

RANDONNEES



FERROVIAIRES

FICHE ITINERAIRE

ROUTE FERROVIAIRE DU THIAUCOURT

TYPE :

Route touristique

Long : 47 Km

COMMUNES :

Début :

Ecrouves (54)

Fin :

Thiaucourt Regniéville (54)

Lieudit :

Impasse du Thiaucourt

Rue du Stade

Coordonnées GPS :

48°40'31.8"N 5°52'40.0"E

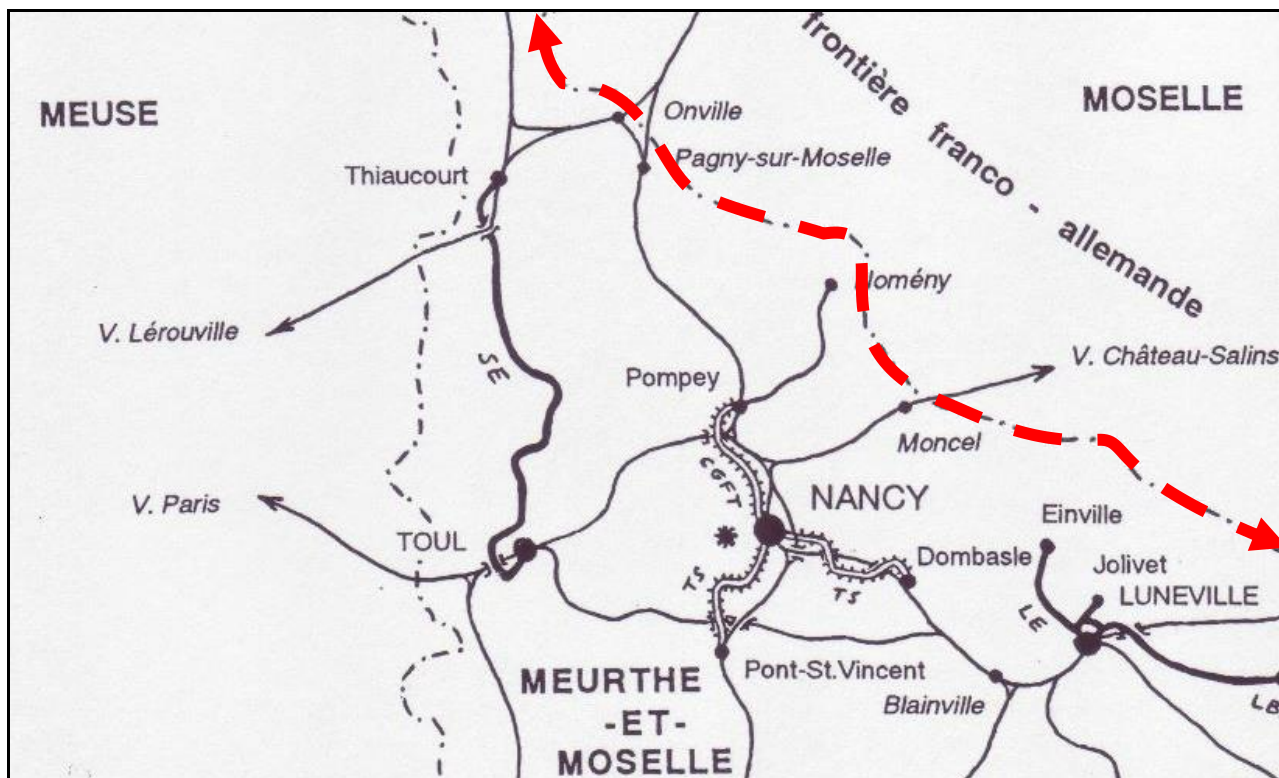
48°57'08.6"N 5°51'35.6"E

SITUATION GENERALE



COMMENTAIRES

Au terme de la défaite française de 1871, l'Allemagne occupe les deux départements alsaciens du Bas et Haut Rhin, et le département lorrain de la Moselle. De ce fait, l'ancienne limite entre les départements de Meurthe et Moselle et de la Moselle devient la nouvelle frontière franco-allemande.



Position de la frontière franco-allemande entre 1871 et la première guerre mondiale

Une liaison ferroviaire locale entre Toul et Thiaucourt est envisagée depuis longtemps mais, aux yeux de l'armée française, la défaite rend cette ligne inopportune. La place forte de Toul constitue en effet un élément majeur de la défense de la France et l'armée a peur que l'ennemi ne se serve de la voie ferrée pour acheminer de l'artillerie vers Toul. C'est pourquoi il faudra bien des joutes politiques pour que la ligne commence à voir le jour en 1905. Elle sera inaugurée 5 ans plus tard, en 1910, et prendra tout simplement le nom de sa destination finale : "le Thiaucourt".

La durée des travaux a été essentiellement liée aux exigences des militaires. En effet, ceux-ci voulaient que la ligne passe par les plateaux et les crêtes entre Flirey et Thiaucourt, ce qui a donc nécessité la constructions de deux viaducs majeurs à Flirey et Bouillonville, ces derniers devant rester toutefois faciles à détruire en cas de besoin, d'où l'usage de tabliers métalliques. Par ailleurs, elle serait aussi métrique et en armement léger pour les mêmes raisons. Elle comporterait en outre des courbes serrées qui interdiraient une éventuelle tentative de conversion en voie normale. Sa section entre Lagny et Ménil la Tour serait rectiligne sur plusieurs kilomètres de façon à ce que le fort de Lagny puisse la prendre en enfilade sous son feu et interdire l'approche d'un convoi. Enfin, elle devait passer entre la côte d'Ecrouves et celle de Barine pour rester au plus près des autres forts de la place de Toul, Ecrouves, Bruley, Lucey qui seraient en mesure d'assurer sa protection.

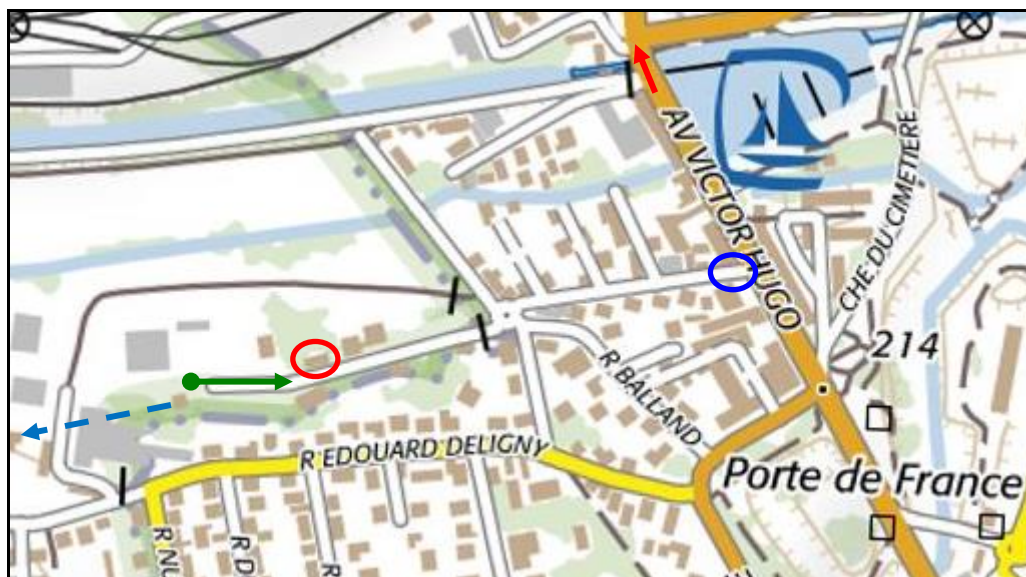
Toutes ces mesures ne seront pas totalement inutiles puisque 10 ans plus tard, en 1914, éclatera la première guerre mondiale. Les sapeurs de l'armée française feront sauter préventivement les viaducs de Flirey et Bouillonville ainsi que le pont de Bernécourt situé plus au sud. Et les violents combats qui auront lieu par la suite dans ce secteur finiront de détruire toute la partie nord de la ligne.

Après guerre, celle-ci sera remise en état selon un tracé plus économique qui évite la reconstruction des viaducs détruits. Seul le pont de Bernécourt sera réparé. Ces travaux seront achevés en 1921 mais, concurrence automobile aidant, la ligne ne retrouvera jamais sa rentabilité d'antan. Elle fermera donc par tronçons successifs, puis le 14 juin 1940, la destruction des ponts sur le canal de la Marne au Rhin et sur la ligne Paris > Strasbourg, au sortir de Toul, mettra fin à tout trafic sur la ligne. Celle-ci sera définitivement fermée en 1942.

Aujourd'hui, le Thiaucourt (n° IGRF 54528.04D, 54348.01D, 54063.01D, 54200.01D, 54200.02D, 54200.03D, 54182.02D, 54416.01D et 54416.02D) offre deux possibilités de balade :

- Emprunter le [Sentier du Thiaucourt](#), entre Ecouves et Domèvre sur Haye, chemin dégagé et balisé, réservé aux mobilités douces, réaménagé sur le premier tiers de l'ancienne ligne.
- Ou découvrir par la route la totalité des gares du parcours de Toul à Thiaucourt, la partie nord de la ligne n'existant plus que par places sous forme de chemins agricoles en plus ou moins bon état.

DESCRIPTIF ICONOGRAPHIQUE



Ci-dessus et ci-dessous,
 le début du parcours sur l'esplanade des anciens ateliers du Thiaucourt
 devenus garages des services de l'Equipement
 Le cercle rouge indique la gare de marchandises toujours existante
 Et le cercle bleu, l'emplacement de la gare voyageurs aujourd'hui disparue
 qui était le point de départ réel de la ligne,
 laquelle partait vers l'ouest, c'est-à-dire vers la gauche de la carte



La maison située à gauche était l'habitation des mécaniciens de la ligne
 Elle abrite aujourd'hui les bureaux de l'Equipement



Ci-dessus et ci-dessous, en remontant vers la gare voyageurs, la gare marchandises toujours présente avec son quai de chargement



Vue sous le même angle, la gare de marchandises du temps de la ligne



La gare de départ de la ligne du Thiaucourt

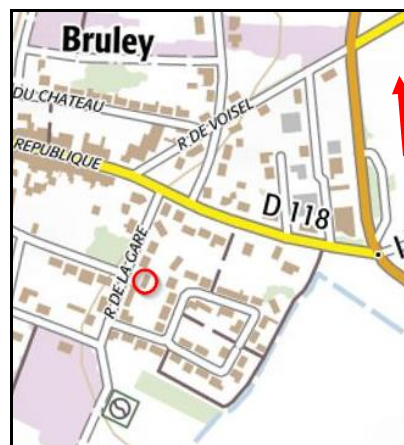


Que les pompes funèbres ont réussi à enterrer

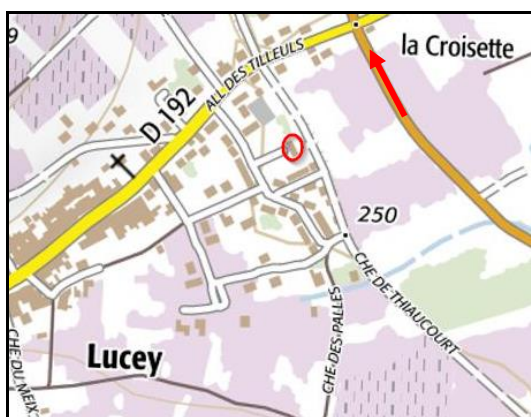


Ci-dessus et ci-dessous, hier et aujourd'hui, la gare de Pagny derrière Barine



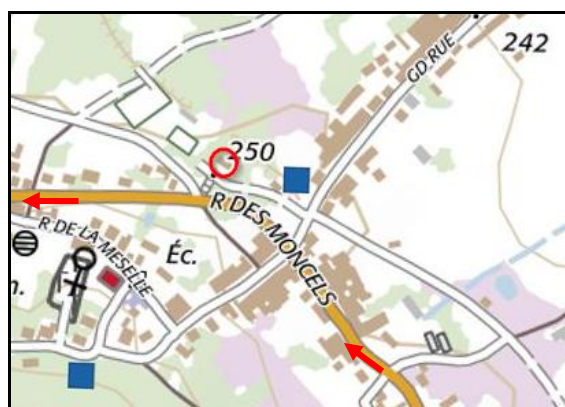


Et la gare de Bruley

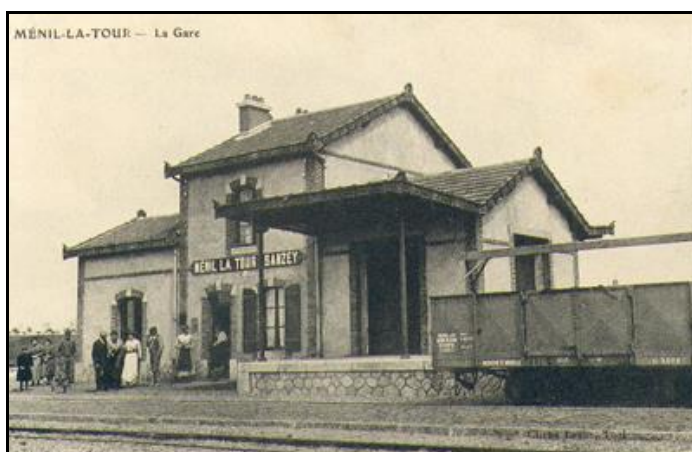


Puis celle de Lucey devenue restaurant





Et en contrebas de la route, la gare de Lagney avant la longue ligne droite qui menait à Ménil la Tour et que devait pouvoir bombarder le fort de Lagney en cas de besoin



Isolée au bout d'un long chemin privé, la gare de Ménil la Tour ne peut être approchée



Ci-contre et ci-dessous, au nord de Ménéil la Tour, la voie ferrée passait sur deux ponts successifs qu'il est possible de voir par le [Sentier du Thiaucourt](#) :

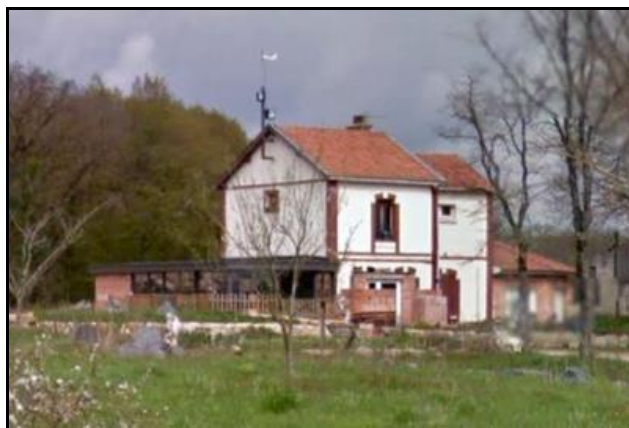
- Un pont sur la petite rivière Terrouin ([cercle bleu](#)).
- Presque aussitôt suivi d'un pont sur un chemin voisin ([cercle rouge](#)).



La gare de Royauveix située au bout d'une allée privée ne peut plus être approchée
Pas de photo actuelle disponible pour l'instant. Il ne tient qu'à vous.



Ci-dessus et ci-après, la gare de Beurnonneaux, qui est en fait celle de Manoncourt, est isolée au milieu de nulle part



De même que celle de Domèvre en Haye qui se trouve à l'ouest du village

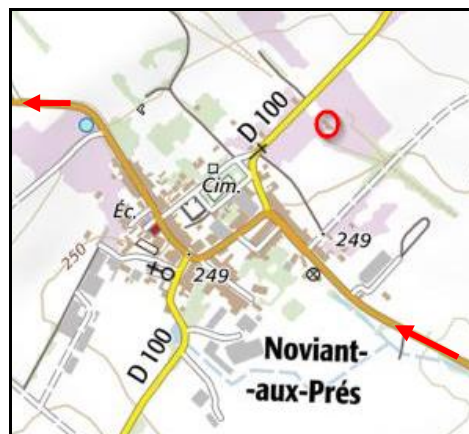


Ou celle, ci-dessus et ci-après, de Manonville qui est dans un état de semi abandon

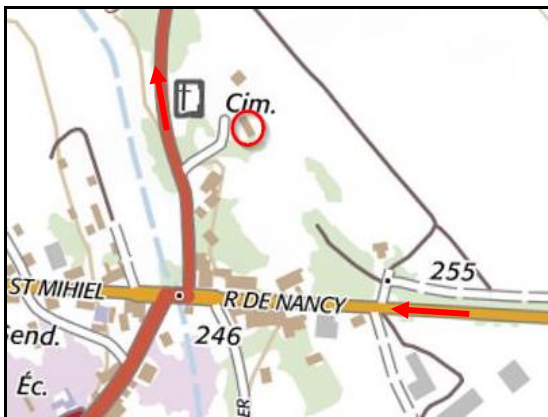


Quittant la gare de Manonville, la voie ferrée franchissait l'Esch sur un pont métallique aujourd'hui disparu dont il ne reste que les culées.

Cet ouvrage a une histoire originale. En effet, en raison des restrictions de l'après seconde guerre mondiale, il a été récupéré pour être transporté à Létricourt, à environ 40 km de là, pour servir de pont routier sur la Seille à la RD 47B où il est toujours en service.



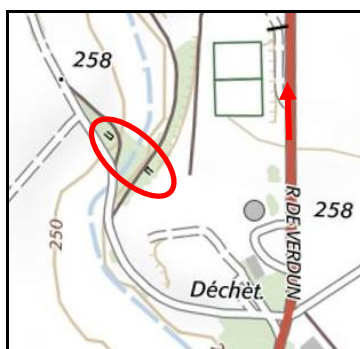
Ci-dessus et ci-après, la gare de Noviant aux Prés



Puis, ci-dessus et ci-dessous, celle de Bernécourt



Que l'on voit ici à côté d'un cimetière de soldats français tués pendant les combats de 1914 et aujourd'hui sous le même angle
Le cimetière devenu définitif a été déplacé sur la gauche



Ci-contre et ci-après, au sortir de Bernécourt, la ligne franchissait le Brau par un pont métallique cage de 64 m de long qui fait partie des ouvrages qui ont été dynamités par l'armée française en 1914, mais qui a été le seul réparé après guerre dans le cadre du rétablissement de la voie ferrée.

Son tablier a été par la suite définitivement démonté après abandon de la ligne. Il n'en reste que les culées enfouies dans des buissons.



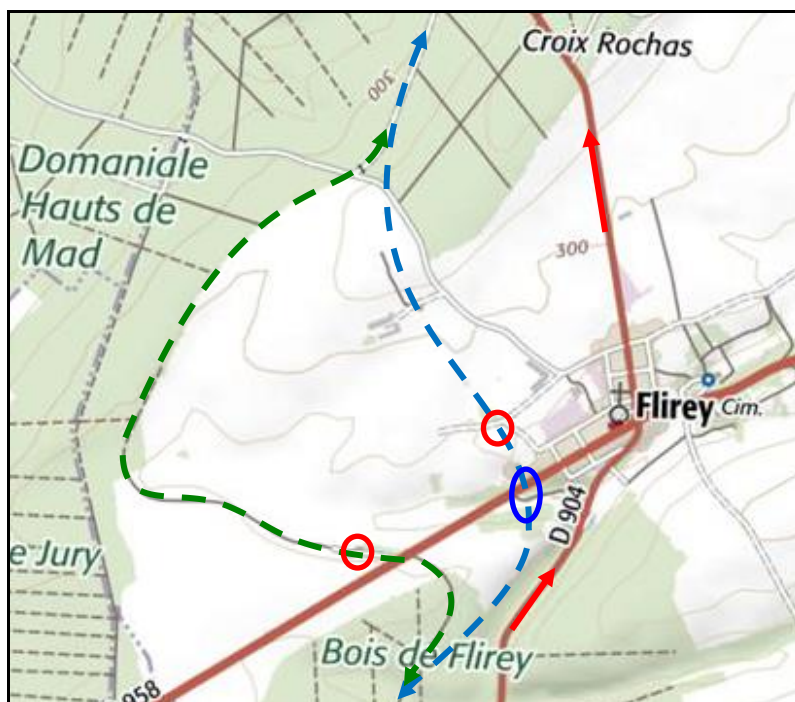
Ci-dessus et ci-dessous, le joli pont cage de Bernécourt avant et après la guerre de 1914



Les exigences militaires de faire passer la voie ferrée sur les hauteurs à partir de Flirey, ont imposé la construction d'un viaduc à côté du village (**cercle et tirets bleus**).

Ce dernier reposait sur un grand arc métallique de 69 m de portée qui a été détruit par l'armée française en 1914 et n'a jamais été réparé. Et la gare voisine (**cercle rouge**) a été elle aussi détruite pendant les combats qui ont suivi.

Après guerre, pour éviter le coût d'un nouveau viaduc, la ligne a été déviée selon le **parcours vert** et une autre gare a été reconstruite sur cette dernière.





Ci-dessus et ci-dessous, trois photos du viaduc avant guerre et après sa destruction





Vue aérienne d'époque montrant le viaduc détruit et le village de Flirey complètement rasé
On notera que la culée nord de l'ouvrage enjambait la RD 958 à cet endroit ci-dessous
où il n'y a strictement plus rien à voir



Photo ancienne de la première gare de Flirey détruite pendant la guerre
La gare de remplacement existe toujours mais, devenue propriété privée et cachée par des arbres,
il n'y a pas de photo disponible pour l'instant. Il ne tient qu'à vous.



A l'entrée d'Essey et Maizerais, la ligne du Thiaucourt passait sous la travée droite du pont de la grande ligne Paris > Metz



Hier, la gare d'Essey avant la guerre, côté cour et côté voies



Puis en partie détruite et occupée par des soldats allemands



Et aujourd'hui, transformée en maison forestière



A la sortie d'Essey et Maizerais, la voie ferrée franchissait la Mad par ce joli pont en maçonnerie à arches surbaissées

Détruit par les combats pendant la guerre, il a été reconstruit à l'aide de deux travées métalliques qui s'appuyaient sur ses culées et sa pile centrale modifiée pour la circonstance
Puis les tabliers métalliques ont été démontés après abandon de la ligne
et il n'en reste aujourd'hui que les culées et la pile centrale



De toutes les gares de la ligne, celle de Pannes Euvezin était sans doute la plus perdue



Aujourd'hui isolée dans des prés à vaches, la gare côté cour et côté voies

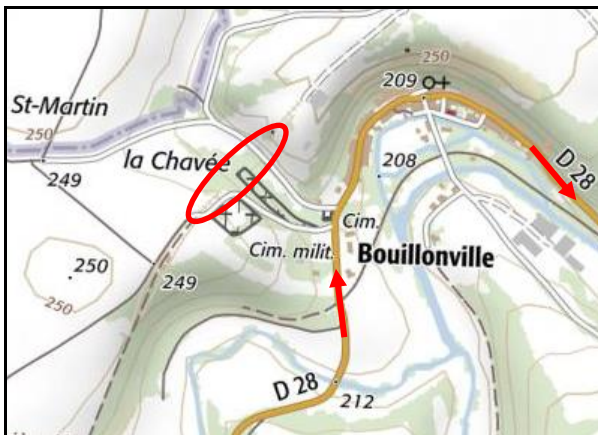


Ci-dessus et ci-contre, le petit viaduc trois arches plein cintre de la Madine ne fut pas jugé assez important pour être détruit. Il a donc survécu à la guerre et est toujours fidèle au poste bien qu'ayant perdu ses rambardes métalliques.





Le viaduc toujours présent mais passablement caché par la végétation

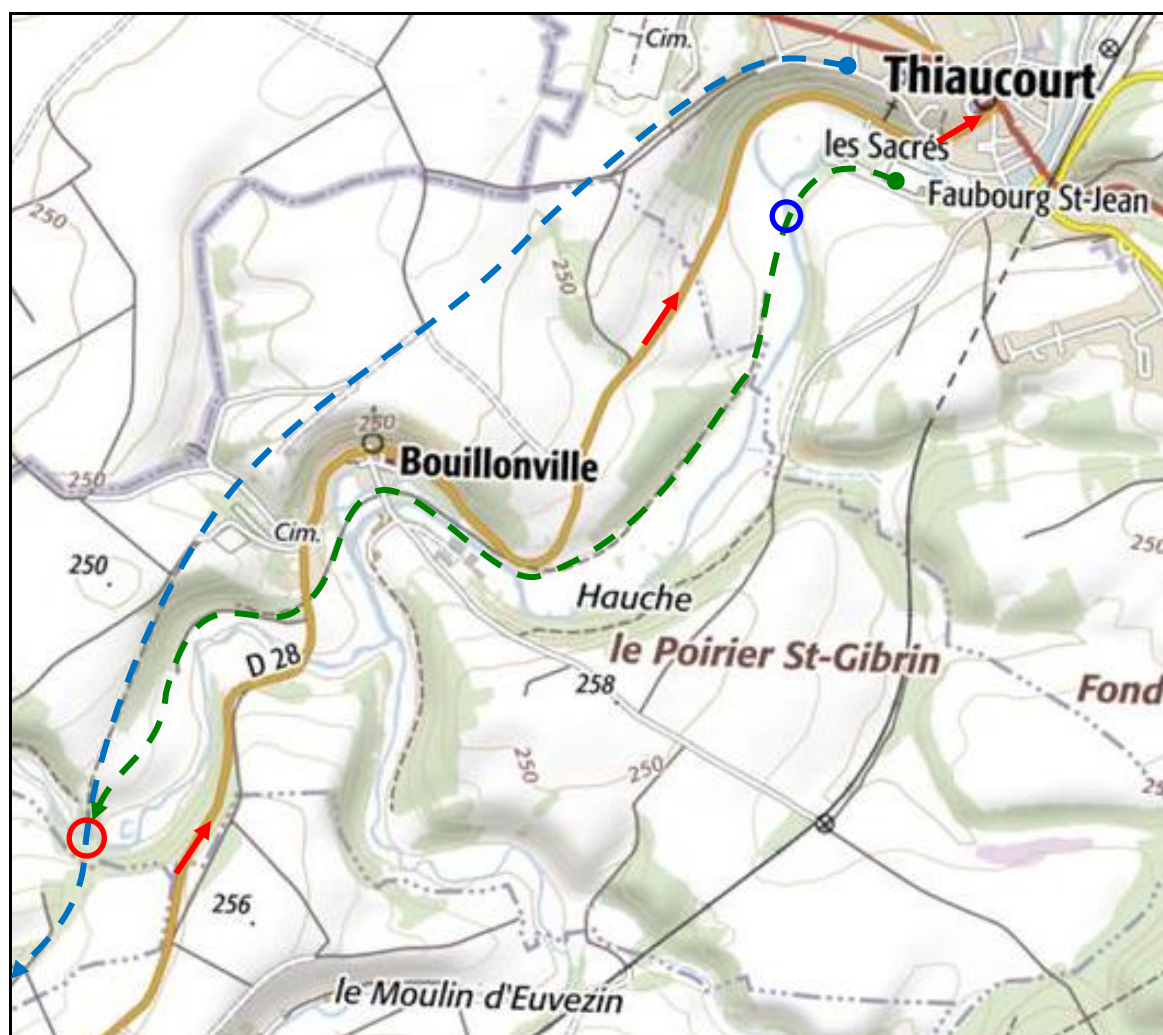


Un peu plus loin se trouvait le viaduc de Bouillonville, le plus grand ouvrage d'art de la ligne avec ses 132 m de longueur et ses 25 m de haut
 Détruit par l'armée française en 1914, il n'a jamais été reconstruit
 et a nécessité une déviation de la ligne jusqu'à Thiaucourt
 lors du rétablissement de la ligne après guerre

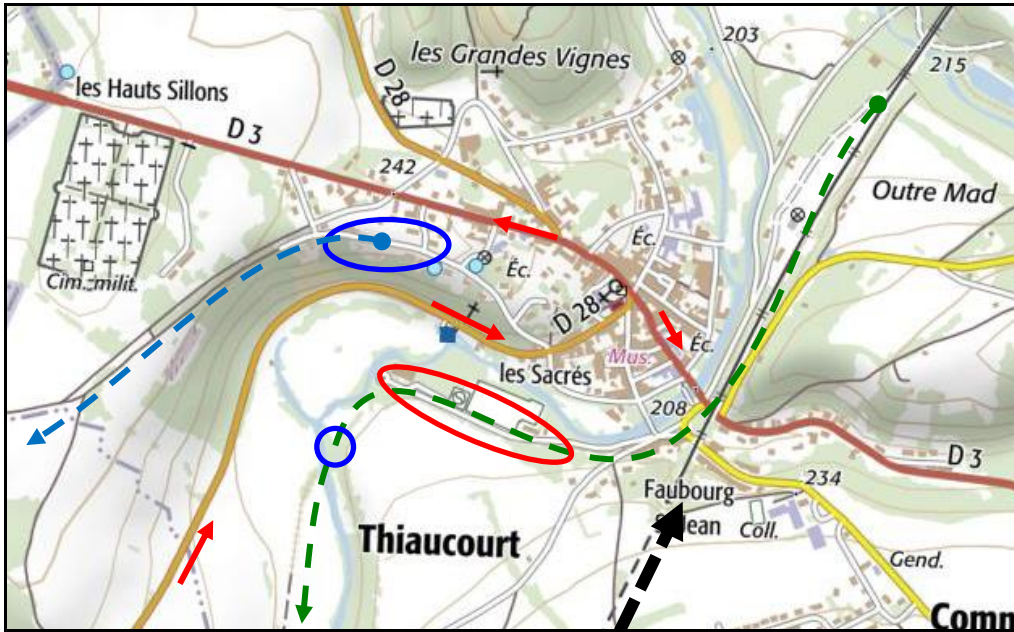


Ci-dessus et ci-après, le viaduc détruit

Ci-dessous, le remblai sud au bout duquel se trouvait le viaduc dont on peut voir des vestiges de culée très dégradée



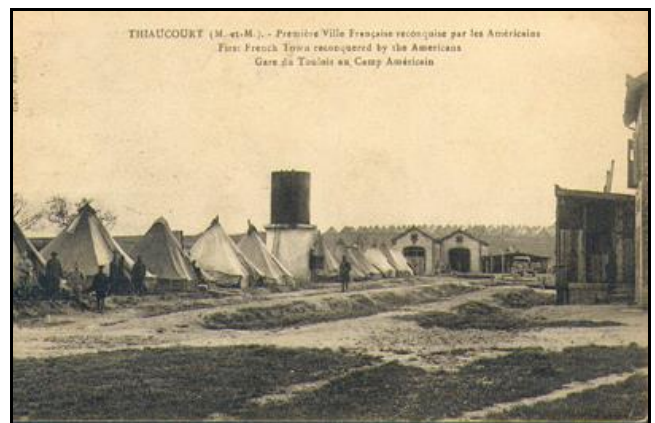
Comme à Flirey, en raison de la destruction du viaduc de Bouillonville, il fallu aménager un nouveau tracé de ligne (tirets verts) lors de la reconstruction d'après guerre. Celui-ci débutait juste après le petit viaduc de la Madine (cercle rouge), et descendait dans le fond de la vallée du Rupt de Mad qu'il suivait jusqu'à Thiaucourt. La construction d'un pont (cercle bleu) a été nécessaire pour sauter la rivière juste avant la gare.



La fin du parcours vers les gares de Thiaucourt



Ci-dessus et ci-dessous, la première gare de Thiaucourt, dite de Thiaucourt Haut, existe toujours
Ellipse bleue de la carte ci-dessus





Ci-dessus et ci-dessous, côté cour et côté voies, la gare de Thiaucourt Haut aujourd'hui avec ses remises que l'on aperçoit sur les photos anciennes



Le pont métallique du tracé dévié sur le Rupt de Mad avant la deuxième gare de Thiaucourt, dite de Thiaucourt Bas, a disparu après abandon de la ligne. Il n'en reste que les culées.

Mais la gare de Thiaucourt bas (**ellipse rouge**) existe toujours avec son bâtiment voyageurs et son château d'eau. Par contre, ses remises ont aujourd'hui laissé place à une salle des fêtes.



Pour finir cette randonnée, il convient de dire aussi deux mots de la petite histoire amusante des 5 gares de Thiaucourt. Car en effet, outre les deux gares déjà citées, Thiaucourt a eu 3 autres gares.

Du fait de l'annexion de la Moselle entre les guerres de 1870 et 1914, la finalisation de la grande ligne Paris > Metz n'interviendra que tardivement, dans les années 1930. Et elle exigera le percement d'un tunnel à Thiaucourt.

Le chantier de ce tunnel interdira l'implantation de la gare grande ligne à l'endroit prévu. Alors, en attendant la fin des travaux, une gare temporaire est construite à un endroit situé plus au nord que la gare actuelle. Et dans la mesure où le Thiaucourt doit assurer la correspondance vers Toul, la ligne Thiaucourt reçoit une prolongation et une gare temporaire construite juste en face de la gare grande ligne (gares 3 et 4).

Quand le tunnel est enfin terminé et qu'il est possible de construire la gare grande ligne définitive (cinquième gare) à l'endroit prévu, les deux gares temporaires sont détruites. Par contre, la grande ligne prenant l'essentiel de son trafic à la ligne du Thiaucourt, le terminus de cette dernière sera ramené à sa deuxième gare d'après la première guerre mondiale.

Quant à la gare grande ligne de Thiaucourt, elle voit toujours passer des trains, mais elle est fermée.

Si cette fiche comporte des erreurs ou des oublis, merci de nous le signaler.
Aidez-nous à la compléter avec vos photos ; merci d'avance.

★ ★ ★