blois, entièrement détruit lors des combats de 1940. Ce viaduc fut reconstruit entre le 19 novembre 1940 et le 31 octobre 1941 en maçonnerie, avec quatre arches en plein cintre de 12 mètres d'ouverture droite, par la société Dumez de Paris (101 000 h de travail), aidée par une fraction de la compagnie 2/11 du Génie français (28 000 h de travail) et par du personnel de la SNCF (10 400 h de travail);
- un souterrain de 350 m dit de Rosières.

Par ailleurs, il faut y rajouter les ponts métalliques franchissant le canal de la Marne au Rhin, la Meuse et le canal de l'Est, ainsi que les ouvrages d'art des sauts-de-mouton de Joinville (démonté à ce jour, on ne perçoit plus son emplacement), Gondrecourt (encore visible et accessible) et Sorcy.

### **Raccordements stratégiques**

Compte tenu de sa vocation, la ligne disposait de plusieurs raccordements stratégiques avec les lignes qu'elle croisait. Ainsi :

- le raccordement de Joinville (1391 m) permettait de relier directement Chaumont à Gondrecourt ; sa plate-forme, comme le « pont de 100 m », ont été réutilisés pour y établir la déviation de la traversée de Joinville par la RN67;
- le raccordement de Gondrecourt n° 1 (2 059 m) permettait de relier directement Joinville à Neufchâteau (itinéraire alternatif Joinville - Toul par Neufchâteau), autorisé à la construction par décret ministériel du 22 mars 1894;
- le raccordement de Gondrecourt n° 2 (2 690 m) permettait de relier directement Nançois – Tronville à Sorcy (itinéraire alternatif pour la ligne Paris-Nancy en cas d'interception de celle-ci dans la zone de Lérouville), autorisé à la construction par décret ministériel du 2 août 1927. Ce raccordement, inexistant pendant la première guerre mondiale, aurait alors pu y faire preuve de toute son utilité ; en effet, lors de l'occupation saillant de Saint-Mihiel, les canons allemands menaçant la Ligne Paris – Nancy au niveau de la rampe de Loxéville (côté Lérouville), les circulations durent être détournées par l'itinéraire Nançois-Tronville - Gondrecourt - Sorcy. Le relief du tracé, et l'absence de raccordement direct à Gondrecourt,

- furent des sujétions lourdes pour le camp français. Une plaque – tournante fut néanmoins installée à Gondrecourt pour faciliter les manœuvres;
- le raccordement de Sorcy (946 m) permettait de rejoindre Lérrouville puis Saint-Mihiel et Verdun.

Ces raccordements furent déposés par l'occupant allemand en 1942 et 1943, sauf celui de Joinville qui l'a apparemment été plus tôt. Les raccordements de Gondrecourt furent déclassés le 13 février 1964. Par ailleurs, afin de permettre à la nouvelle ligne de se raccorder à la ligne Saint-Dizier – Doulevant-le-Château, ouverte auparavant, l'on a procédé à un déplacement vers le sud de la gare de Wassy ; la ligne, qui traversait auparavant le canal de Saint-Dizier à Wassy au moyen d'un pont mobile actuellement réutilisé par la tréfilerie d'Ancerville (groupe Arcelor), a également été déviée vers le Sud au niveau de sa traversée du bourg.

## Gares

- La gare de Montier-en-Der a été transformée en concession automobiles.
- **La Gare de Wassy**, siège de l'association des Amis de la Gare de Wassy et propriété de M. JL Chapron, présente un patrimoine intéressant (guichet anciens et intérieurs tels qu'ils étaient quand le Président de la République, Sadi Carnot, vint inaugurer la gare le 7 juin 1892, parc et alignements de platanes, fontes d'ornement, quais, halle, maisons de garde de PN et 4 000 m de voies, peuplées de véhicules ferroviaires anciens).
- Le village de Voillecomte disposait de deux gares ; l'une, au nord du village, était dite « gare de la Brie », du nom du hameau à proximité, et se trouvait sur la ligne de Saint-Dizier à Eclaron; l'autre, dite « gare des Babottes », également du nom du hameau à proximité, était située au sud du village et se trouvait sur la ligne Jessains à Sorcy.
- La gare de Thnances-les-Moulins est devenue une maison forestière.
- La gare de Poissons-Noncourt a été desservie jusqu'en 1990 en raison de l'existence d'un chantier de démolition de matériel ferroviaire exploité par la *société de réparations des wagons-foudres de la Touraine* (SWFT). Cette société possédait par ailleurs un autre chantier à Joinville où ont été démolies entre autres des 141 E de Montluçon et des 141 R de Reims. Depuis, la gare est devenue centre socioculturel, la halle marchandises fait partie intégrante de la caserne des pompiers de la ville et les emprises sont devenues zone artisanale.
- La gare de Luméville-Chassey, à l'abandon, est néanmoins le site du festival Hippiepes.

## Performances - Exploitation

La ligne, stratégique, devait achever une grande rocade Orléans - Troyes - Nancy, conformément aux plans du général Séré de Rivières.

L'État mit donc tout en œuvre pour qu'elle soit d'une qualité excellente. Ainsi, les rampes ne dépassent pas 9 ‰, et le rayon des courbes descend rarement en dessous de 1 100 ou 1 200 m, autorisant ainsi des vitesses entre 160 et 180 km/h. Quand on sait que le rayon des courbes de la ligne Troyes - Brienne-le-Château s'établit aux alentours de 1 525 m et autorise ainsi une vitesse de 200 km/h, on conçoit que la ligne aurait constitué un itinéraire tout à fait appréciable entre Troyes et Nancy.

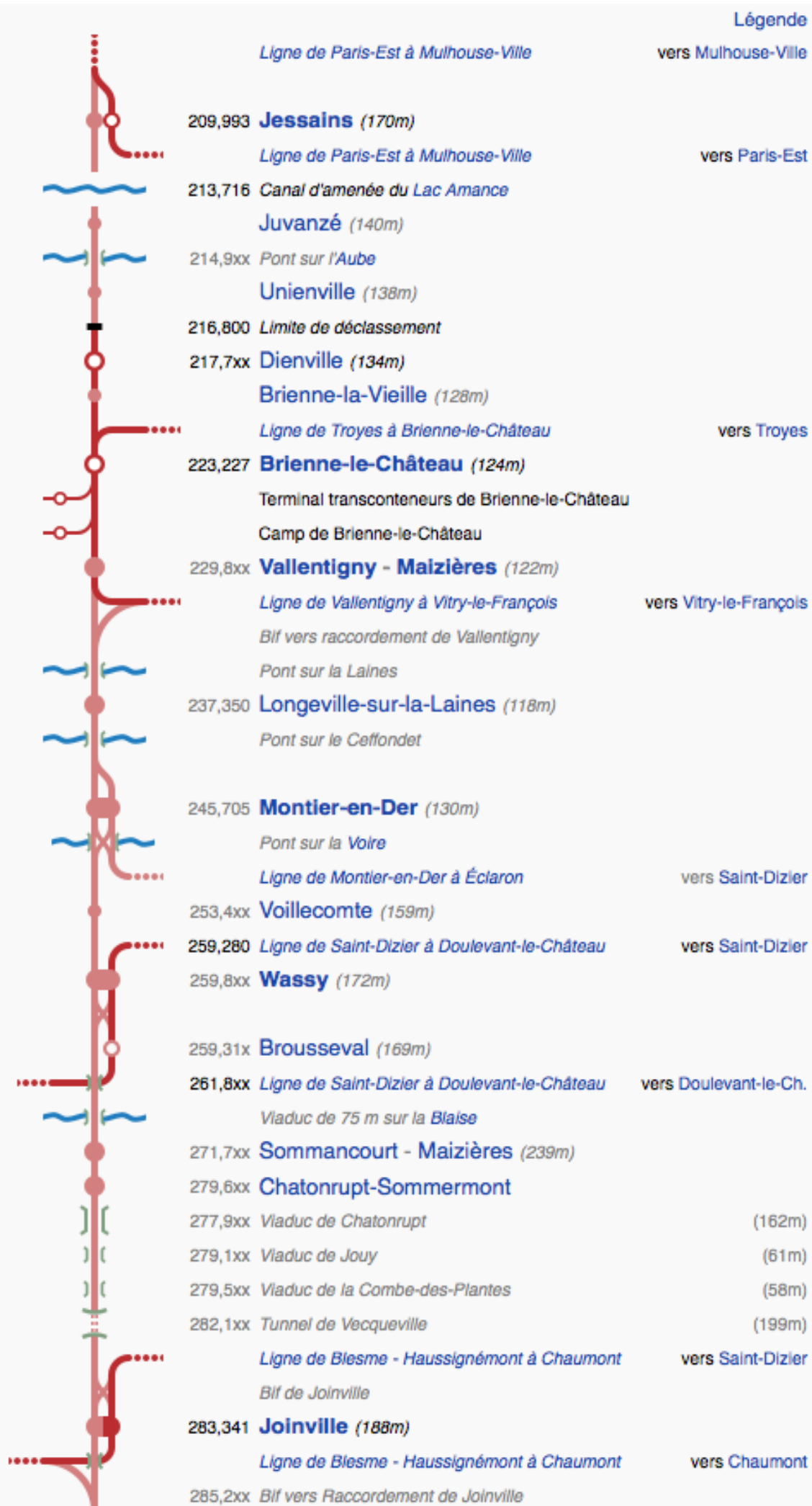
Néanmoins, la compagnie de l'Est ne l'utilisa jamais comme telle, et les horaires les meilleurs mettaient plus de 8h pour relier Troyes à Nancy, les trains pouvant marquer des arrêts de plus d'une heure en gare de Montier-en-Der, Wassy, Joinville ou Gondrecourt.

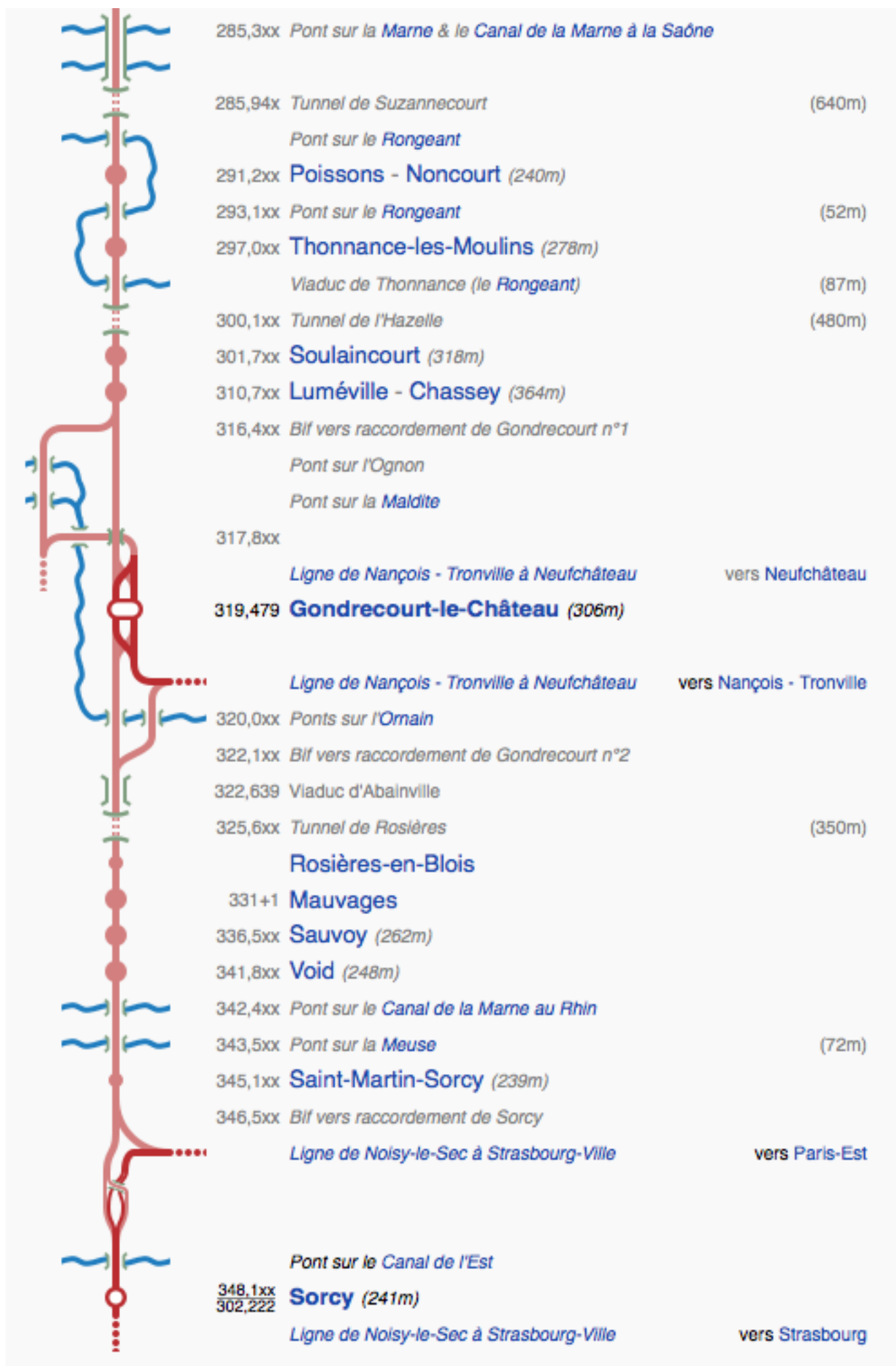
**Perspective** : la reconstruction de la section Joinville - Cirfontaines-en-Ornois - Gondrecourt serait envisagée, en voie électrifiée de Joinville à Cirfontaines (avec tracé nouveau sur quelques milliers de mètres au nord de la gare de Joinville) pour la desserte du silo de Bure (déchets nucléaires). A noter que rien en cette année 2017 ne semble voir le jour, ce silo étant très contesté...

## Pour l'anecdote : exploitation cinématographique

La qualité de l'architecture de ses gares et ouvrages d'art lui valut d'être retenue comme site de tournage de films (*La Vie et rien d'autre*, avec [Philippe Noiret](#), au tunnel de [Soulaincourt](#), *Je m'appelle Victor* de [Guy Jacques](#) et *Un vrai bonheur* de [Didier Caron](#)), dans la gare de Wassy (gare toujours ouverte aux trafics touristiques et fret par la [ligne de Saint-Dizier](#)).

**Voir, ci-dessous la description de la ligne complète, avec tous les raccordements :**





## La gare de Wassy :



**Ci-dessus :** la magnifique gare de Wassy vue de la cour extérieure avec sa fontaine sur la droite. Elle fut conservée et même réhabilitée, ainsi que le 1<sup>er</sup> étage, l'objectif étant d'y installer un gîte (c'était l'appartement du chef de gare qui fut le grand-père de M. JL Chapron, actuel propriétaire du site et passionné de train).

**Ci-dessous :** l'intérieur de la gare conservée comme naguère quand de nombreux voyageurs se croisaient dans cette salle des « pas perdus »... la photo de droite : la salle d'attente des 3<sup>ème</sup> classe.



**Ci-dessous :** l'intérieur de la gare dans lequel est garé du matériel ancien, propriété de M. JL Chapron.

Sur la photo de gauche on perçoit les deux voies de la ligne St-Dizier-Doulevant-le-Château (on perçoit, au fond, la gare) qui desservait les quais 1 et 2. Mais il y avait, encore plus à gauche, un quai 3 qui était desservi par la ligne Jessains à Sorcy, ceci avant 1939, date où les voies ont été déposées...



A la sortie de la gare de Wassy, en allant vers Joinville :



Le tracé continu noir : il représente la ligne Jessains – Sorcy à la sortie de Wassy, à droite vers Joinville. La ligne St-Dizier – Doulevant-le-Château dont les voies ne sont pas déposées (bien qu’aucun trafic ne passe depuis 1992) et que l’on perçoit également (tracé pointillé) passe aussi en gare de Wassy, mais elle n’est pas commune avec celle de Jessains – Sorcy. Ces deux lignes étaient parallèles pendant quelques km (tout en ayant des voies de raccordement en gare évidemment).

Ici un pont : c’est un saut-de-mouton qui permet à la ligne Jessains – Sorcy de passer au dessus de la ligne St-Dizier – Doulevant-le-Château. Il est en bon état bien que son tablier soit submergé par les broussailles. Voir photo ci-dessous.



Entre Wassy et Joinville : le tracé est encore visible, des maisons de PN abandonnées également :



La ligne passe entre Sommancourt et Maizières-les-Joinvilles. Elle coupe la départementale D179. A ce croisement on peut encore constater la présence de la gare de Sommancourt – Maizières (voir photo ci-dessous).



**Ci-dessus, photo de gauche** : la gare de Sommancourt-Maizières, reprise à ce jour (2017) par un privé (les voies et les quais se situaient derrière la gare).

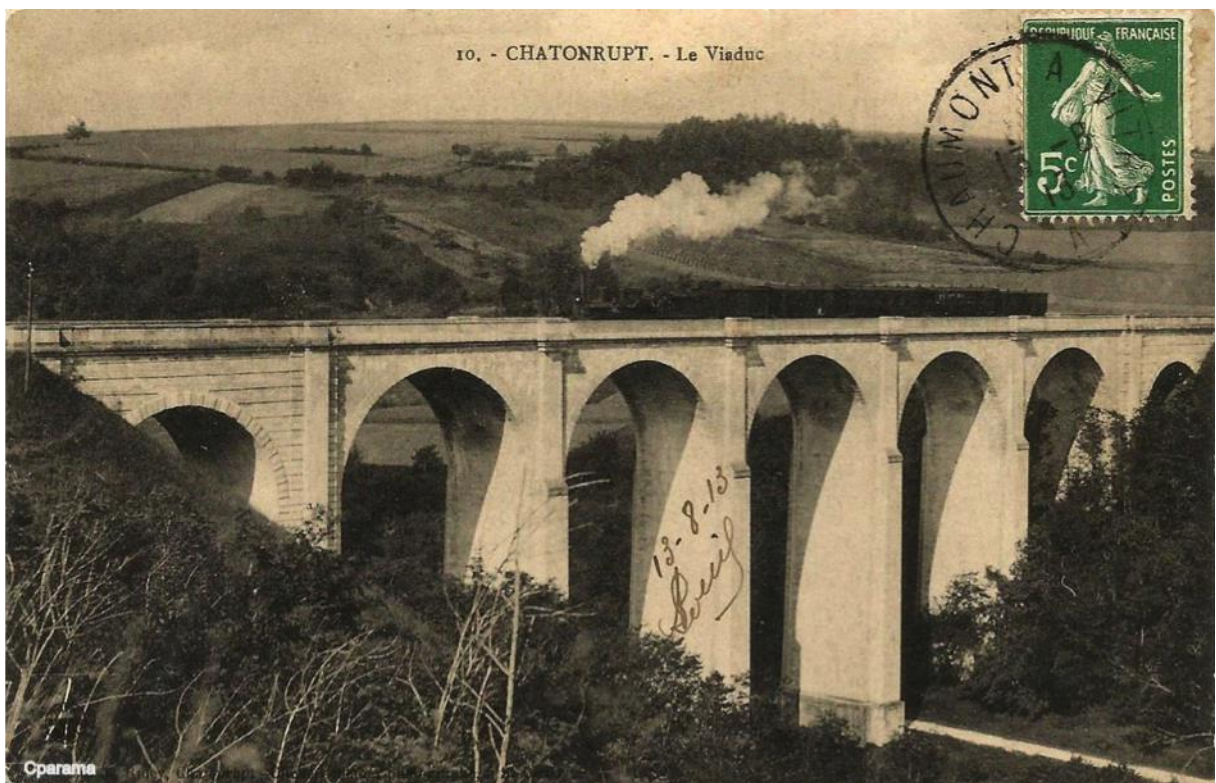
**Photo de droite** : on perçoit un morceau de la plate-forme sur laquelle passait la ligne (en haut à droite sur la photo). A gauche on a détruit cette plate forme pour faire passer la D 179. Avant, quand la ligne était en service, cette route était un chemin qui passait sous le pont, à droite...

La gare se situe au bord d'un chemin perpendiculaire à cette D 179 (on ne le perçoit pas sur cette photo, mais ce chemin est à gauche. Au fond, on perçoit un panneau sur lequel est marqué : « La Gare ».

L'arrivée de la ligne aux environs et en gare de Joinville :



C'est l'arrivée à Joinville de la ligne de Jessains – Sorcy :  
Après une large courbe, la plate forme arrive sur la N67. En effet, elle est dorénavant empruntée par cette route et passe sur le viaduc de Chatonrupt (non visible, il est dans le prolongement en bas à droite) et ensuite descendre vers la gare de Joinville. La photo ci-dessous montre ce viaduc.



**Ci-dessous** : c'est la photo de la gare de Chatonrupt-Sommermont.

Cette photo est importante car c'est, d'une part, la seule existante (source : le site de la Mairie de Chatonrupt) et d'autre part, elle fut, hélas, démolie en 1993 pour faire passer la RN 67 (information donnée par la Mairie de Chatonrupt), donc impossible d'en reprendre une qui serait contemporaine...



**A gauche** : l'ancienne plate forme qui correspond à l'arrivée de la ligne provenant de Wassy à l'entrée du tunnel de Vecqueville (derrière le photographe). Il est possible que la plate-forme, à l'origine, était continue et que la route, la D 197 actuelle, ne passait pas à cet endroit (derrière le photographe, on peut encore voir la maison du PN protégeant cette route). Remarquons que la D197, avant la construction de la N 67 (déviation de Joinville) était la route principale St-Dizier / Chaumont.

**A droite** : l'entrée de ce tunnel...

**Ci dessous** : la sortie du tunnel avec la maison qui gardait le PN sur la D197. Derrière le photographe, l'entrée en gare de Joinville...





Voici une image tirée d'un film sur les autorails « Picasso » (Eds du Cabri).

Ce pourrait être l'entrée en gare de Joinville, en 1968, de l'autorail omnibus Vitry-le-François - St-Dizier, Chaumont. Cet omnibus arrivait en gare de Joinville à 8h 11.

De nombreux lycéens (j'étais de ceux-là) ont pris cet autorail le lundi matin afin d'arriver juste à l'heure pour commencer les cours à 8h 30 au Lycée Ph. LEBON.

Bien que pas très nette car tirée d'un film, cette image est intéressante, car :

- 1) Elle donne une vision de la gare dans les années 60 et 70 autrement plus active que maintenant. On remarquera la rame de wagons-citernes sur la gauche de l'image. La rame est en attente pour être acheminée vers Poissons.
- 2) Au quai n°1, la voie par où étaient tractées ces rames. C'est un tronçon de la ligne Jessains – Sorcy, entre Joinville et Poissons, encore active en 1968 (elle le fut jusqu'en 1989). La voie est aujourd'hui totalement déposée, elle le fut après l'arrêt de l'activité de la « société de réparations des wagons-foudres de la Touraine » (SWFT) à Poissons, où étaient démontés ces wagons-citernes.

On remarquera qu'à la gauche du quai n°2, passait une voie qui a été déposée (certainement après 1938), montrant ainsi que cette ligne Jessains – Sorcy était à double-voies...



### **La gare de Joinville aujourd'hui, tôt le matin sous le soleil qui se lève...**

En terme d'activité, cela n'a plus rien à voir avec celle des années 60 et 70 : quelques TER y passent encore (provenant de Reims ou Châlons-en-Champagne et allant vers Culmont-Chalindrey ou Dijon) et le fret y est quasiment inexistant...

On remarque que les voies entre les quais 1 et 2 ont été effectivement déposées. (Une de ces voies était encore en place dans les années 80).

**Ci-dessous, encore un regard, mais ancien, sur la gare de Joinville** : l'intérieur côté voies, à mon avis avant 1939 (source : internet Delcampe):

Cette photo semble prouver que la Ligne Jessains – Sorcy comportait bien 2 voies (à gauche sur la photo) qui traversaient la gare entre les quais 1 et 2.

Cela ne fait guère de doute car, sur le profil de cette ligne (voir page 3 et 4 ci-dessus), on voit bien qu'elle ne comporte pas de tronçon commun avec la Ligne 10, elle la longe, certes avec des voies de raccordement, mais elle est distincte !.

Par contre, les 2 voies à droite (entre les quais 2 et 3) sont bien celles de la Ligne 10 (Blesmes-Haussignémont – Saint-Dizier – Chaumont)...

On perçoit un autorail en attente au quai 2, donc provenant certainement de Wassy ou même de Troyes !



**Triste spectacle, le matin, d'une gare vidée de toute activité :**

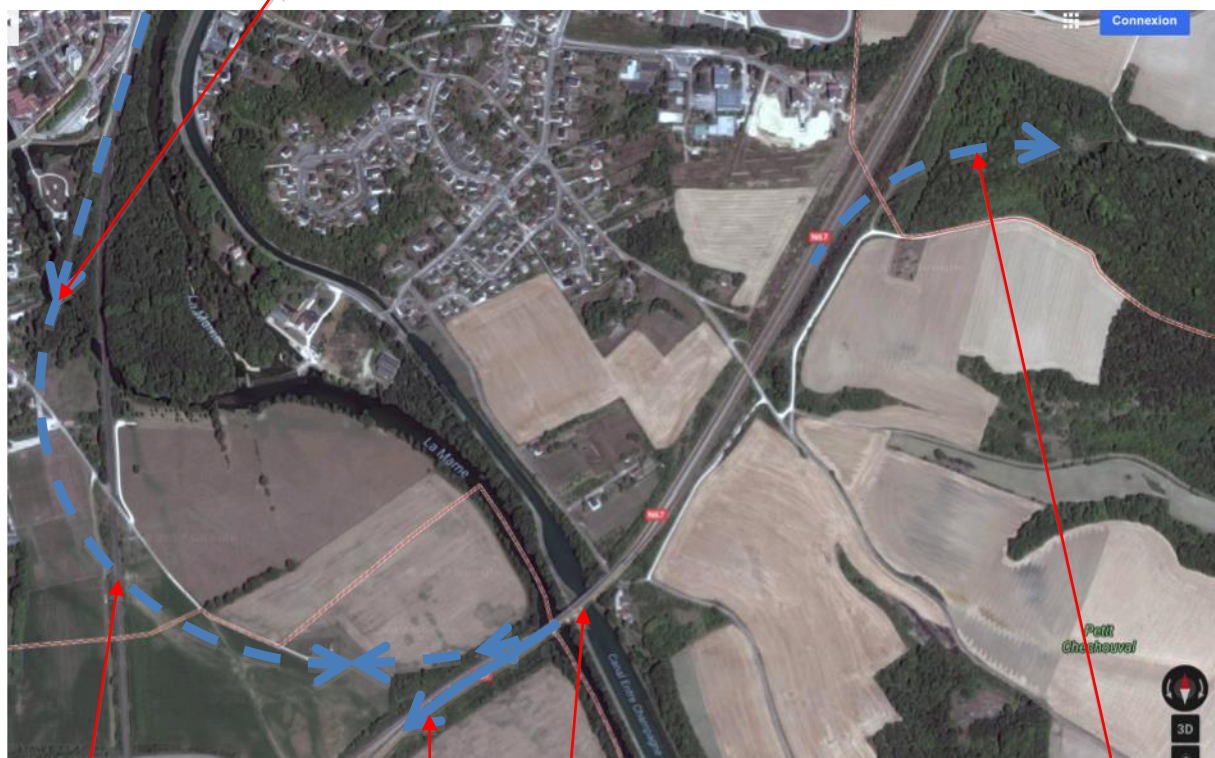
- à droite : la hall aux marchandises abandonnée avec sur son fronton l'annonce défraîchie de la gare.
- Les voies de débord sont vides.

On remarque que la 3<sup>ème</sup> voie en partant de la droite, termine sur un butoir. C'est certainement la dernière voie de la ligne Jessains – Sorcy qui vient « mourir » à deux pas de la gare. Ce butoir a été installé après que l'on ait déposé le tronçon entre Joinville et Poissons, ceci après 1989 (date de fermeture définitif de ce tronçon).

Remarque : l'installation du portique avec 2 ascenseurs, vue la faiblesse du trafic voyageurs, était-elle bien nécessaire ?

En sortant de la gare (du côté Chaumont), les deux lignes, la ligne 10 et Jessains – Sorcy, s'écartaient légèrement l'une de l'autre pour permettre à la seconde de passer par dessus la première, au moyen d'un saut-de-mouton, disparu à ce jour. La ligne Jessains – Sorcy, après une large courbe (voir vue satellite ci-dessous) et en passant sur la Marne et le canal de la Marne à la Saône (pont de « 100m ») et un Tunnel (le tunnel de Suzannecourt), filait vers le nord-est, vers Poissons et Gondrecourt.

Depuis la gare de Joinville et jusqu'ici la plate forme existe encore (on peut y marcher, un chemin est tracé) et se termine sur le pont au-dessus de la Marne (voir photo ci-dessous). Au delà de ce pont, la plate forme a été détruite et arasée au niveau des champs. Mais, sur cette vue on la devine encore (totalement invisible au niveau du champ), c'est pourquoi j'ai pu reconstituer le tracé de la ligne...



A cet endroit, devait se situer un pont (saut-de-mouton), qui permettait à la ligne Jessains-Sorcy de passer au dessus de la Ligne 10, mais il a été détruit...

Ici se trouve le pont de « 100m » sur le canal et la Marne. Actuellement, c'est la N 67 qui l'empreinte.

Ici se trouve le tunnel de Suzannecourt : une sortie est encore visible (voir photo ci-dessous), l'autre est recouverte par la N 67 ...

Ce trait fléché, vers le bas de la photo, indique l'existence d'un raccordement qui rejoignait la ligne 10 (la plate-forme est actuellement utilisée par la N 67). Il permettait aux trains provenant de Gondrecourt et Sorcy de se diriger vers Chaumont, directement sans passer en gare de Joinville (et inversement).



Voici le pont au dessus de la Marne qui portait la ligne Jessains – Sorcy, aux abords la ville de Joinville elle-même (après la gare, du côté Chaumont). On devine derrière, un deuxième pont, celui qui porte la ligne 10 vers Chaumont...



Nous sommes sur le pont : On remarque que la largeur est suffisante pour laisser passer deux voies, ce qui était certainement le cas avant 1939. Mais jusqu'en 1989, une voie passait encore sur ce pont...

Au fond, on devine la fin de la plate forme. Après une barrière grillagée, celle-ci fut « arasée » et l'agriculture a repris ses droits (seule sur la photo satellite, ci-dessus, on devine l'existence de cette plate forme)...

### **Nous allons nous diriger vers Poissons :**

A la sortie du tunnel de Suzannecourt (voir photo de cette sortie ci-dessous), une longue et spectaculaire plate-forme est encore visible actuellement (c'est un chemin agricole de mauvaise qualité qui l'empreinte). Elle est spectaculaire car elle est haute et large, devant traverser un large ravin. Nous pouvons imaginer le travail infernal qu'ont du fournir les ouvriers pour le construire avec les moyens de l'époque : pelles, pioches, brouettes et certainement wagonnets permettant d'apporter sur place les matériaux nécessaires...



Voici la sortie du tunnel de Suzannecourt (l'autre sortie étant bouchée et sous la RN 67). Quand on passe sur la RN 67, on peut encore percevoir (entre les deux voies) quelques bouches d'aération permettant de fournir de l'air aux chauve-souris.

On perçoit au premier plan, le début de la plate-forme qui « filait » ensuite, derrière le photographe, vers Poissons (voir ci-après quelques restes de cette plate-forme).



Après le tunnel de Suzannecourt et avant Poissons, la plate-forme est parfaitement visible, bien que le chemin agricole qui l'empreinte dorénavant (nous l'avons parcouru) soit de mauvaise qualité. Voici, sur ce tronçon, un petit ouvrage d'art qui permet de percevoir cette plate-forme...



Cette photo de la plate-forme est prise entre le croisement de la ligne avec la D 427 (route de Joinville vers Poissons) et la gare de Poissons. Elle montre également que dans cette partie de la ligne, la rampe est relativement importante (les commentaires, sur Wikipédia, affirment que sur la ligne de Jessains à Sorcy, les rampes ne sont jamais supérieures à 9 ‰... on veut bien le croire !).

Voici l'arrivée en gare de Poissons :  
 A gauche de la photo, le chemin remplaçant aujourd'hui la plate forme de la ligne qui arrivait de Joinville.  
 A droite, le château-d'eau permettant, il y a bien longtemps, d'alimenter en eau les locomotives à vapeur.  
 On peut deviner qu'il y avait un faisceau de voies important le long de ce château-d'eau et desservant la gare (derrière le photographe) qui, je le rappelle, abritait une entreprise de démolition de wagons-citernes...



**Voici la gare de Poissons, exactement la gare de Poissons-Noncourt.**

Elle fut rénovée après l'arrêt des activités de l'entreprise de démolition (le faisceau de voies se situait derrière la gare (au fond sur la photo). Les deux voies de la ligne principale passaient, jadis, devant la gare.  
 C'est aujourd'hui une halte d'enfants...  
 Ci-dessous, photo de gauche : la gare il y a très longtemps... Un train arrive en gare !  
 Celle de droite : l'état dans laquelle la gare était dans les années 90, avant sa rénovation ...



**Nous quittons Poissons et nous nous dirigeons vers Gondrecourt :**

D'abord, le viaduc de Thonnance près de Thonnance-les-Moulins. Il franchit un vallon assez important au fond duquel passe le Rongeant...

Puis en passant sur la D 427, nous avons repéré un joli petit pont en dessous duquel on peut encore deviner la plate-forme qui s'étire vers Joinville d'un côté, et vers Gondrecourt de l'autre...

On a une vue sur le plateau au travers duquel passait cette ligne Jessains à Sorcy...



**L'arrivée à Gondrecourt** : La ligne vient se positionner « le long » de la ligne Nançois – Tronville à Neufchâteau en passant au dessus au moyen d'un saut-de-mouton (encore visible). Les raccordements vers Neufchâteau et Sorcy ont été déposés (voir historique).



**En pointillé** : Ligne de Nançois- Tronville à Neufchâteau. En bas à gauche de la photo, la ligne vient de Neufchâteau.

Ici : un saut de mouton (dont la photo de ce qui reste aujourd'hui est ci-dessous). La ligne Jessains – Sorcy passe au dessus...

**En gras** : la ligne Jessains – Sorcy. Le raccordement n'est pas représenté complètement, une branche se situe en bas à gauche, permettant aux trains venant de Joinville d'aller directement vers Neufchâteau.



L'arrivée des deux lignes : à droite celle provenant de Neufchâteau, à gauche on perçoit un heurtoir, certainement la ligne Jessains – Sorcy, provenant de Joinville (le heurtoir a certainement été placé lors de la dépose des voies de la dite ligne).



Le saut de mouton : derrière le photographe la plate-forme provenant de Joinville. Sous le pont : la ligne Neufchâteau – Nançois-Tronville. Au fond, la plate forme bifurque à gauche pour rejoindre Gondrecourt...

#### IV- Compléments et précisions sur la ligne :

**Rapidement** : la ligne après le tunnel de Suzannecourt « monte » vers Poissons, comme je l'ai déjà dit, et la plate-forme est parfaitement visible (imposante avec encore quelques ouvrages d'art).

Elle traverse la route D 427, comme le montre l'image de Google Map ci-dessous. Rien n'indique qu'en ce lieu de la route passait des voies. S'il y avait un PN et une maison abritant le ou la garde-barrière, elle a été démolie (quelques gravas sont encore visibles le long du chemin, mais c'est tout).



Cette remarque peut sembler banale, sauf qu'entre Poissons et Gondrecourt, la plate-forme est non seulement visible (bien que souvent la végétation ait repris ses droits), mais de nombreuses maisons, certes en ruine, émaillent la plate-forme et déterminent ainsi les PN aux différents croisements entre les routes départementales et la ligne.

Voici ci-contre, une de ces maisons. On devine, à droite de la photo, la plate-forme qui file vers Gondrecourt et la route qui la traversait.



Imaginons un instant la vie du couple qui gardait ce PN, seul sur ce plateau qui devait être aussi désertique qu'aujourd'hui, rythmé par la sonnette qui annonçait le passage d'un train (même, peut-être, la nuit)... Pour le coup, sur les lignes actuelles, l'évolution de la technologie et le remplacement par des barrières automatiques s'est avérée particulièrement salutaire ; mais cette ligne, hélas, n'a pas connu cette transformation, elle fut déposée bien avant...

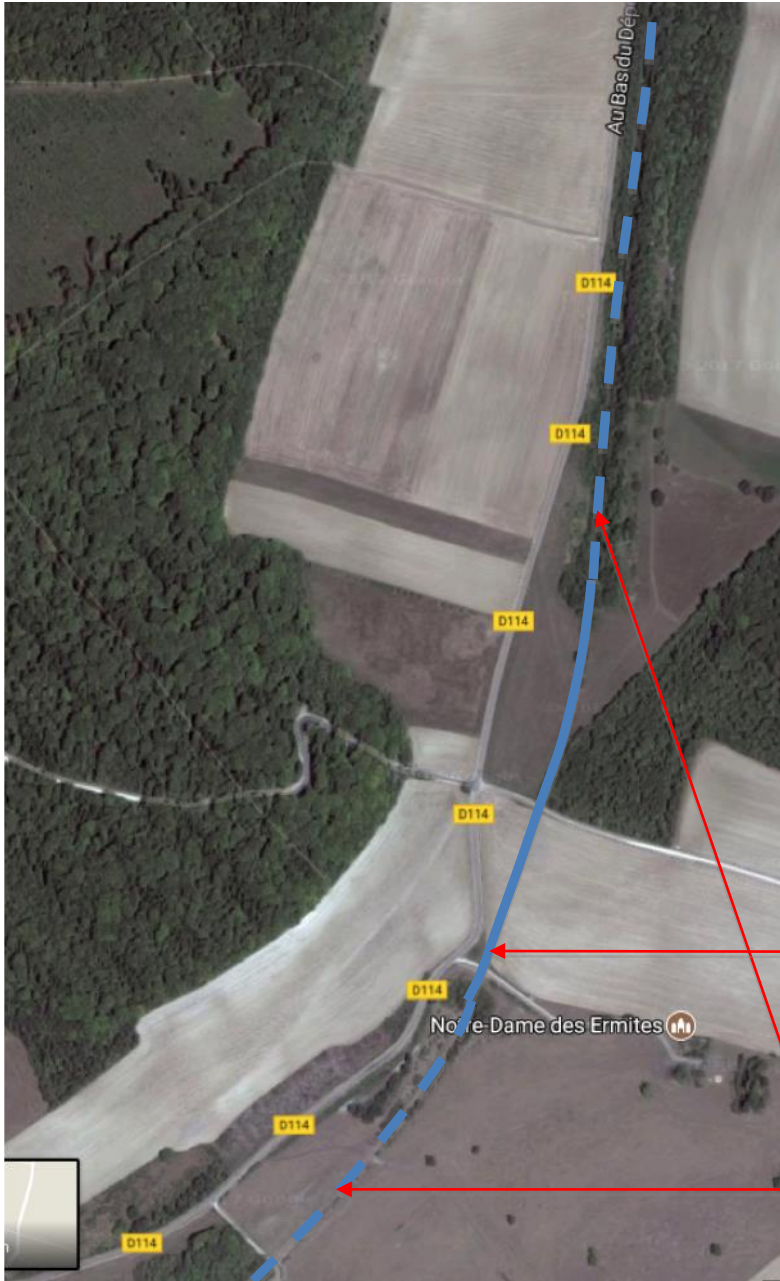


**Pour les gares** : celle de Poissons fut réhabilitée, comme je l'ai montrée ci-dessus, celle de Luméville – Chaussey est en ruine (voir photo ci-contre) et de plus très difficile d'accès car beaucoup de manifestations de la part des opposants au silo de Bure se déroulent dans le voisinage. Celle de Gondrecourt n'a plus beaucoup d'intérêt, car elle est insérée dans un site agricole proche d'un énorme silo à grains.

Reste celles de Thonnance-les-Moulins et Soulaincourt : je suis dans l'attente d'une réponse des Mairies respectives afin de connaître leur destinée (qui risque d'être funeste).

**Un dernier point** : le tunnel de l'Hazelle (entre Thonnance-les-Moulins et Soulaincourt) Il est répertorié sur le site « Inventaire des tunnels ferroviaires de France » ([www.tunnels-ferroviaires.org/tu52/52491.1.pdf](http://www.tunnels-ferroviaires.org/tu52/52491.1.pdf)).

Il mérite d'être photographié, de plus il a été utilisé pour les décors d'un film (voir historique au début).



En pointillé : la plate-forme, donc la trace du passage de la ligne. Ce qui montre que c'est encore visible à ce jour...

En gras : le tunnel lui-même. Aux extrémités : l'entrée (vers Thonnance) et la sortie (vers Soulaincourt).

## V- La fin de l'histoire : historique Jessains – Wassy et Gondrecourt – Sorcy...

### De Jessains à Montier-en-Der

#### Historique

Il s'agit de la partie sud de la ligne [Jessains - Éclaron](#), ligne destinée à réduire le parcours entre [Troyes](#) et [Saint-Dizier](#)<sup>1</sup>.

#### Choix du tracé

Le 31 décembre 1875, l'[Assemblée nationale](#) fut appelée à approuver un projet de traité entre l'État et la [Compagnie de l'Est](#), portant notamment concession, à titre éventuel, d'un embranchement sur [Éclaron](#) par [Jessains](#) et [Brienne](#)<sup>2</sup>. Le traité fut approuvé, mais, dans la courte discussion qui s'engagea à propos de cet embranchement, le ministre des Travaux publics accepta la recommandation qui lui était adressée de mettre à l'étude le projet d'une ligne de [Bourges](#) à [Saint-Dizier](#) par [Troyes](#), destiné à relier Bourges à la frontière de l'Est, en passant par [Auxerre](#) et [Troyes](#). Le [conseil général de l'Aube](#), insatisfait du tracé par Jessains et souhaitant à la place privilégier un tracé par [Piney](#), a pris lors de sa séance du 29 août 1876 et confirmé lors de sa séance du 13 avril 1877 le vœu qu'au cas où la [déclaration d'utilité publique](#) pour l'embranchement d'Éclaron à Jessains serait demandée avant l'adoption définitive du principe de la grande ligne projetée de Bourges à la frontière de l'Est, cet embranchement soit converti, à partir de Brienne, en un tracé aboutissement directement à ou près Troyes.

Or en août 1877 est parvenu au préfet de l'Aube, transmis par le ministre des Travaux publics, l'avant-projet présenté par la Compagnie de l'Est pour l'établissement du chemin de fer de Jessains à Éclaron. Le choix du tracé au sud de Brienne était donc désormais du ressort de l'enquête d'utilité publique, et c'est à l'Administration qu'il reviendrait ensuite de se prononcer et de proposer à la sanction des Chambres le tracé qui lui paraîtra le mieux concilier les divers intérêts à desservir. Cela n'empêcha pas le conseil général à réitérer son vœu lors de la séance du 22 août 1877.

Le tracé retenu à l'issue de l'enquête d'utilité publique fut cependant celui par Jessains, et plusieurs raisons l'expliquent :

- c'est le tracé prévu par le traité du 31 décembre 1875,
- la compagnie de l'Est avait déjà fait (et financé) les études par Jessains,
- il nécessite la construction de 22,5 km de voie nouvelle de moins que le tracé par Piney, et nécessite de ce fait une subvention moindre de la compagnie de l'Est par la collectivité ; le département aurait par exemple dû dépenser à titre de subvention environ 40 000 fr. par kilomètre, soit 900 000 fr.
- il n'engendre un trajet global que 5,5 km plus long que le tracé par Piney,
- il permettait une liaison directe entre Brienne-le-Château et [Bar-sur-Aube](#), chef-lieu de l'[arrondissement](#) dont Brienne dépend,
- le ministre de la Guerre, quoique ne le jugeant pas idéal, s'en contentait,
- enfin, il répondait à la deuxième partie du vœu du conseil général qui était que, quelle que fût la solution retenue, la ligne soit ouverte le plus rapidement possible<sup>3,4</sup>.

Ainsi, la ligne est déclarée d'utilité publique par une loi le 12 mars 1879, qui rend de même la concession à la compagnie des chemins de fer de l'Est définitive<sup>5</sup>. Elle est finalement ouverte le **10 avril 1884**. Il fallut attendre peu pour que la [ligne de Troyes à Brienne via Piney](#) soit à l'ordre du jour : inscrite au [plan Freycinet](#) en juillet 1879 (itinéraire n° 26 d'Auxerre à Vitry-le-François), elle fut ouverte en 1886<sup>6</sup>.

#### Tronçon de Jessains à Brienne-le-Château

La quasi-simultanéité de l'ouverture de la ligne Jessains-Éclaron et des lignes Troyes-Brienne et Vallentigny-Vitry entraîna une numérotation des lignes par la compagnie de l'Est sans lien direct avec les liaisons concédées. Aussi la partie Sud de la ligne Jessains-Éclaron fut-elle numérotée 59, comme partie de la liaison Vitry-le-François - Bar-sur-Aube, et la partie Nord de la ligne Jessains-Éclaron fut-elle numérotée 57, comme partie de la liaison Troyes-Revigny par Piney, Brienne, Éclaron et Saint-Dizier. Ces itinéraires furent respectivement renumérotés 26<sup>5</sup> et 26<sup>7</sup> par la SNCF, le tronçon entre Brienne et Vallentigny faisant partie des deux itinéraires.

L'ouverture en 1886 de la ligne directe de Troyes à Brienne par Piney enleva rapidement une grande partie de l'intérêt de la liaison entre Jessains et Brienne. En termes de liaison voyageurs, la ligne servit bientôt uniquement à relier Brienne et Bar-sur-Aube.

Le ministre des Travaux publics a fait savoir, le 7 septembre 1932, que la Compagnie des chemins de fer de l'Est procédait à des essais d'[automotrices](#) sur la liaison de Brienne à Bar, qui permettraient vraisemblablement de les substituer aux trains de faible utilisation<sup>7</sup>.

Mais, dès 1938, la ligne perdit toute desserte voyageurs. Et le dynamitage du pont sur l'Aube entre Juvanzé et [Unienville](#) en juin 1940<sup>8</sup>, durant la retraite des Français, condamna définitivement toute circulation sur le tronçon Dienville - Jessains, qui fut déclassé par décret du 19 septembre 1952. Son tracé est aujourd'hui intercepté par le canal d'aménée entre l'[Aube](#) et le [lac Amance](#). Cependant, le court tronçon entre Brienne et Dienville connut une desserte marchandises jusque récemment. En effet, en 1988, le moulin Soufflet de Dienville a créé une desserte ferroviaire au sein du site, permettant d'éviter le transport de la farine en camion vers la gare de Brienne<sup>9</sup>. Le locotracteur [Y 6603](#)<sup>10</sup> fut alors racheté par l'entreprise pour effectuer cette desserte, qui cessa cependant d'être utilisée en 1999, le moulin recentrant sa production sur le marché français, où le transport ferroviaire n'est pas compétitif. La ligne est officiellement toujours ouverte, mais ne semble pas vouée à être utilisée à nouveau dans un avenir proche<sup>9</sup>.

### Tronçon de Brienne à Montier-en-Der

Le tronçon entre Brienne et Vallentigny-Maizières, partie intégrante de l'actuel itinéraire entre Troyes et Vitry-le-François, anciennement également utilisé par des liaisons directes de Troyes à Saint-Dizier, reste aujourd'hui ouvert au trafic marchandises.

#### Chronologie

La fermeture au service des voyageurs s'est effectuée par étapes :

- De Jessains à Brienne-le-Château, le 15 mai 1938<sup>11</sup> ;
- De Brienne-le-Château à Vallentigny-Maizières, le 1<sup>er</sup> décembre 1950<sup>11</sup> (itinéraire Troyes - Vitry-le-François) ;
- De Vallentigny-Maizières à Montier-en-Der, le 3 octobre 1937<sup>11</sup>.

Pour le service des marchandises :

- De Jessains à Dienville, en juin 1940<sup>12</sup>
- De Dienville à Brienne-le-Château, en 1999<sup>9</sup>
- De Brienne-le-Château à Vallentigny-Maizières : partie de l'itinéraire encore actif Troyes - Vitry-le-François ;
- De Vallentigny-Maizières à Longeville-sur-la-Laines, le 26 septembre 1965<sup>[réf. nécessaire]</sup>.
- De Longeville-sur-la-Laines à Montier-en-Der, en 1965<sup>12</sup>.

Les déclassements interviendront eux aussi par étapes :

- De Jessains à Dienville (PK 210,172 à 216,900), le 19 septembre 1952<sup>13</sup> ;
- De Dienville à Brienne-le-Château : non déclassé ;
- De Brienne-le-Château à Vallentigny-Maizières : partie de l'itinéraire encore actif Troyes - Vitry-le-François ;
- De Vallentigny-Maizières à Montier-en-Der (PK 230,600 à 245,340), le 29 octobre 1970<sup>14</sup>.

Elle est aujourd'hui totalement déposée sauf sur la partie entre Brienne-le-Château et Vallentigny, utilisée par les relations fret de [Troyes](#) à [Vitry-le-François](#).

### De Montier-en-Der à Sorcy

Il s'agit d'une ligne à vocation purement stratégique, concédée à titre éventuel à la compagnie de l'Est par convention du 11 juin 1883 approuvée par la loi du 20 novembre 1883<sup>15</sup>. La concession est rendue définitive par la loi de déclaration d'utilité publique du 23 décembre 1885<sup>16</sup>. Ce tronçon constitue la terminaison d'une grande rocade Orléans - Troyes - Nancy, destinée à faciliter la mobilisation des troupes en cas d'attaque et à faciliter la reprise des territoires perdus pendant la guerre de 1870, dans le cadre du [système Séré de Rivières](#). D'une longueur de 102,3 km, elle fut répertoriée sous le numéro 25 par la Compagnie de l'Est puis sous le numéro 24<sup>5</sup> par la Région Est.

#### Chronologie

La ligne a été mise en service de Montier-en-Der à Sorcy le [1<sup>er</sup> juin 1892](#).

La fermeture au service des voyageurs s'est effectuée par étapes :

- De Montier-en-Der à Gondrecourt-le-Château, le 1<sup>er</sup> juillet 1938<sup>11</sup> (rouverte durant la guerre) ;
- De Gondrecourt-le-Château à Sorcy, le 15 mai 1938.

Pour le service des marchandises :

- De Montier-en-Der à Joinville, le 17 mai 1953<sup>12</sup> ;
- De Joinville à Poissons-Noncourt (ligne 10<sup>3</sup>), le 27 mai 1990<sup>17</sup> ;
- De Poissons-Noncourt à Luméville-Chassey, le 17 mai 1953<sup>12</sup> ;
- De Luméville-Chassey à Gondrecourt-le-Château (ligne 24<sup>5</sup>), le 3 novembre 1969<sup>12</sup> ;
- De Gondrecourt-le-Château à Void, le 17 mai 1953<sup>12</sup> ;
- De Void à Sorcy (ligne 1<sup>4</sup>), le 1<sup>er</sup> octobre 1964<sup>18</sup>.

Les déclassements interviendront eux aussi par étapes :

- De Montier-en-Der à Wassy (PK 246,350 à 259,280) : 12 novembre 1954<sup>19</sup> ;

- De Wassy à Joinville (PK 260,600 à 282,300) 12 novembre 1954<sup>19</sup> ;
- De Joinville à Poissons-Noncourt (PK 283,829 à 291,800), le 22 août 1990<sup>20</sup> ;
- De Poissons-Noncourt à Luméville-Chassey (PK 291,800 à 309,400), le 12 novembre 1954<sup>19</sup> ;
- De Luméville-Chassey à Gondrecourt-le-Château (PK 309,400 à 317,790), le 29 octobre 1970<sup>14</sup> ;
- De Gondrecourt-le-Château à Void (PK 320,000 à 340,000), le 12 novembre 1954<sup>19</sup>.

Elle est aujourd'hui totalement déposée.

## Historique

Ne mettant pas en relation des villes importantes entre elle, ne desservant par ailleurs aucune localité susceptible de générer un trafic commercial conséquent, la ligne avait une vocation purement stratégique, même si elle créait, en théorie, une liaison [Troyes](#) - [Nancy](#) via [Brienne-le-Château](#), [Montier-en-Der](#), [Sorcy](#) et [Toul](#)<sup>8</sup>. Bref, « l'exemple parfait de la ligne stratégique conçue après 1870<sup>21</sup>. »

La [déclaration d'utilité publique](#) a été prononcée par la loi du 23 décembre 1885, qui la [concéda](#) par ailleurs à titre définitif à la [compagnie de l'Est](#), et l'ouverture de l'intégralité de la ligne eut lieu le [1<sup>er</sup> juin 1892](#). Numérotée 25 par la compagnie de l'Est, la ligne fut renumérotée 24<sup>5</sup> par la [SNCF](#). La ligne vit circuler le 7 juin 1892 un train présidentiel. En effet, du 5 au 7 juin 1892, [Sadi Carnot](#), alors président de la République, effectua un voyage officiel en [Lorraine](#), à [Bar-le-Duc](#), [Nancy](#), [Lunéville](#) et [Toul](#), voyage au cours duquel il eut une entrevue avec le [grand-duc Constantin](#), frère du [tsar](#). Le trajet retour fut tracé par [Toul](#), [Brienne-le-Château](#), [Troyes](#), empruntant ainsi la ligne ouverte la semaine précédente<sup>22,23</sup>. Certains journaux considèrent ce trajet comme l'inauguration officielle de la ligne, à juste titre, une cérémonie d'inauguration ayant bien eu lieu en gare de Wassy où le Président Carnot s'est arrêté (du fait du statut de Sous-Préfecture de la Ville de Wassy, à l'époque)(à noter l'existence de l'association des Amis de la Gare de Wassy réhabilitant cette gare qui a par ailleurs fait l'objet d'un timbre poste en 2011 dans le cadre d'un collector Champagne-Ardenne)<sup>24</sup>.

Stratégique, la ligne obéit dès son ouverture aux exigences liées à sa fonction. Intégralement à double voie, la ligne n'a pas été concédée (sa propriété aurait alors passer dans les mains d'une compagnie privée), mais seule son exploitation a été confiée à la compagnie de l'Est. Par ailleurs, « l'Armée devait disposer de quais d'embarquement et de débarquement, de niveau avec le plancher des wagons, et pouvoir ravitailler, en cours de route, le personnel et les chevaux des unités en mouvement. Pour ravitailler les machines, l'exploitant avait à installer un réseau de prises d'eau tenant compte des possibilités de puisage, du débit souhaité par l'Armée sur chaque itinéraire, de la capacité des tenders et de la consommation des machines, eu égard au tonnage des trains et au profil<sup>25</sup>. » Furent donc installés :

- des prises d'eau à Montier-en-Der, Wassy, Joinville, Poissons, Soulaincourt, Gondrecourt-le-Château, Sauvoy et Sorcy ;
- des annexes tractions à Montier-en-Der et Joinville ;
- des quais militaires à Wassy (quai de 350 m), Luméville-Chassey, Gondrecourt-le-Château, Mauvages, Sauvoy, Void et Sorcy ; à Joinville, peu après la bifurcation entre les lignes 10 et 24<sup>5</sup>, se trouvait également en direction de Chaumont un faisceau avec quais militaires (à Rupt, juste au sud du raccordement direct de Chaumont vers Sorcy en évitant Joinville).

La ligne justifia sa raison d'être durant la [première Guerre mondiale](#) : elle fut utilisée par de nombreux TCO (transports en cours d'opération), des trains de permissionnaires et des trains sanitaires pour le transport des blessés. Elle a ainsi permis de desservir le front de la Meuse et de lui fournir une grande partie de ses approvisionnements. Gondrecourt fut entre autres le site d'un [camp d'entraînement](#) des soldats américains de la [première division d'infanterie des États-Unis](#). Par ailleurs, à [Abainville](#), au PK322,250, quelques kilomètres au nord de Gondrecourt, l'armée américaine avait établi l'*Atelier régional d'Abainville* lors de la première guerre mondiale. S'y trouvaient des faisceaux d'échange entre voie normale et [voie de 60](#), et en partait une voie de 60 de 25 km environ en antenne depuis [Sorcy](#), voie qui franchissait entre autres la [ligne de Paris à Strasbourg](#) par un audacieux pont en bois. De Sorcy repartaient des voies de 60 vers le nord, via [Vertuzey](#), [Corniéville](#) et au-delà d'une part, vers [Ménil-la-Tour](#) d'autre part<sup>26</sup>. (l'atelier d'Abainville et le réseau de voie de 60 américain sont visibles sur films de 1918 réédités dans la série "l'Age du fer", n° 6, de la Régordane).

Mais la faiblesse de sa fréquentation entraîna sa fermeture rapide, dès 1938, au trafic voyageurs, malgré une réouverture temporaire justifiée par la pénurie de moyens de transports alternatifs durant la [Seconde Guerre mondiale](#). Néanmoins, cette période fut également celle de la dépose d'une des deux voies de la ligne par l'Occupant (1942-1943).

En 1953, ce fut au trafic marchandises d'être à son tour chassé d'une grande partie de la ligne (Montier-en-Der - Joinville, Poissons - Luméville et Gondrecourt - Void). À la suite de cette fermeture, les antennes subsistantes furent renumérotées par la Région Est de la SNCF :

- 1<sup>4</sup> pour l'antenne Sorcy - Void (6,2 km) ;
- 10<sup>3</sup> pour l'antenne Joinville - Poissons (7,9 km) ;
- 24<sup>5</sup> pour l'antenne Gondrecourt - Luméville (8,8 km).

Quelques documents historiques :

## BULLETIN DES LOIS

DE LA

### RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

XII<sup>e</sup> SÉRIE.

DEUXIÈME SEMESTRE DE 1885,

CONTENANT

LES LOIS ET DÉCRETS D'INTÉRÊT PUBLIC ET GÉNÉRAL

PUBLIÉS DEPUIS LE 1<sup>er</sup> JUILLET JUSQU'AU 31 DÉCEMBRE 1885.

PARTIE PRINCIPALE.

TOME TRENTE ET UNIÈME.

N<sup>os</sup> 936 à 988



PARIS.

IMPRIMERIE NATIONALE.

M DCCC LXXXVI.

N<sup>o</sup> 16,173. — *Loi qui déclare d'utilité publique la concession définitive à la Compagnie des Chemins de fer de l'Est de la ligne de Brienne à Sorcy.*

Du 23 Décembre 1885.

(Promulguée au Journal officiel du 27 décembre 1885.)

LE SÉNAT ET LA CHAMBRE DES DÉPUTÉS ONT ADOPTÉ,

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA LOI dont la teneur suit :

ART. 1<sup>er</sup>. Est déclaré d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement du chemin de fer de Montiérender à Sorcy, par ou près Vassy, Joinville et Gondrecourt.

En conséquence, la concession de ce chemin de fer, faite à titre éventuel à la compagnie des chemins de fer de l'Est par la convention du 11 juin 1883, approuvée par la loi du 20 novembre suivant, est déclarée définitive dans les conditions prévues par ladite convention.

2. Viendront en déduction des dépenses à la charge de l'État, pour l'établissement dudit chemin de fer, les subventions qui ont été ou qui seront offertes par les départements, les communes ou les propriétaires intéressés.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'État.

Fait à Paris, le 23 Décembre 1885.

Signé JULES GRÉVY.

Le Ministre des travaux publics,

Signé DEMÔLE.

LIGNES OU SECTIONS DE LIGNES	LIMITES de la section à déclasser.	LOI OU DÉCRET ayant prononcé la déclaration d'utilité publique.
	Kilomètres.	
Montier-en-Der à Wassy.....	216,350 à 259,280	23 décemb. 1883.
Wassy à Joinville.....	260,600 à 282,300	23 décemb. 1883.
Poissons-Noncourt à Luméville..	291,800 à 300,100	23 décemb. 1883.
Gondrecourt à Void.....	320,000 à 340,000	23 décemb. 1883.

**MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT,  
DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DE LA MER**

**Décret du 22 août 1990 portant retranchement et déclassement de sections de lignes  
dépendant du réseau ferré national géré par la Société nationale des chemins de fer français**

NOR : EQU79000800D

Par décret en date du 22 août 1990, les sections de lignes de chemin de fer énumérées dans le tableau annexé au présent décret sont retranchées du réseau ferré national géré par la Société nationale des chemins de fer français et déclassées.

A N N E X E

SECTIONS DE LIGNES RETRANCHÉES DU RÉSEAU FERRÉ NATIONAL GÉRÉ PAR LA S.N.C.F. ET DÉCLASSÉES

Champagne - Ardenne.	Jessains à Sorcy (ligne n° 016) déjà déclassée entre les km 210,172 et 218,900 ; 230,600 et 245,605 ; 248,360 et 259,280 ; 280,800 et 282,300 ; 291,800 et 317,790 ; 319,830 et 348,575.	Section de Joinville à Poissons-Noncourt (Haute-Marne) de 7,971 km.	283,829 et 291,800	23 décembre 1885	27 mai 1990	Déviations de la R.N. 87. Aménagement d'une zone pavillonnaire.
-------------------------	--	--	--------------------------	---------------------	-------------	---

[https://www.geoportail.gouv.fr/carte?c=6.172041329501006,49.11884589809952&z=14&I0=GEOGRAPHICALGRIDSYSYSTEMS.MAPS.SCAN50.1950::GEOPORTAIL:OGC:WMTS\(1\)&permalink=yes](https://www.geoportail.gouv.fr/carte?c=6.172041329501006,49.11884589809952&z=14&I0=GEOGRAPHICALGRIDSYSYSTEMS.MAPS.SCAN50.1950::GEOPORTAIL:OGC:WMTS(1)&permalink=yes)

<https://www.geoportail.gouv.fr/carte>

<http://www.suzannecourt.fr/chemin-de-fer.html>

★ ★ ★