SUJET(S)

Réseau de surface et chemin de fer de la concession de Maron-Val de Fer
Réseau des usines métallurgiques

LOCALISATION

Meurthe-et-Moselle

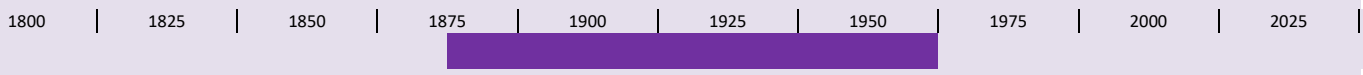
Code INSEE – Commune(s)

54111 – Chaligny
54123 – Chavigny
54366 – Messein
54397 – Neuves-Maisons

SECTION(S) DE LIGNE(S)

N°RSU	N° officiel	Intitulé	Ouverture	Fermeture
54397.05P	/	NEUVES MAISONS – Raccordement > MESSEIN - Riva SAM Aciéries	≥ 1872	En service
54397.06M	/	NEUVES MAISONS - Riva SAM Aciéries > NEUVES MAISONS - Val de Fer Mine	1885	1968
54397.07P	/	NEUVES MAISONS - Riva SAM Aciéries > MESSEIN – Grandes Saussaies Crassier	1958	1968
54397.08M	/	NEUVES MAISONS - Val de Fer Mine > CHALIGNY – Nanquette Carrière	≥ 1872	1968

PERIODE D'ACTIVITE FERROVIAIRE



SOURCES DOCUMENTAIRES, ICONOGRAPHIQUES ET INTERNET

Le chemin de fer minier de Maron - Val de fer	Frémenil.com
Le coucou minier	Ville-chavigny.fr
L'Écho des mines et de la métallurgie – 05/08/1895	Gallica
Les chemins de fer français : étude historique sur la constitution et le régime ...	Gallica
Toul - Blainville : la ligne 27 " Evite - Nancy "	Forum.e-train
Le Temps	Gallica
Rapports et délibérations - Conseil général du Département de la Meurthe et Moselle	Gallica
Chaligny La mine 2	Claude.charbonnier
Mine musée du Val de Fer	ac-nancy-metz.fr
Atelier Mémoire Ouvrière	Amo.fjep
Genèse et mutation d'un géosystème industriel, l'exemple de Neuves-Maisons	persée
Usine de Neuves Maisons (France) - Le chemin de fer industriel	Rail.lu
Mine de fer de Maron-Val de Fer	Aventure Minière
Société Métallurgique de Haute-Moselle	

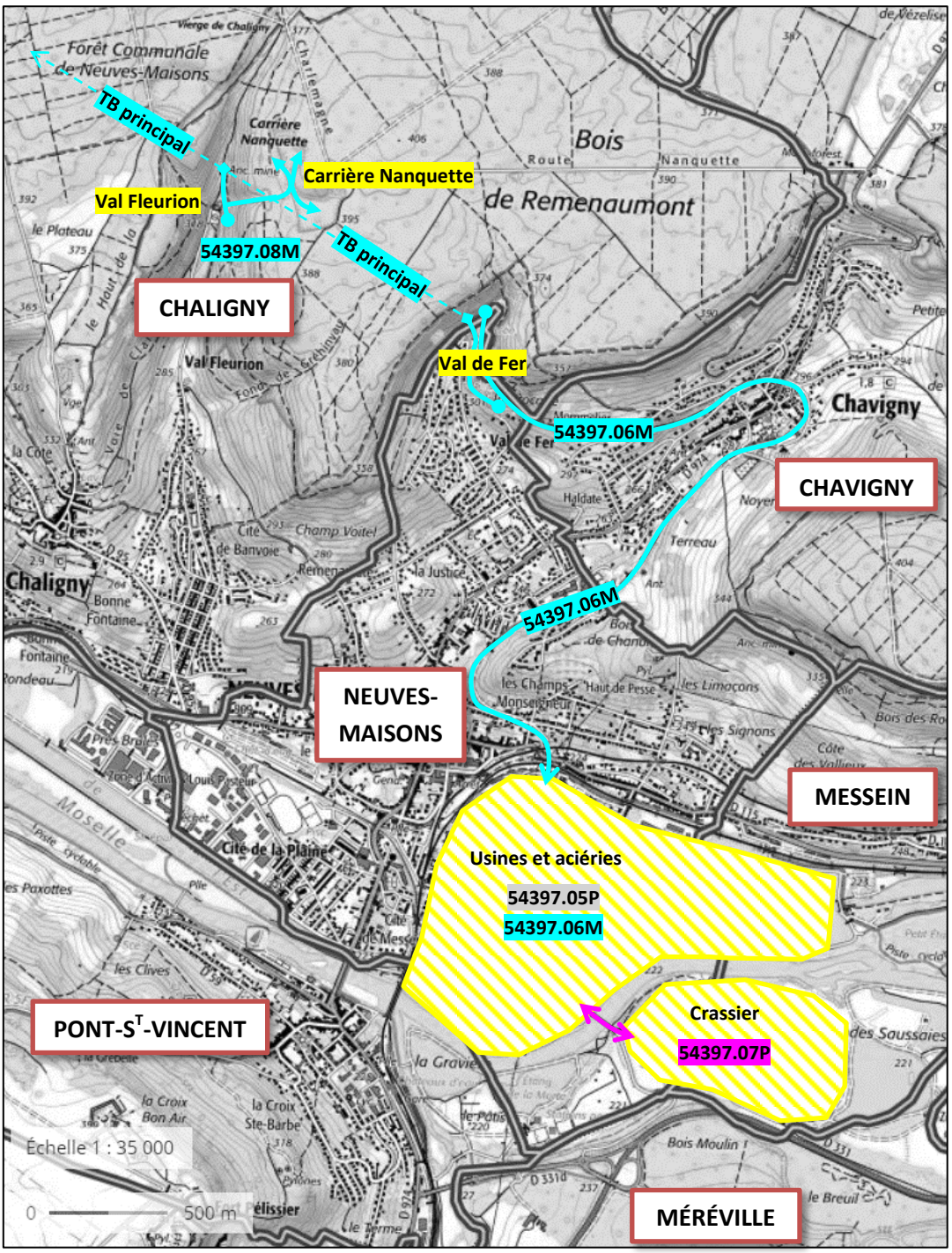
VOUS AVEZ DES INFORMATIONS ? CETTE FICHE COMPORTE DES ERREURS ? CONTACTEZ-NOUS…

irsp-contact@sfr.fr

ATTENTION : le fonctionnement des liens vers les sites mentionnés ne sont pas garantis.

L'accès à certains sites est dangereux et/ou situés sur des propriétés privées.
Ne cherchez pas à pénétrer par effraction. Essayez d'obtenir l'autorisation de pénétrer et circuler, si c'est possible.
Laissez les lieux en l'état. N'abîmez pas les clôtures et les cultures.
Refermez les barrières trouvées fermées. Ne touchez pas aux barrières trouvées ouvertes.

LOCALISATION



Ecartement Normal abandonné

Ecartement Etroit abandonné

TB principal = Travers Banc principal

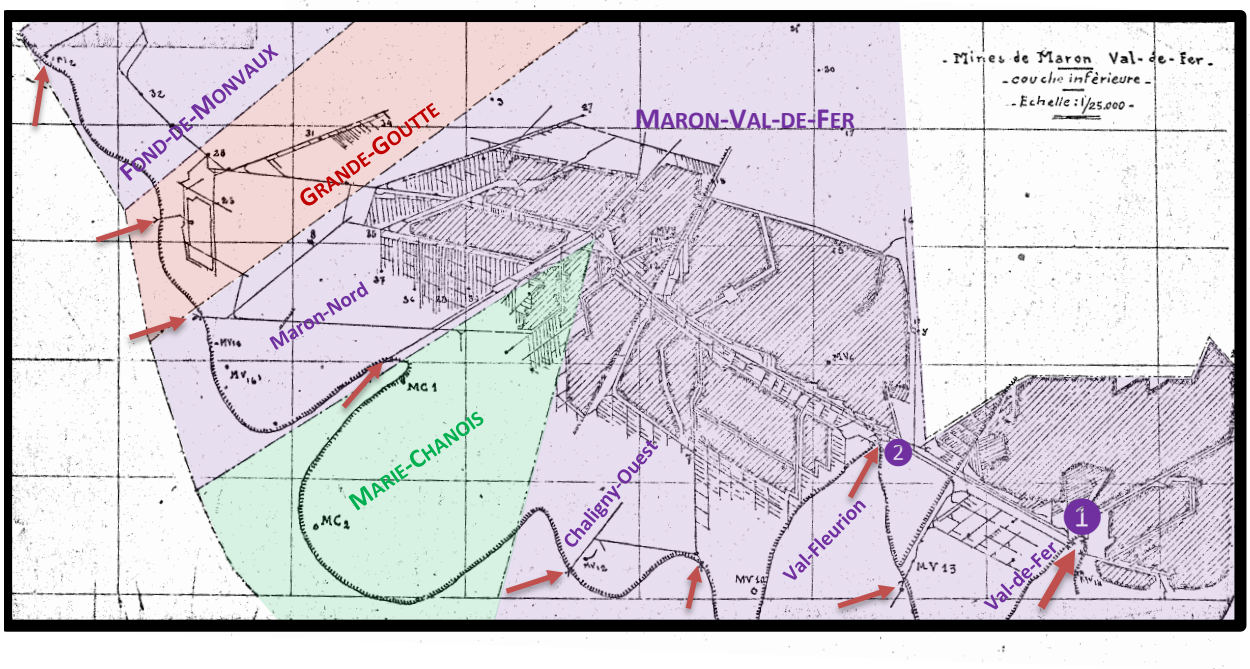
Afin de ne pas surcharger la carte, le réseau des usines métallurgiques (secteur jaune), le réseau grandes lignes en service ou abandonné, l'ancienne ligne de tramway et les autres réseaux industriels en service ou abandonnés ne sont pas représentés.

LES MINES

Historique des concessions

Située au sud du plateau de la Haye, la concession du Val-de-Fer est instituée par décret du 23 avril 1874 au profit de la **S^té^ métallurgique de la Haute-Moselle,** fondée le 1^er^ mars 1872 par 18 actionnaires parmi lesquels Jean-Baptiste-Marie-Victor CHEBROU DE LESPINATS (1838-1906). Le minerai extrait, appelé « Minette de Loraine », est pauvre en fer.

Au cours des années 1880, la société métallurgique rachète les concessions du Val-Fleurion[1], de Maron-Nord[2], de Chaligny-Ouest[3] et du Fond-de-Monvaux[4]. En 1887, elle fusionne avec les Forges de Champigneulles et Liverdun pour former la **S^té^ étallurgique de Champigneulles et Neuves-Maisons**. En 1897, celle-ci est rachetée par la **C^ie^ des Forges de Châtillon, Commentry et Neuves-Maisons**. Par décret du 20 mars 1900, les quatre concessions contiguës sont regroupées et prennent le nom de Maron-Val-de-Fer. Celle du Fond-de-Monvaux reste isolée. Plus tard, l'incorporation des concessions de Marie-Chanois[5] et de la Grande-Goutte[6] permettent d'assurer la continuité du Val-de-Fer jusqu'au Fond-de-Monvaux.



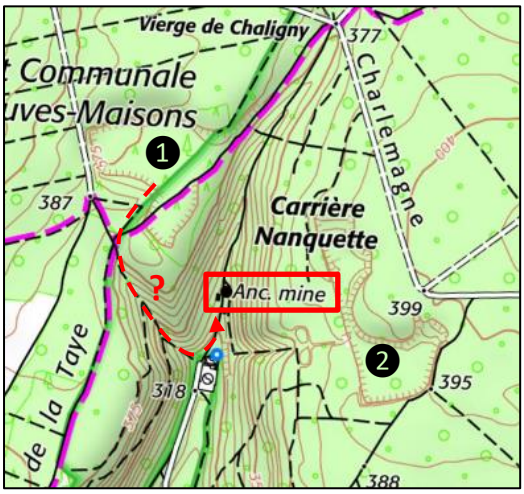
Le secteur exploité (zones striées ci-dessus) s'étend sur les communes de Maron, Chaligny et Chavigny. Sauf pour celle de Marie-Chanois, les mines possèdent leurs propres issues (flèches rouges ci-dessus). Après les fusions, celles-ci continuent d'être utilisées par le personnel ; la sortie du minerai se faisant exclusivement par le Val-de-Fer 1.
A l'exception du Val-Fleurion et de la carrière Nanquette 2, il n'y aurait pas eu de réseaux de surface significatifs sur les autres concessions.

[1] Décret du 23 avril 1874. Concession accordée à la **SA des hauts fourneaux, forges et fonderies de Franche-Comté**. Elle est rachetée par **S^té^ métallurgique de la Haute-Moselle** par acte du 20 juillet 1882.
[2] Décret du 2 septembre 1874. Concession accordée à **MM. DANELLE** frères. Elle est rachetée par **S^té^ métallurgique de la Haute-Moselle** par acte du 15 février 1883.
[3] Décrets du 2 septembre 1874 et du 11 novembre 1875. Concession accordée à la **SA des hauts fourneaux et fonderies du Val-d'Osne**.
[4] Décret du 10 février 1869. Concession accordée à **M. VIELLARD-MIGEON**. Elle est rachetée par **S^té^ métallurgique de la Haute-Moselle** par acte du 20 juillet 1882. Elle cesse d'être exploitée en 1966.
[5] Décret du 14 juin 1882. Concession accordée à **M. ROLLET-REMY**. Elle est amodiée au profit de la **C^ie^ des forges de Châtillon, Commentry et Neuves-Maisons** par décret du 15 février 1913. Elle cesse d'être exploitée en 1964.
[6] Décret du 10 février 1869. Concession accordée à **M. Jean-Baptiste BRADEFER**. Elle est rachetée par la **C^ie^ des forges de Châtillon, Commentry et Neuves-Maisons** par acte du 10 février 1939. Elle cesse d'être exploitée en 1966.

La mine du Val-Fleurion

Ci-contre une photo des bureaux de la mine du Val-Fleurion. Il s'agirait de l'unique carte postale ancienne du lieu. Les bâtiments n'existent plus, ce qui rend difficile leur localisation. Vers 1892, une galerie est percée, à environ 150 mètres, au nord de l'actuel club de tennis. Elle rejoignait le travers-banc principal communiquant avec le Val de Fer.

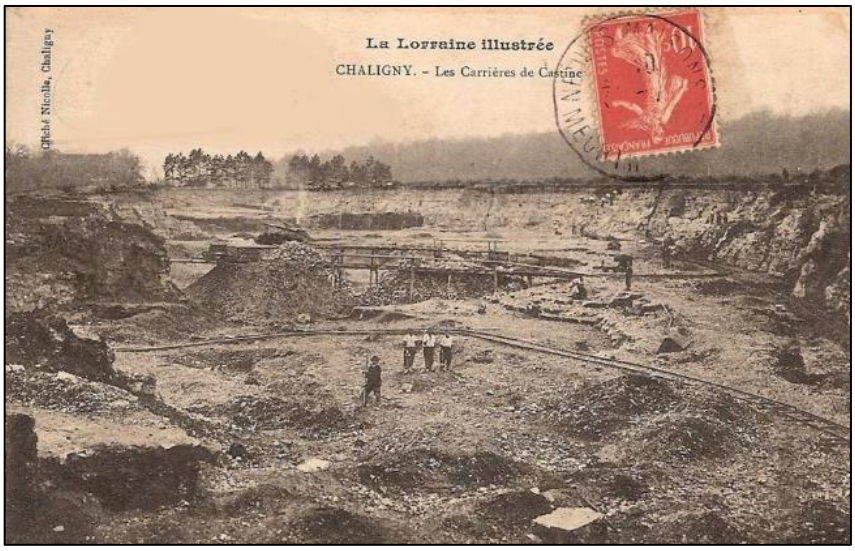
Les carrières de castine



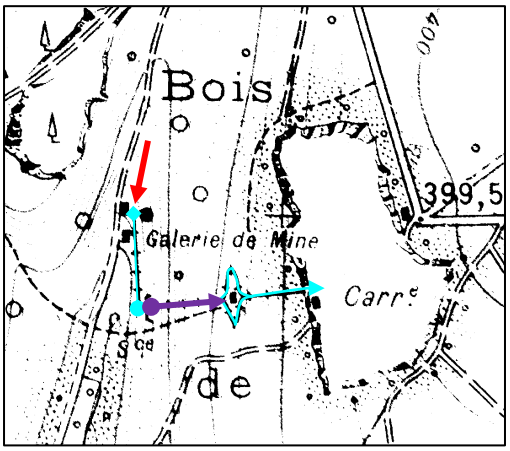
Des carrières furent creusées de part et d'autre du Val-Fleurion[7] afin d'en extraire la pierre calcaire utilisée dans les hauts-fourneaux. A température élevée, la castine se décompose en gaz carbonique et en chaux. Celle-ci sert à constituer le laitier qui rassemble les impuretés provenant du minerai de fer.

La carrière ❶, nommée « la Castine » (environ 6 hectares), fut exploitée la première. L'arrêté préfectoral autorisant son ouverture date du 7 juin 1892. C'est à la même période qu'est percée la galerie communiquant avec le travers-banc, afin d'acheminer la pierre calcaire jusqu'à l'usine.

Ci-contre, la carrière de la Castine du temps de son exploitation. Entre elle et la galerie, il y avait certainement un chemin de fer avec plan incliné (tirets rouges ci-dessus) mais la végétation empêche d'en retrouver les traces sur les vues aériennes et aucun plan n'a été trouvé à ce jour.



[7] Une autre carrière de castine fut ouverte à la Grande-Goutte (commune de Maron). Elle fait l'objet d'une fiche séparée.

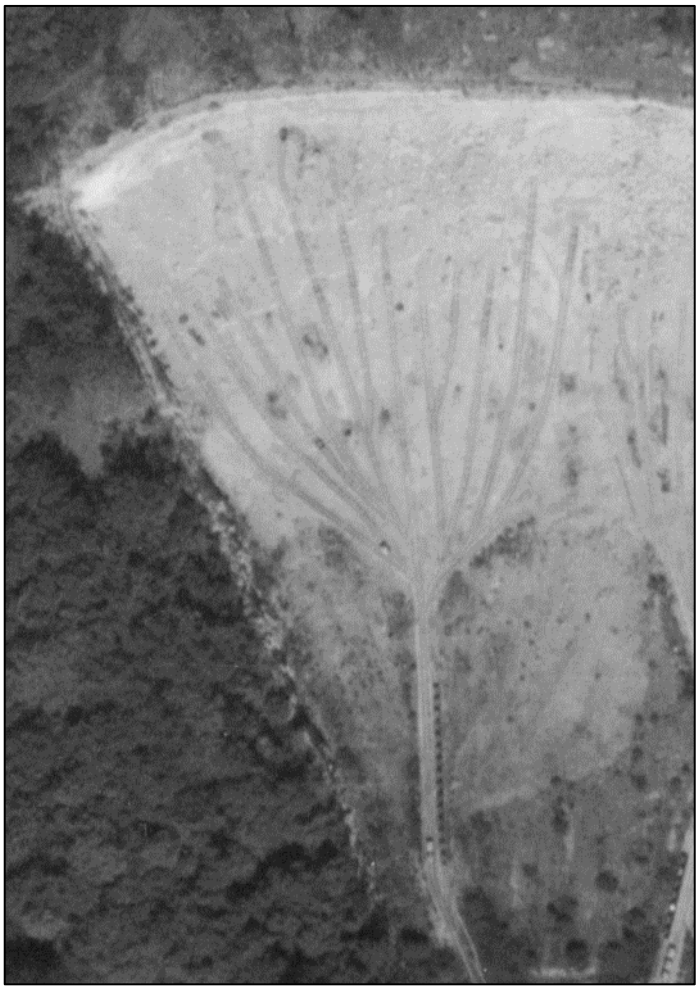


La carrière Nanquette (❷ sur la carte IGN) fut exploitée une quinzaine d'année plus tard que la précédente. On retrouve un projet d'ouverture et de plan incliné en 1913, ainsi qu'un acte de concession daté du 10 avril 1914. Une demande d'agrandissement fut déposée en 1930.

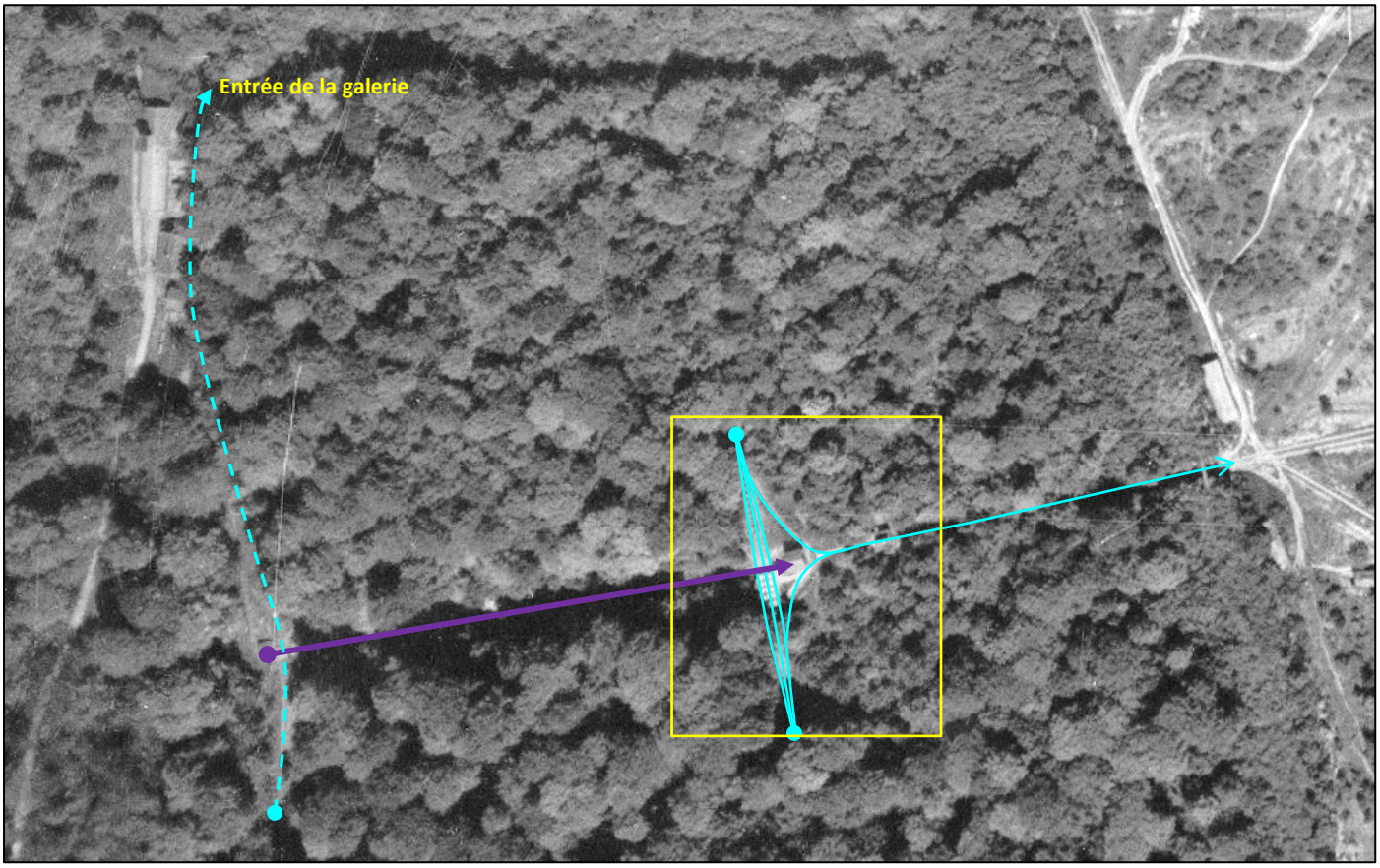
Ci-contre, le plan incliné montant vers la carrière est indiqué en violet (flèche violette) ; les voies horizontales vers la galerie (flèche rouge) et la carrière sont indiquées en bleu.

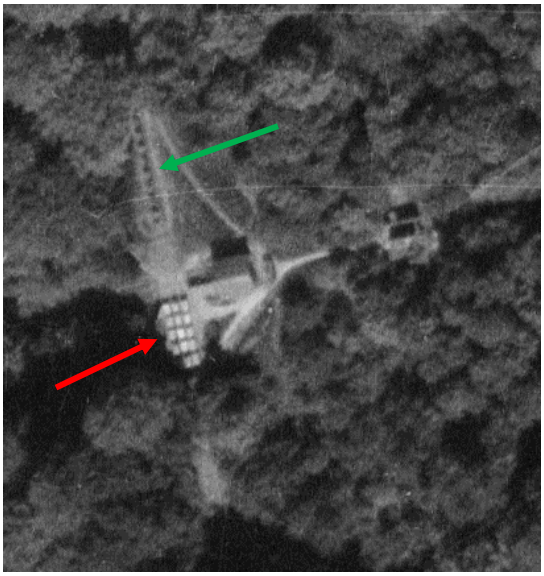
La carrière Nanquette (environ 8 hectares) était exploitée à l'aide d'un important réseau étroit, avec plusieurs faisceaux de voies posés en éventail (ci-contre).

Ci-dessous, le réseau principal est indiqué en bleu, sur la vue aérienne de 1952.



Ci-dessous, la végétation cache les voies et il est difficile de tracer précisément leur itinéraire entre le bas du plan incliné et l'entrée de la galerie. En revanche, la gare haute du plan incliné est parfaitement visible.





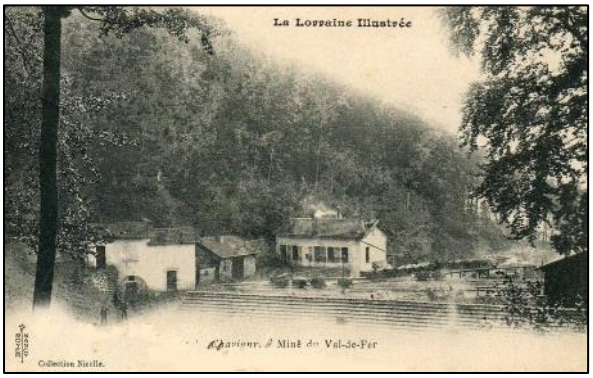
Le plan incliné permettait de vaincre un dénivelé d'environ 40 mètres, avec une pente moyenne d'environ 28 %. Trois wagonnets prenaient place sur un chariot porteur.

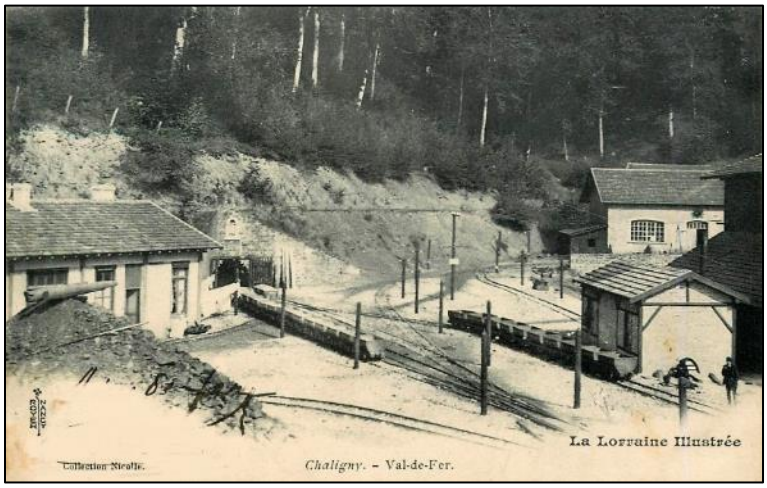
Ci-contre, alignés sur 3 voies perpendiculaires au plan incliné, les wagonnets pleins (flèche rouge) attendent d'être pris en charge. A l'opposé, sur une seule voie, les wagonnets vides (flèche verte) attendent d'être ramenés à la carrière.

Le carreau du Val-de-Fer

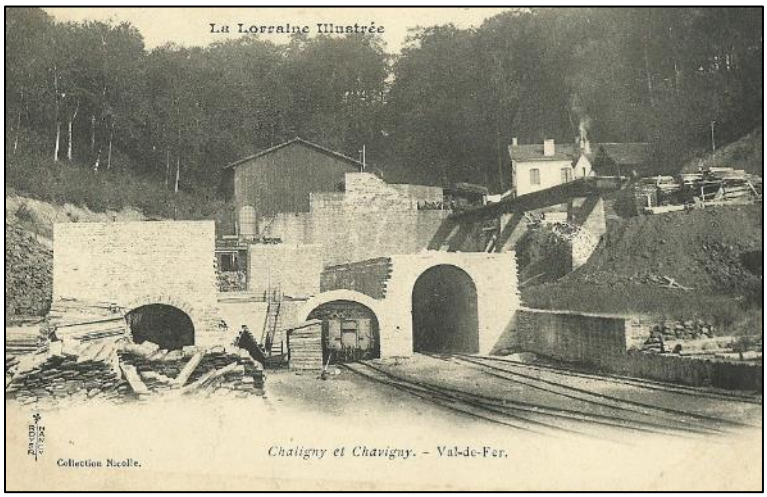
Les premières recherches ont commencées ici, le 7 août 1872, avec le percement d'une galerie de 35,8 m de long.

Ci-contre et ci-dessous, le carreau de la mine photographié vers 1900.

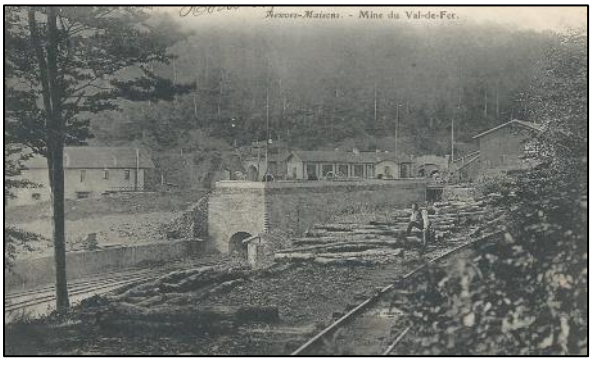


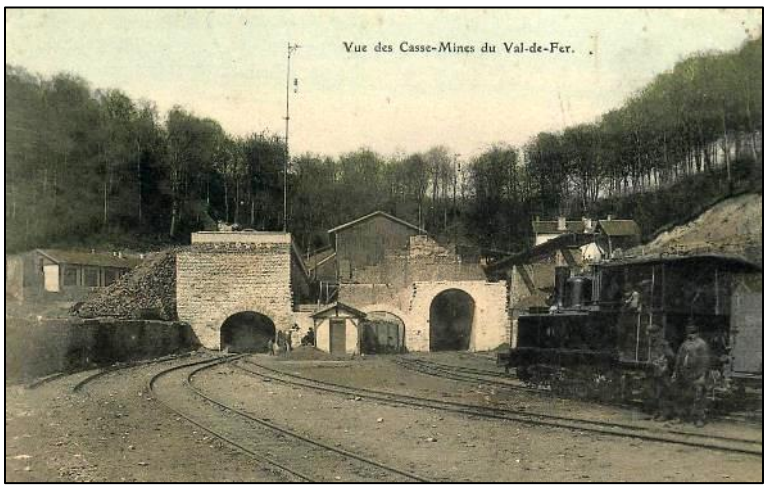


En sortant de la mine, les wagonnets roulant sur des voies à l'écartement de 0,685 m étaient triés puis culbutés dans un accumulateur souterrain appelé « casse-mines ». Il possédait deux trémies de 40 mètres cubes.

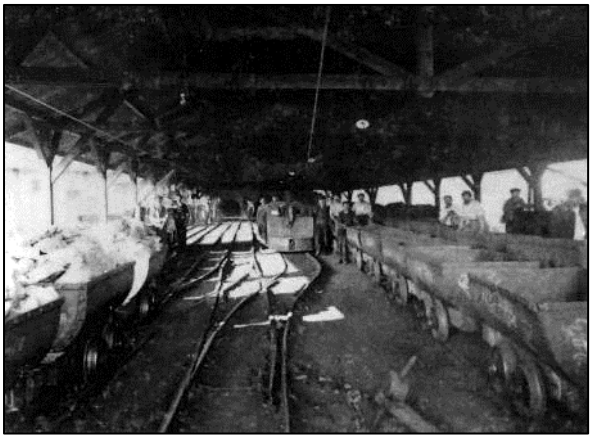


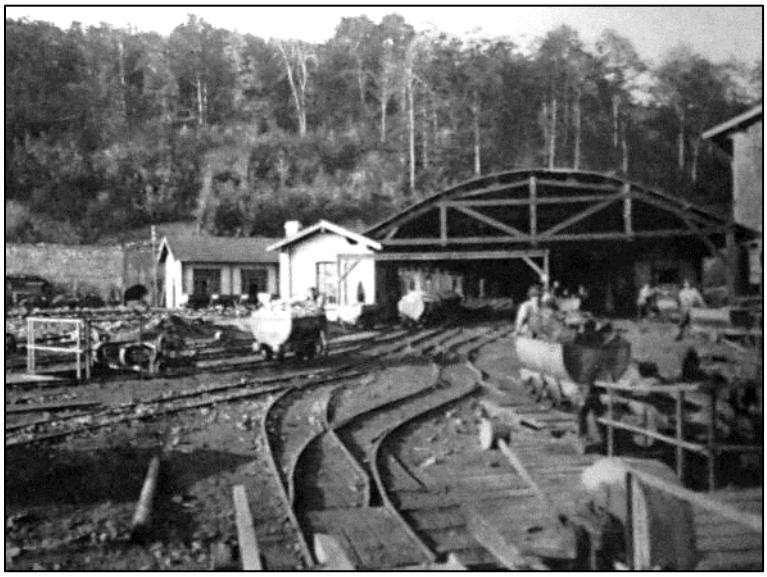
En 1905, l'accumulateur est agrandi avec 5 trémies « en batterie ». Il comporte trois tunnels borgnes dans lesquels des wagons circulant sur voie métrique sont remplis soit de minerai, soit de castine.

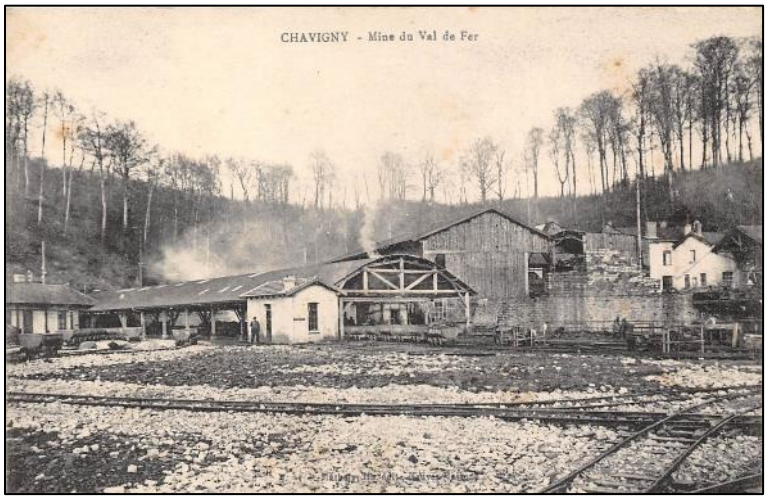




Ci-dessous, le triage des wagonnets en sortie de galerie. Ceux-ci sont ensuite basculés dans l'accumulateur souterrain (photo de droite).

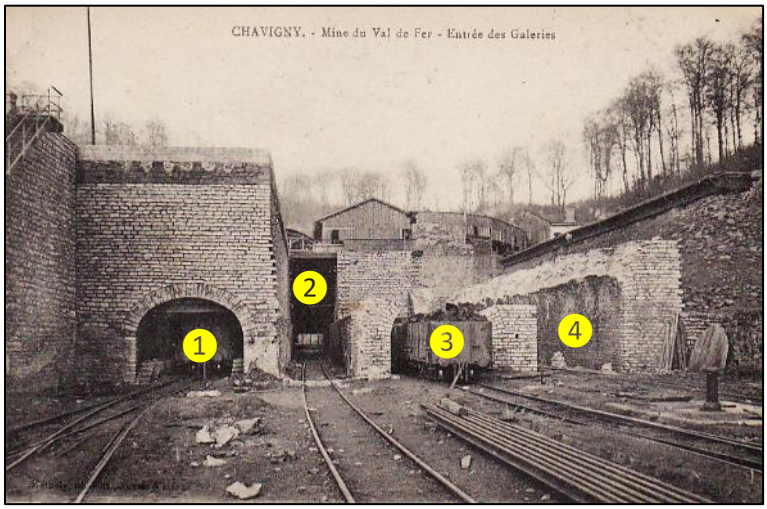




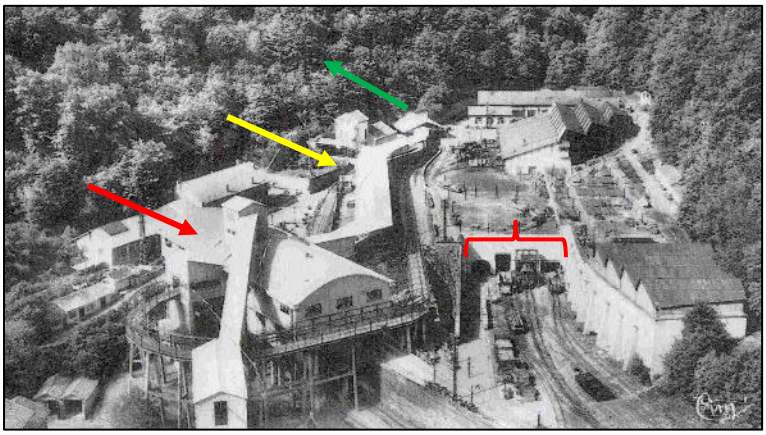


En 1904/1905, la traction des berlines par les chevaux laisse place à la traction électrique dans toutes les galeries.

Puis au début des années 1910, le carreau de la mine et l'accumulateur souterrain sont agrandis. Un quatrième tunnel ❷ est créé à droite du tunnel ❶. Les voûtes des deux tunnels ❸ et ❹ sont démolies. Les trois tunnels de droite sont ensuite recouverts par une dalle.



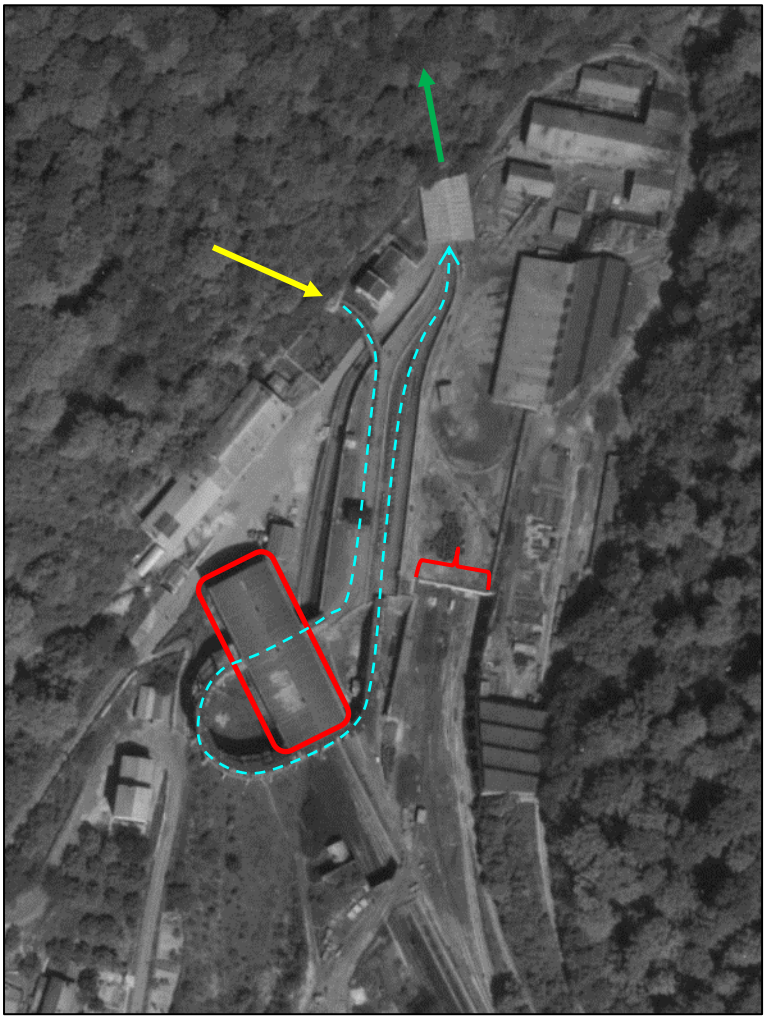
L'accumulateur souterrain est remplacé en 1932 par un accumulateur en béton qui porte le nom de son concepteur : Edouard **ZUBLIN** (1850-1916). Sa construction avait débuté en 1929. Il se compose de deux rangées de huit silos dans lesquels le minerai est stocké selon sa taille et sa teneur en fer. Chaque silo est équipé d'une trémie à cinq trappes à ouverture réglable. Deux silos abritent de la castine. Une passerelle circulaire amène les berlines jusqu'à la recette, où elles culbutent le minerai dans les silos avant de retourner à la mine.

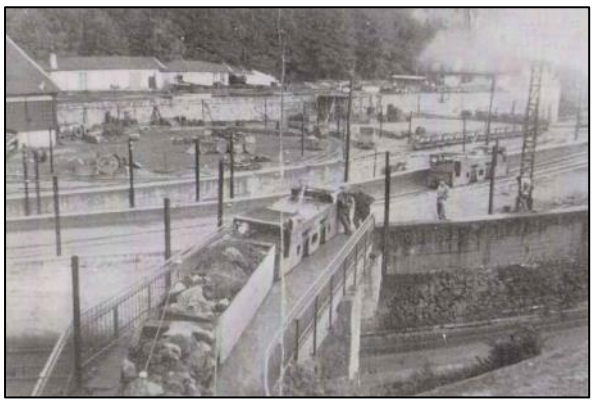


Ci-contre à gauche, l'accumulateur Zublin (flèche rouge). L'ancien accumulateur souterrain est visible à droite (accolade rouge).

Les berlines arrivent par une galerie (flèche jaune) et repartent par une autre (flèche verte).

Ci-dessous, une rame pleine sort de la galerie. Elle emprunte un pont (voir IPVD 54111.03A) puis se dirige vers l'accumulateur Zublin. A cette époque, la voie est à l'air libre et pas couverte.





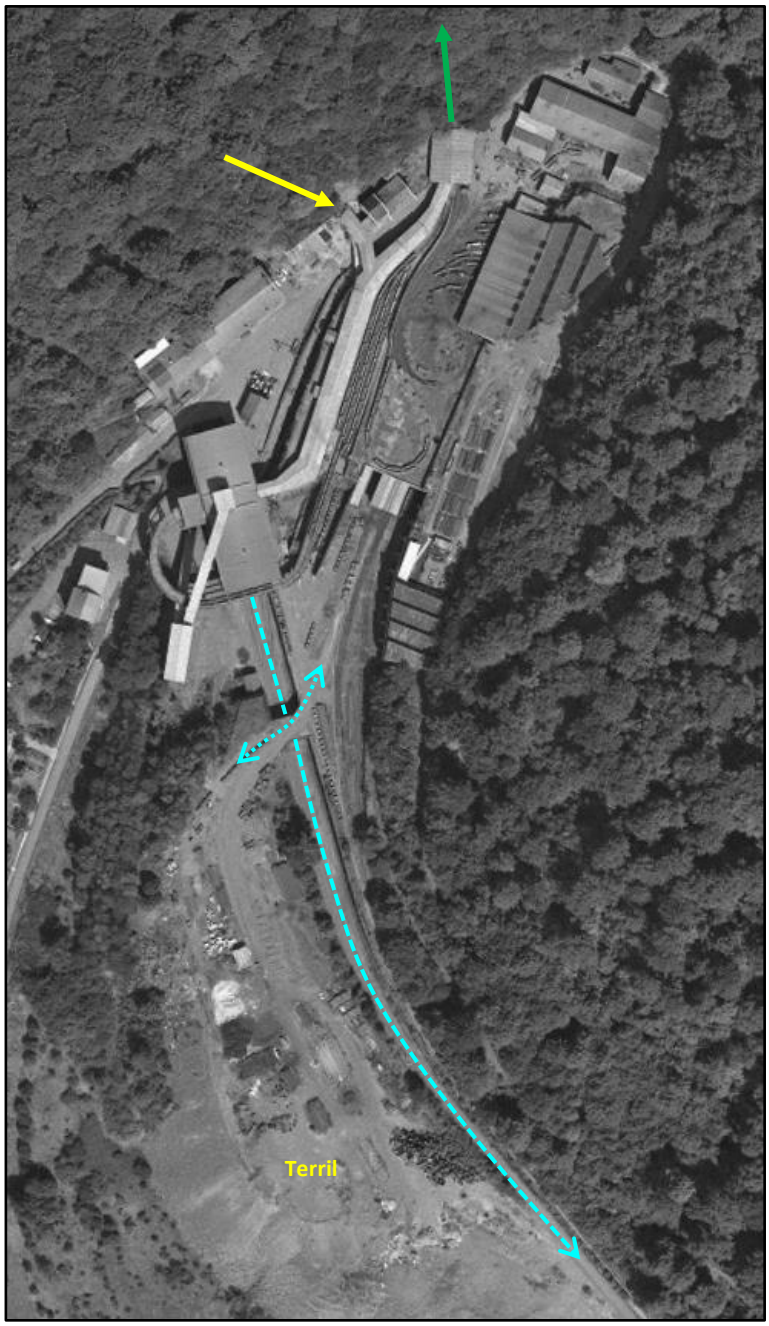
Ci-contre, en 1952, le cheminement du minerai et de la castine vers l'accumulateur Zublin (rectangle rouge).

Ci-contre, les installations sur la vue aérienne de 1964. On peut constater que les voies d'accès aux galeries ont été recouvertes.

Les stériles étaient déversés au sud du vallon. Le terre-plein ainsi créé servait d'aire de stockage. On y accédait per un pont mixte rail-route aujourd'hui disparu (voir fiche IPVD 54397.10A).

Le chemin de fer rejoignant les usines de Neuves-Maisons est indiqué en tirets bleus.

Le Zublin



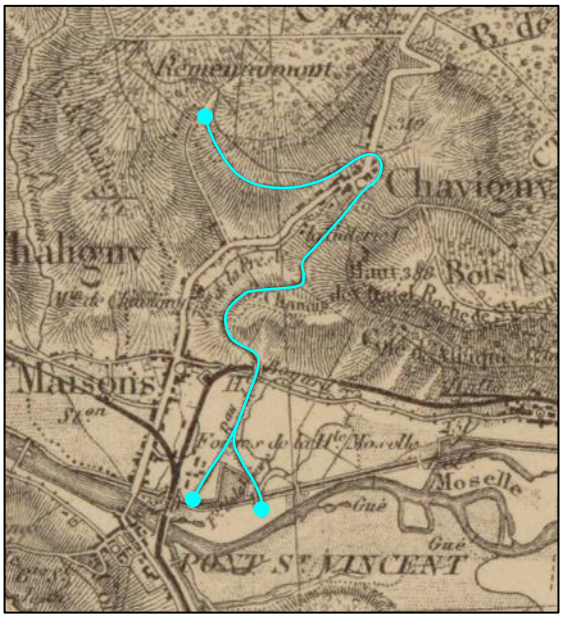
La mine présentait un défaut majeur : le Val-de-Fer se trouvait en amont du pendage de la couche contenant le minerai. Les convois descendaient à vide vers des lieux d'extraction, au fil du temps de plus en plus éloignés de l'entrée. Pour remonter vers la sortie, les convois chargés devaient donc dépenser une énergie considérable.

Les mines ferment le 31 décembre 1968 et tous les bâtiments sont démantelés sauf le Zublin en raison du coût de sa démolition. Il sera inscrit au patrimoine industriel des Monuments Historiques le 12 novembre 1992. Pour le reste, le carreau sera recouvert de tout-venant mais l'ancien accumulateur souterrain sera par la suite dégagé lors de l'aménagement du musée de la mine.

LE CHEMIN DE FER MINIER

Historique

Afin de relier le Val-de-Fer aux usines et réduire les nuisances créées par les charrois dans la traversée de Chavigny et de Neuves-Maisons, la construction d'un chemin de fer est rapidement décidée.



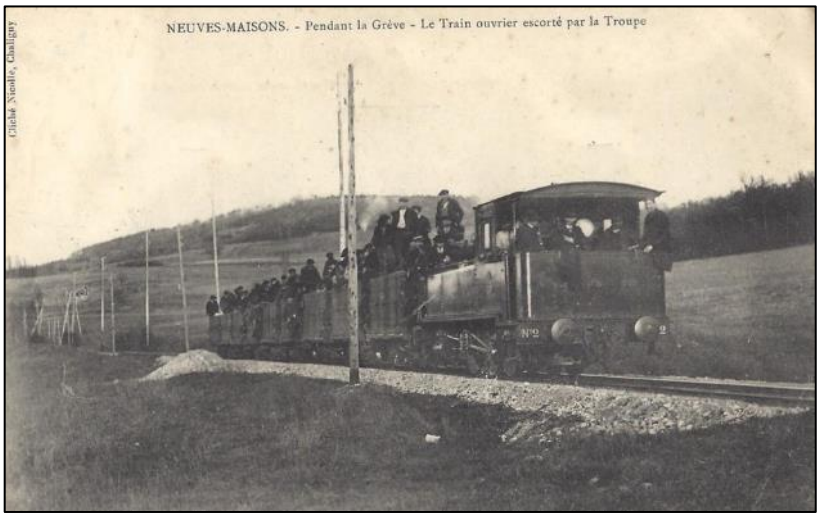
1895

Le « *chemin de fer d'embranchement destiné à relier les Mines du Val-de-Fer au Canal de l'Est et à l'Usine de Neuves-Maisons* » est déclaré d'utilité publique le 26 octobre 1876. Les travaux doivent être exécutés dans un délai de deux ans. En raison des difficultés rencontrées pour l'acquisition des terrains, un nouveau délai de deux ans est accordé par décret du 27 janvier 1882. Le projet de tracé et de terrassement est validé le 5 juin 1882. Les travaux commencent avant que les ouvrages d'art soient approuvés (décisions du 24 septembre 1884 et du 11 février 1885). L'ouverture à l'exploitation a lieu début septembre 1885.

La longueur de la ligne est de 6,5 km, le dénivelé d'une centaine de mètres (pente maxi de 30‰). Initialement en écartement métrique, la voie est mise à l'écartement normal vers 1965.

Ci-contre, le train photographié lors de la grande grève de 1905. Du temps de son exploitation vapeur, on lui donna le surnom de « *Coucou* ». Il est tracté par la locomotive n°2.

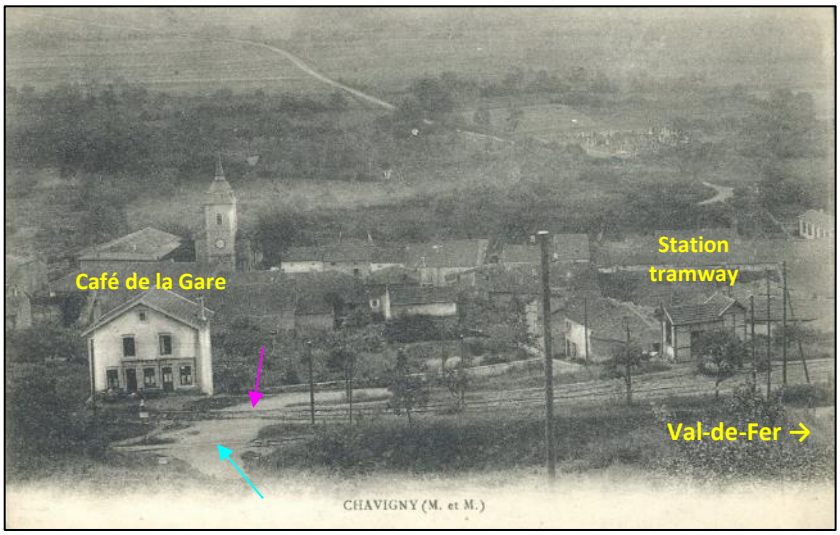
En 1895, le trafic annuel est de 300 000 tonnes.



L'ancienne plateforme du chemin de fer minier, dont le parcours est détaillé page suivante, peut faire l'objet d'une agréable promenade. Celle-ci peut être couplée avec le parcours de la section de l'ancienne ligne n°14 du tramway suburbain surplombant la commune de Chavigny. ***Téléchargez pour cela la fiche CFS 54397.a.***

Nous vous conseillons également la visite du Musée de la Mine, situé sur l'ancien carreau du Val de Fer, permettant de parcourir les anciennes galeries sur environ 1,5 km. Voir également le site de l'Atelier Mémoire Ouvrière.

Le tracé



Pour voir l'endroit sur Street-View, CLIQUER ICI

La voie descendait vers l'usine en décrivant une large courbe qui coupait le nord du bourg de Chavigny. Ci-contre, on l'aperçoit au premier plan (flèche bleue), au niveau du PN de l'actuel Chemin de la Botte. A cet endroit, de 1910 à 1952, la voie rencontrait celle de la ligne N°14 du tramway suburbain, Nancy – Pont-Saint-Vincent (flèche rose).

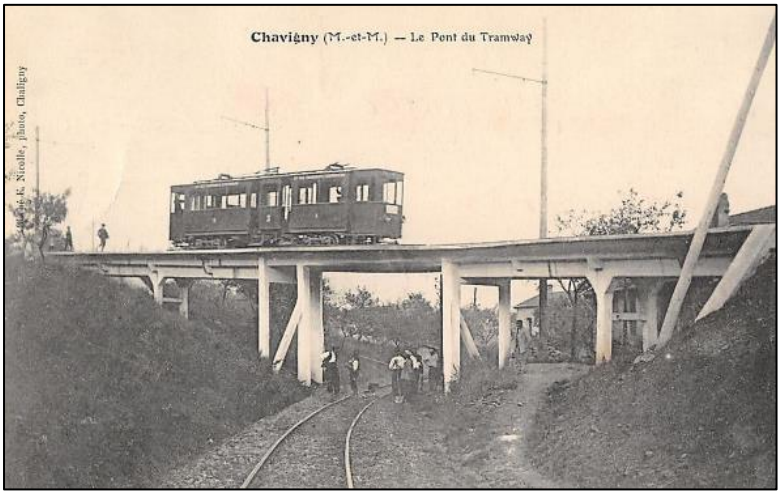
La distance entre le carreau de la mine et l'enceinte des usines était d'environ 4,5 km. On y trouvait 6 ouvrages d'art :

1) Pont sous la voie du tramway suburbain ;
2) Pont au-dessus de la rue de Nancy ;
3) Tranchée couverte de 120 mètres ;
4) Pont au-dessus des voies du chemin de fer Jarville-la-Malgrange (Nancy) > Mirecourt[8] ;
5) Pont au-dessus de la rue Pierre et Marie Curie (D115, route de Messein) ;
6) Pont au-dessus des voies du chemin de fer Toul > Rosières-aux-Salines (Blainville), dit « Evite-Nancy »[9].

Vues aériennes IGN – 1958

[8] **Ligne n°040 000 :**
La section de Jarville-la-Malgrange à Vézelise est ouverte le 18 novembre 1872. Elle est toujours en service jusqu'à Pont-Saint-Vincent et au-delà, en fret pour la cimenterie de Xeuilley.

[9] **Ligne n°039 000 :**
La section de Toul à Pont-Saint-Vincent est ouverte le 14 août 1896. Elle ferme aux voyageurs le 1er juillet 1939. Elle est inexploitée depuis une dizaine d'année et partiellement déferrée.
La section de Pont-Saint-Vincent à Rosières-aux-Salines est ouverte le 15 mai 1933. En prolongeant la section de Toul à Pont-Saint-Vincent uniquement pour les marchandises, elle constituait « l'Evite-Nancy ». Elle est toujours en service.



Le pont en béton ❶ du tramway suburbain, sous lequel passait la voie du chemin de fer minier, a été construit pour la ligne n°14. Aujourd'hui, la rue de Certains Champs a remplacé la voie du « Coucou ». Le pont existe toujours mais son accès est interdit aux véhicules à moteur.

Pour voir l'endroit sur Street-View, CLIQUER ICI

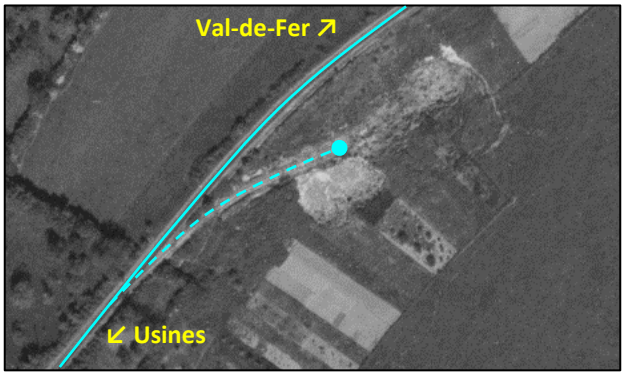
Initialement, le pont ❷ au-dessus de la rue de Nancy comportait deux arches de plein cintre en pierre, suivies d'une travée métallique. Sur la vue de gauche ci-dessous, le pont est photographié dans la traversée de Chavigny dans le sens de la descente, en direction de Neuves-Maisons. Il est photographié dans le sens opposé sur la vue de droite.

Pour voir l'endroit sur Street-View, CLIQUER ICI

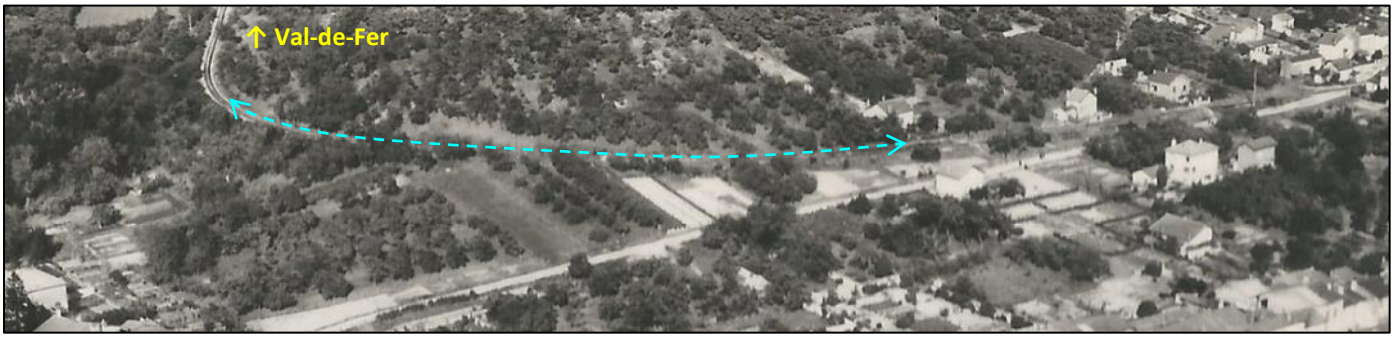
La rue de Nancy est élargie au cours des années 1950. La culée finale du pont est repoussée et sa travée métallique est remplacée par une travée béton deux fois plus longue. Il livre aujourd'hui passage à une voie de promenade interdite aux véhicules à moteur.

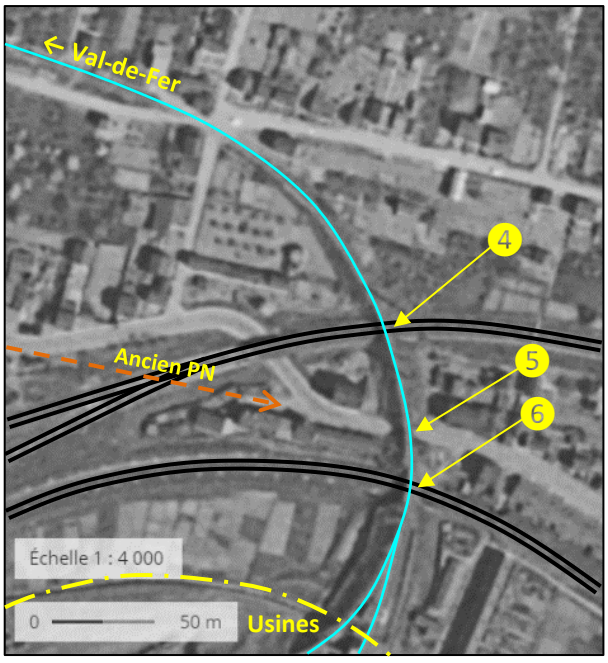
La galerie couverte ❸ est décrite dans la fiche ITFF n°54123.1.

Environ 500 mètres avant de pénétrer sur le site des usines (au niveau du lotissement de la rue Léon Blum), on peut apercevoir sur la vue aérienne de 1952, une voie desservant une petite carrière à l'usage inconnu. Peut-être une recherche de castine.



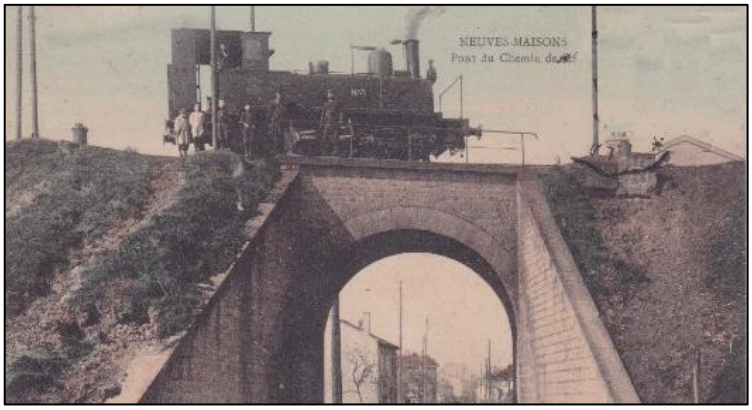
Ci-dessous, la voie arrive au-dessus du bourg de Neuves-Maisons.

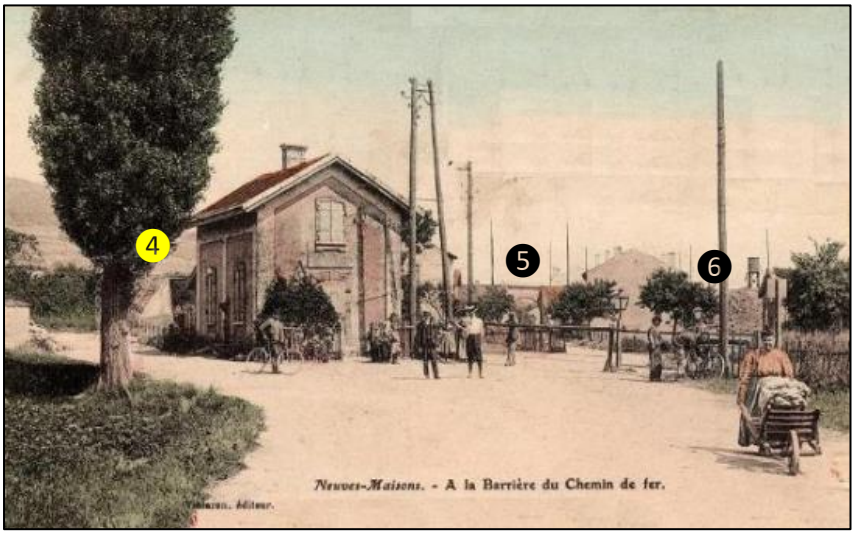




La voie empruntait ensuite les ponts aujourd'hui disparus ❹, ❺ et ❻. Ils sont respectivement décrits dans les fiches IPVD 54397.09U, IPVD 54397.09T et IPVD 54397.09S.

Ci-contre, le pont ❺ au-dessus d'actuelle rue Pierre et Marie Curie (D 115), photographié en direction de Messein. Il a été démoli, comme les trois autres, au milieu des années 1980. Il est traversé par la locomotive n°3.

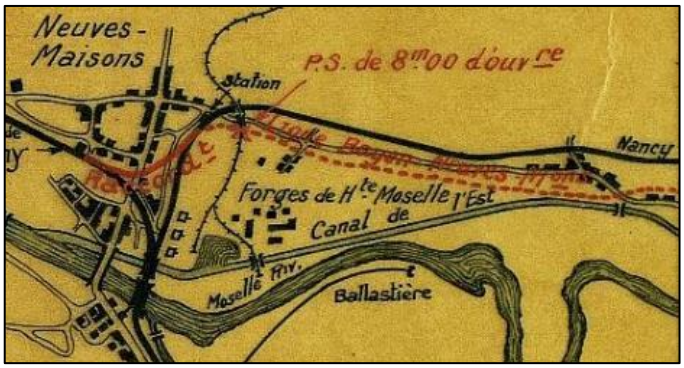




Ci-contre, l'ancien PN, photographié en direction de Messein, depuis l'actuelle rue Général Thiry.

A gauche de la maison garde-barrière, on peut apercevoir une partie du pont ❹, de 8,60 m de long et 4 m de large, au-dessus des voies du chemin de fer de Nancy à Mirecourt ; à droite, le pont ❺ au-dessus de la rue Pierre et Marie Curie.

Le pont ❻ n'est pas visible sur la carte postale pour la simple et bonne raison qu'il n'existe pas encore à la période où la photo a été prise. Il a été construit sur la ligne de guerre Neuves-Maisons à Bayon, mise en service le 25 septembre 1918, puis abandonnée peu après l'armistice avant d'être déposée en 1928. Ses quatre premiers kilomètres depuis la gare de Neuves-Maisons, sont réutilisés par « l'Evite-Nancy ».



Ci-dessus, la ligne projetée de Neuves-Maisons à Bayon est indiquée en tirets rouges[10]. C'est pourquoi est prévue la construction d'un pont en béton de 8 mètres d'ouverture sous le chemin de fer minier.

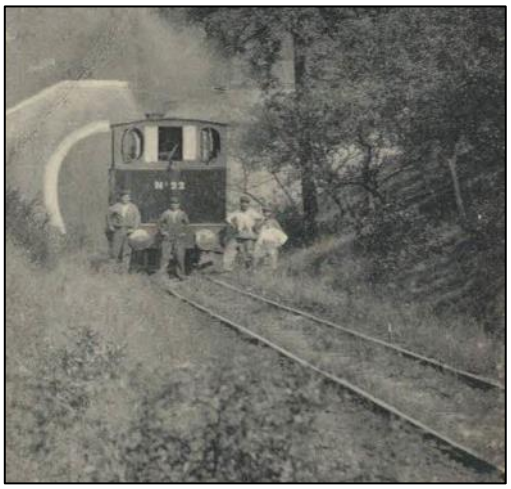
[10] Le raccordement entre les gares de Chaligny et Neuves-Maisons, indiqué en trait plein rouge, a été terminé le 27 janvier 1918 afin d'éviter le rebroussement en gare de Pont-Saint-Vincent, des convois empruntant la ligne de guerre.

Le matériel roulant

Quatre locomotives à vapeur ont circulés sur la voie métrique :

- N°1 *« Val de Fer »* : SACM[11] Ct série 3632 de 1885 ;
- N°2 *« Val Fleurion »* : SACM Ct série 3632 de 1885 ;
- N°3 *« Haute Moselle »* : SACM Ct série 4237 de 1891 ;
- N°22 : Honamag Bn2t série 9729 de 1921.

Ci-contre, les locomotives numéros 1 et 2.



Ci-contre, la locomotive Honamag numéro 22 devant le tunnel.

Les locomotives à vapeur circulent jusqu'à la fin de l'année 1956. Elles sont remplacées par des locotracteurs diesel. Ci-contre, le locotracteur n°1 remonte à vide vers la mine. La photo est prise depuis le pont du tramway, en direction de la mine.

Sur cette photo, l'écartement de la voie est encore de 1 mètre. Le changement d'écartement interviendra en 1965. En effet, des travaux de remplacement de voie et de traverses sont visibles sur les vues aériennes de 1964 et 1965. L'utilisation de l'écartement normal pour le chemin de fer minier aura donc été très éphémère.

Ce passage à l'écartement normal semble s'être accompagné d'une simplification du plan des voies sur le carreau de la mine, ainsi que sur le site métallurgique. Des locotracteurs type Y7000 prirent la relève jusqu'à l'arrêt total du trafic en 1968.

[11] Société Alsacienne de Constructions Mécaniques

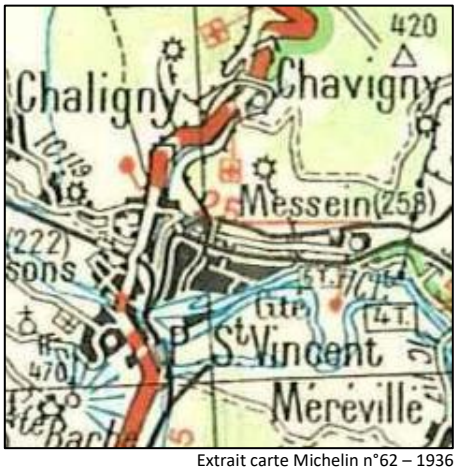
LES USINES

Historique

La guerre de 1870 a eu pour conséquence l'annexion de l'Alsace et de la Moselle par l'Allemagne. Le potentiel sidérurgique est amputé et il est nécessaire de le reconstituer. Le site de Neuves-Maisons est retenu par la **S^{té} métallurgique de la Haute-Moselle** en raison de la présence de gisements de fer, de l'eau de la Moselle, d'un terrain trop humide délaissé par l'agriculture et donc bon marché et bien sûr, de voies de communication.

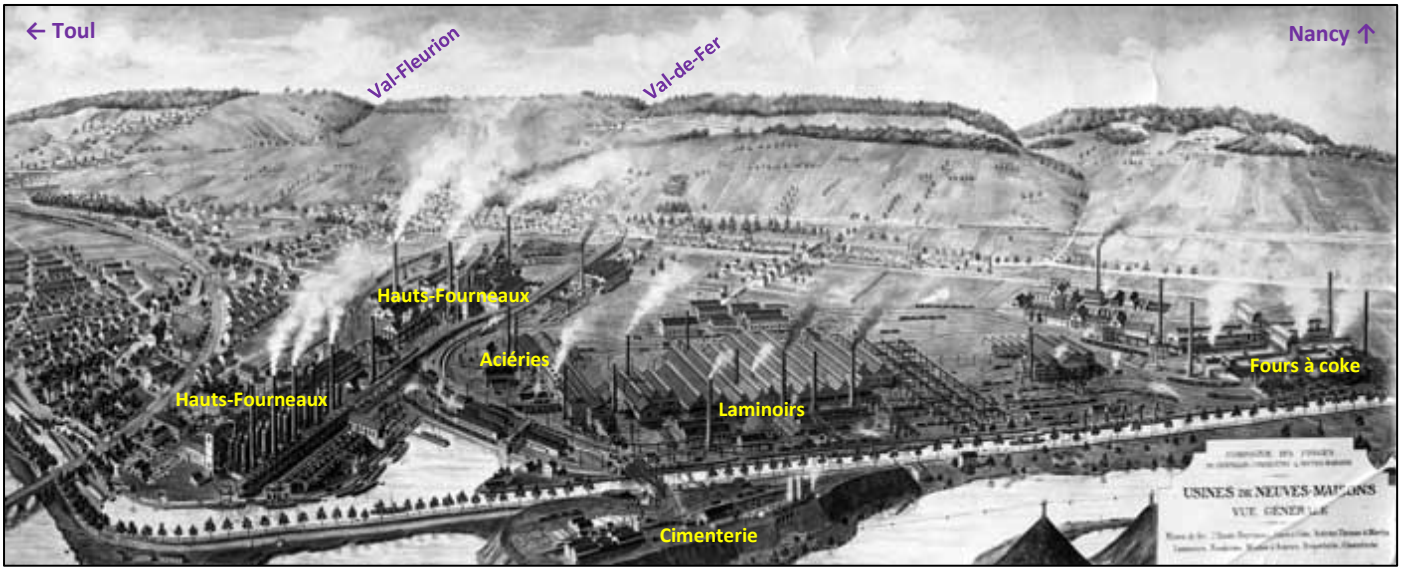
Situées à proximité de la RN74, Corpeau (21) – Sarreguemines (57), les usines bénéficient de la mise en service progressive de modes de transport **ferroviaire** et **fluvial** :

- **1872** : ouverture de la section de Jarville-la-Malgrange à Vézelise ;
- **1883** : ouverture de la branche sud du Canal de l'Est (gabarit Freycinet) ;
- **1896** : ouverture de la section de Toul à Pont-Saint-Vincent ;
- **1933** : ouverture de la section dédiée uniquement aux marchandises, de Pont-Saint-Vincent à Rosières-aux-Salines ;
- **1979** : mise au grand gabarit du Canal de l'Est (Frouard – Neuves-Maisons).

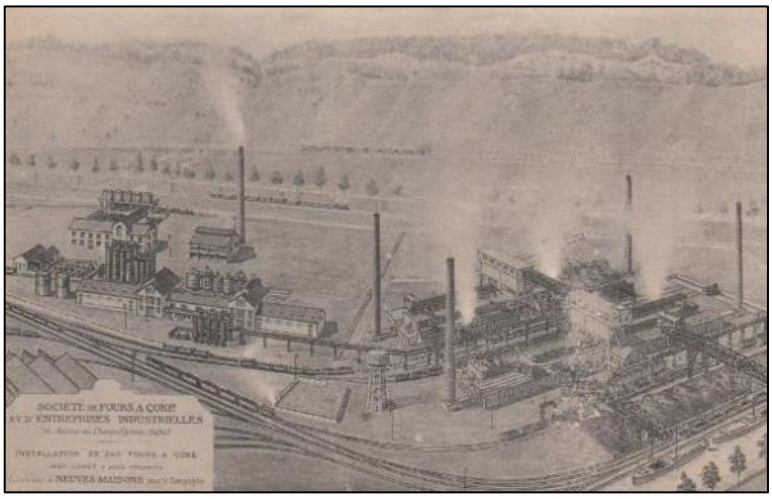


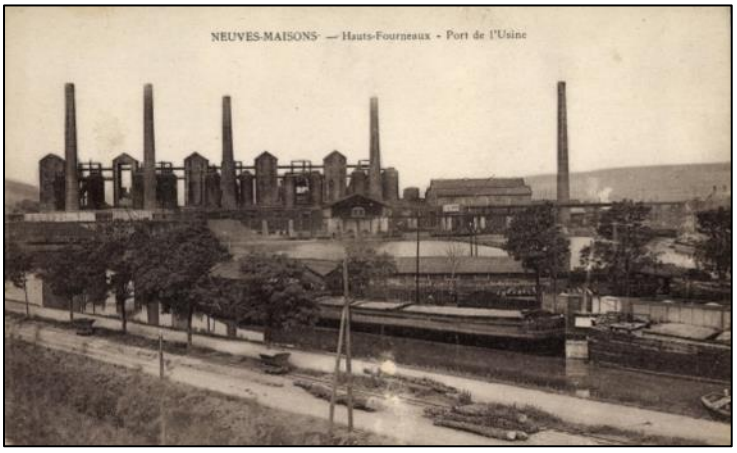
Extrait carte Michelin n°62 – 1936

La mise à feu du premier haut-fourneau a lieu en 1874. La même année une cimenterie est construite à proximité, afin d'utiliser le laitier. En 1895, le site possède 2 hauts-fourneaux de 22 mètres de haut. Un troisième est construit en 1896. Une aciérie Bessemer est mise en service en 1902, des laminoirs en 1903. En 1905, une centrale électrique est construite. Elle utilise les gaz des hauts-fourneaux. Les trains à fils sont mis en service en 1910. Entre 1910 et 1912, la cimenterie est déplacée sur le crassier situé entre le Canal de l'Est et la Moselle.



La cokerie est mise en service en 1921, à l'est du site, sur la commune de Messein. Le charbon reçu par voie d'eau ou voie ferrée est purifié et transformé en coke dans une batterie de 60 fours. Par la suite, c'est 240 fours qui seront en service. Ce combustible est nécessaire à la fonte du minerai. Les gaz issus des fours alimentent la centrale électrique.



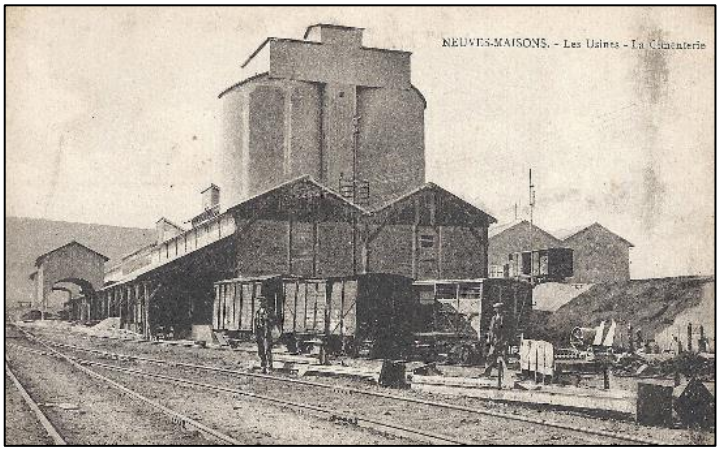


De 1913 à 1931, sept haut-fourneaux fonctionnent simultanément.

En 1927, on trouve également sur le site, une aciérie Thomas et une aciérie Martin, un train blooming, plusieurs gros laminoirs duo et trio, un train à fils et un atelier de broyage de scories Thomas.

En 1955, la **C^{ie} des Forges de Châtillon, Commentry et Neuves-Maison**s devient la **S^{té} des aciéries et tréfileries de Neuves-Maisons-Châtillon**.

La cimenterie cesse de fonctionner en 1967 en raison de la fermeture de la mine et des carrières de castine. Le laitier de composition différente ne peut plus être utilisé dans la fabrication du ciment.



En 1979, l'usine est rachetée par **Usinor**. Les fours à coke sont arrêtés en 1983.

En mars 1984, sous la direction d'**Unimétal**, il ne reste plus qu'un haut-fourneau. Il fonctionne jusqu'en février 1986. Les laminoirs sont stoppés en juin 1985.

Depuis 1993, le site est occupé par la **S^{té} des Aciers d'arMatures pour le béton** (S.A.M.) qui utilise toujours le chemin de fer pour alimenter son usine.

Les réseaux des usines

Au moins 3 réseaux se sont côtoyés :

- Le réseau à écartement normal greffé au chemin de fer de l'Est, mis en service dès la construction des usines.
- Le réseau à écartement métrique du chemin de fer minier, mis en service en 1885.
- Le réseau à l'écartement de 77 cm des aciéries et laminoirs, construit vraisemblablement vers 1930.

Ci-contre, la carte de 1885 indique qu'un embranchement particulier (flèche rouge) prenant naissance en gare de Neuves-Maisons, dessert le port du Canal de l'Est. C'est l'année de mise en service du chemin de fer minier qui n'est pas encore reporté sur la carte. Initialement, en arrivant aux Forges de la Haute-Moselle, la voie métrique se divisait en 2 branches : l'une vers les hauts-fourneaux et le Canal de l'Est ; la seconde vers le crassier situé entre le Canal de l'Est et la rive droite de la Moselle, sur lequel sera déplacé la cimenterie au début des années 1910.

1885

1895

L'EP à voie normal n'est pas indiqué sur la carte d'Etat-Major de 1895, ni même sur la carte de 1915 (page 14). Il a été reporté en rose.

A partir des années 1920 et la création des fours à coke, le réseau s'étend vers l'Est.

ATTENTION : Dans certains secteurs, il n'a pas été possible de différentier les voies métriques des voies normales sur les vues aériennes de 1952. De même, il est possible qu'il y ait eu des portions à double écartement. Des erreurs sont donc possibles.

Le réseau est parfaitement connu à partir des années 1950 grâce à différentes cartes et vues aériennes.

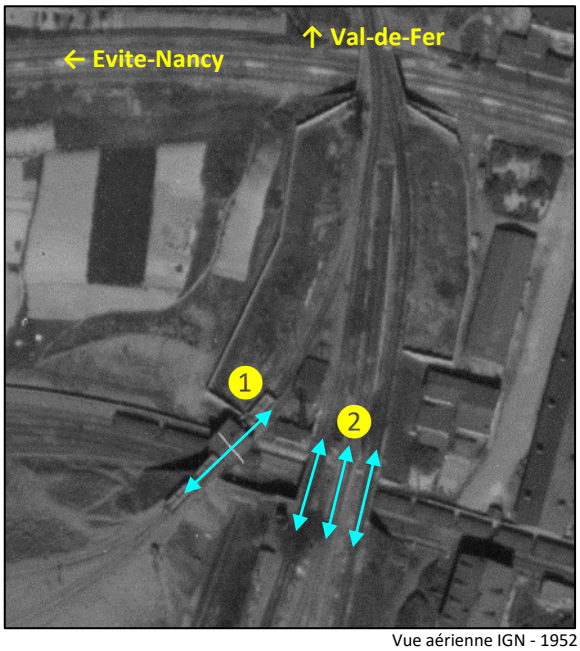
Ci-contre, on retrouve le schéma initial, avec la ligne arrivant du Val-de-Fer et se divisant en deux branches : l'une vers les haut-fourneaux ; l'autre vers le crassier et la cimenterie. On retrouve également l'EP longeant le port fluvial. A l'Est, le réseau atteint les fours à coke situés sur la commune de Messein.

De l'ancien crassier de la rive droite, un câble transbordeur (tirets orange ci-contre) permet d'évacuer les déchets sur la rive gauche de la Moselle.

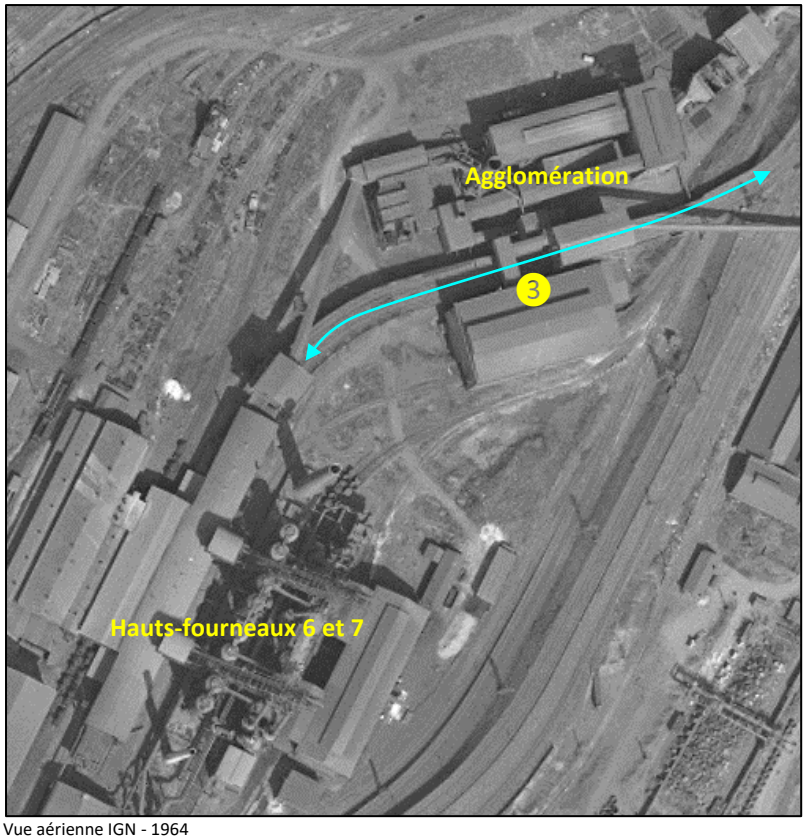
Au moins 15 ponts, aujourd'hui disparus, permettaient aux voies d'accéder aux différents sites. Sauf mention contraire, ils ont tous été détruits au milieu des années 1980. **Il s'agit de l'état des lieux au milieu du XX^{e} siècle.** Du nord vers le sud et d'ouest en est, on trouvait (cliquer sur les liens pour voir les fiches IPVD dédiées. Le nom en italique est donné arbitrairement) :

❶ 54397.09P « *Pont Ouest de la Bretelle Périphérique* ». La voie unique qui le franchissait desservait un crassier. Cette voie se détachait du chemin de fer de la mine. Il supportait une structure, dont nous n'avons pas pu déterminer l'utilité. Il est détruit vers 1960 ; une usine d'agglomération ayant été construite à l'emplacement de l'ancien crassier.

❷ 54397.09N « *Pont Est de la Bretelle Périphérique* ». Deux voies du chemin de fer arrivant du Val-de-Fer et une voie de manœuvre le franchissait.



Vue aérienne IGN - 1952

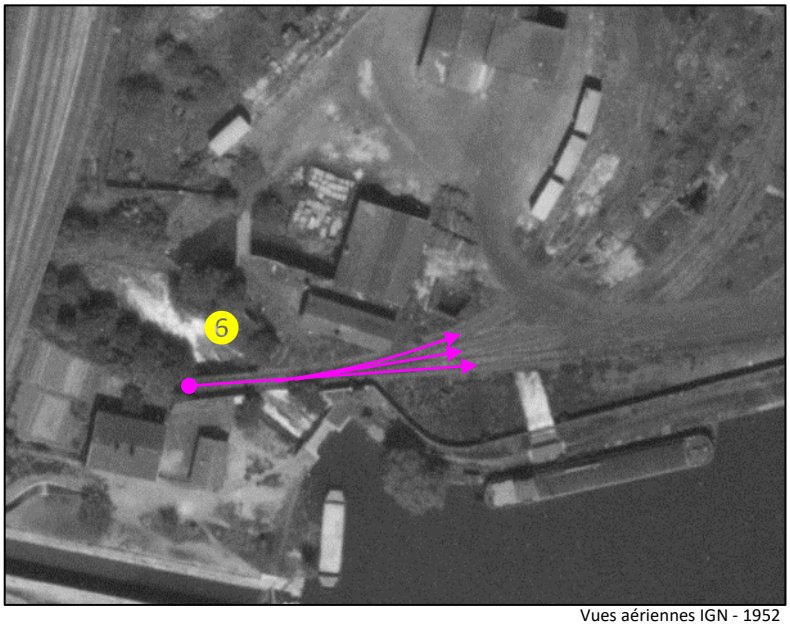


Vue aérienne IGN - 1964

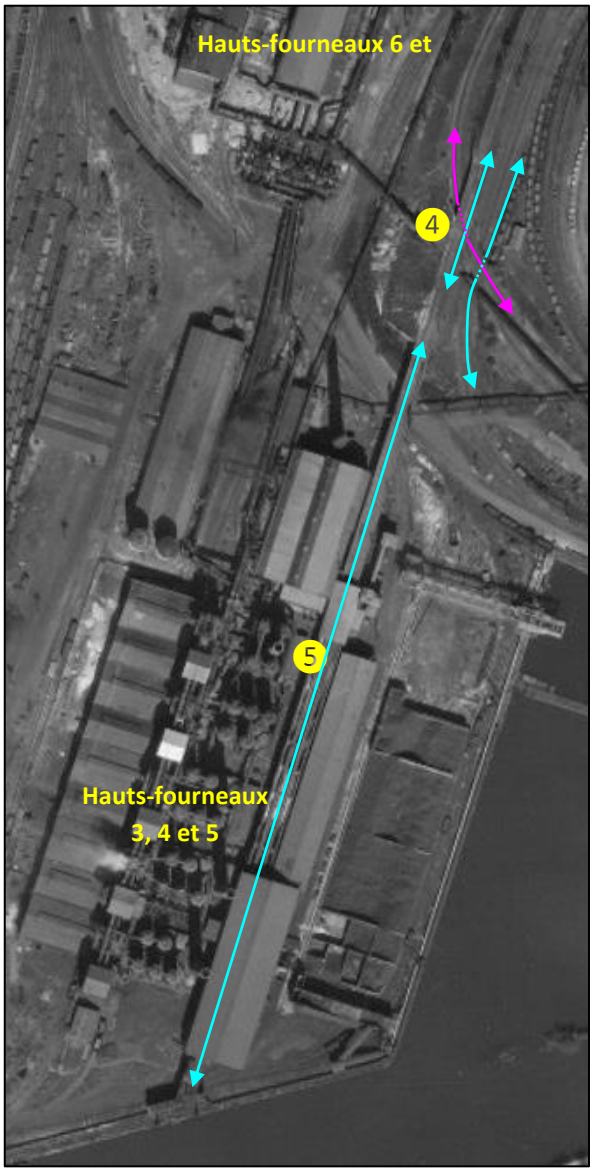
❸ 54397.09M « *Pont Estacade des Hauts Fourneaux Nord* ». En forme de S, il permettait de desservir vers 1960, l'usine d'agglomération construite à l'emplacement de l'ancien crassier et vers 1930, les hauts-fourneaux 6 et 7.

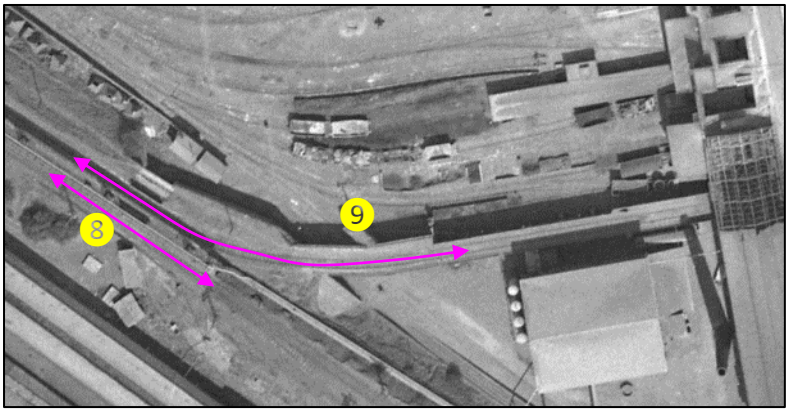
❹ 54397.09G *« Pont des Usines »* et ❺ 54397.09A *« Pont Estacade des Hauts Fourneaux Sud »* : Ils permettaient au chemin de fer de la mine d'atteindre les haut-fourneaux n°3, 4 et 5 et auparavant, les deux premiers hauts-fourneaux construits au début des années 1870. Ces ponts seraient les plus anciens du site.

Au sud des hauts-fourneaux, il existait un pont utilisé par une voie de manœuvre en impasse : ❻ 54397.08T : *« Pont du Déversoir »*. Il avait été construit au-dessus du canal de décharge du Canal de l'Est. Il a été détruit à la fin des années 1970, lors de la mise au grand gabarit du canal.



Vues aériennes IGN - 1952

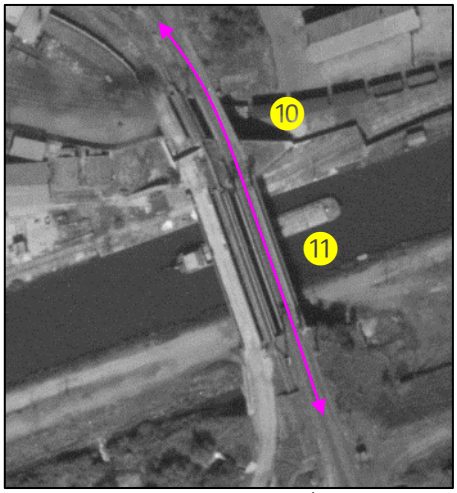




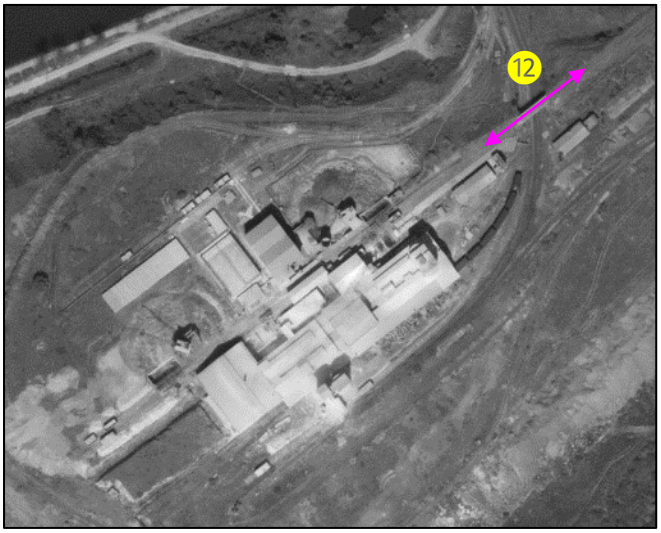
❽ 54397.08L : *« Pont du Magasin Général »* : Ouvrage double possédant deux tabliers parallèles : l'un, côté nord, pour une voie vers l'aciérie ; l'autre, côté sud, pour une voie vers la cimenterie et les crassiers.
La voie vers les aciéries passait sur le pont ❾ 54397.08M : *« Pont des Forges Nord »*.

Vue aérienne IGN - 1964

La voie vers la cimenterie et les crassiers empruntait deux ponts successifs ❿ 54397.08V : *« Pont des Forges Sud »* et ⓫⓬ 54397.08W : *« Pont du Canal de l'Est »*. Ceux-ci seraient parmi les plus anciens du site. Ils ont été détruits au début des années 2000.



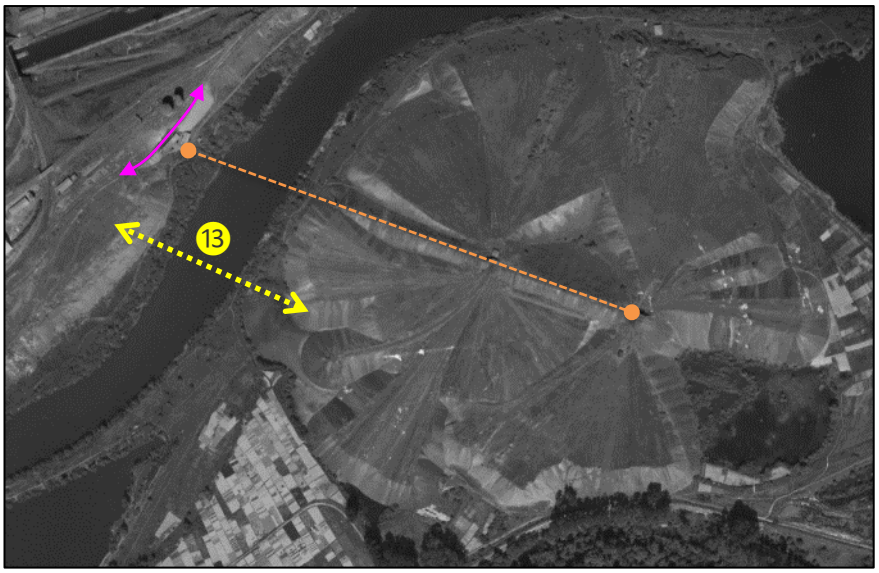
Vue aérienne IGN – 1952



Vue aérienne IGN - 1952

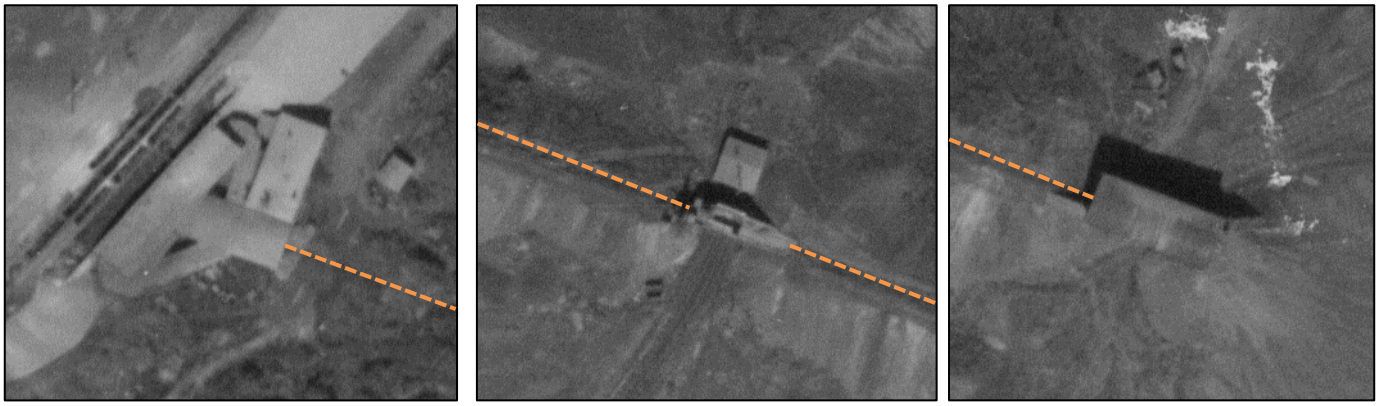
Après avoir traversé le Canal de l'Est, la voie se scindait en plusieurs branches desservant la cimenterie et les crassiers. Une rampe d'accès permettait d'accéder au niveau supérieur de la cimenterie et passait sur le pont ⓬ 54397.08Y : *« Pont de la Cimenterie »*.

Au début du XX^{e} siècle, un transporteur aérien (tirets orange ci-dessous) est créé pour accéder au crassier de la rive gauche de la Moselle. Vers 1957, il sera remplacé par un pont béton mixte rail route (pointillés jaunes) ⓭ qui existe toujours mais a perdu sa fonction ferroviaire.

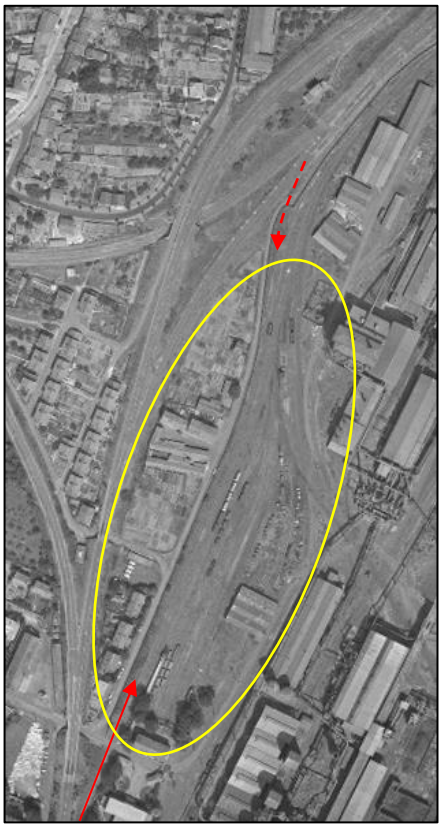


Vue aérienne IGN – 1952

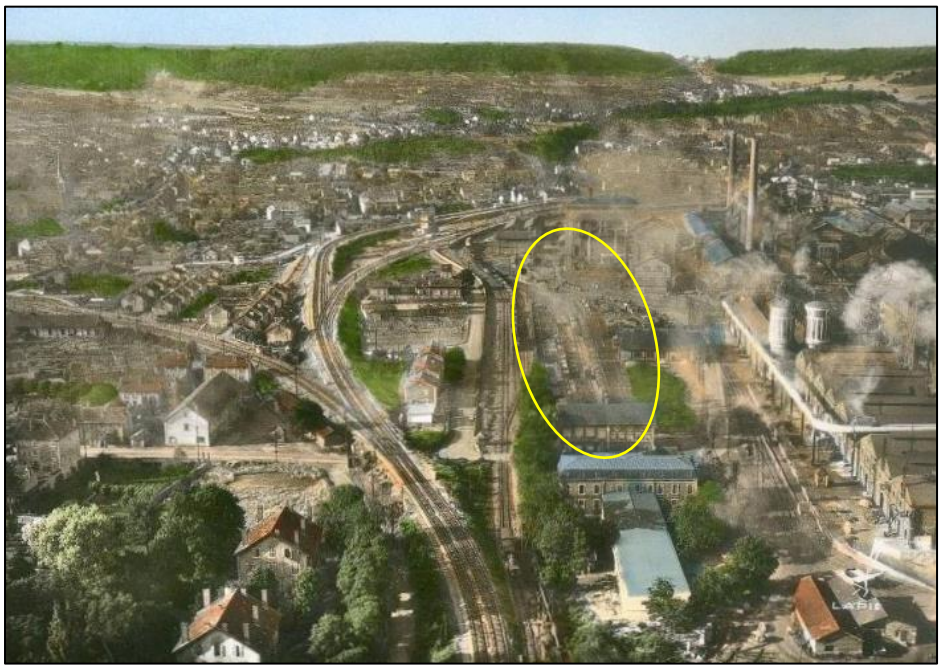
Ci-dessous, de gauche à droite, gros plans sur la gare de départ du transbordeur aérien, sa station intermédiaire de déchargement au sommet du terril et sa gare d'arrivée.

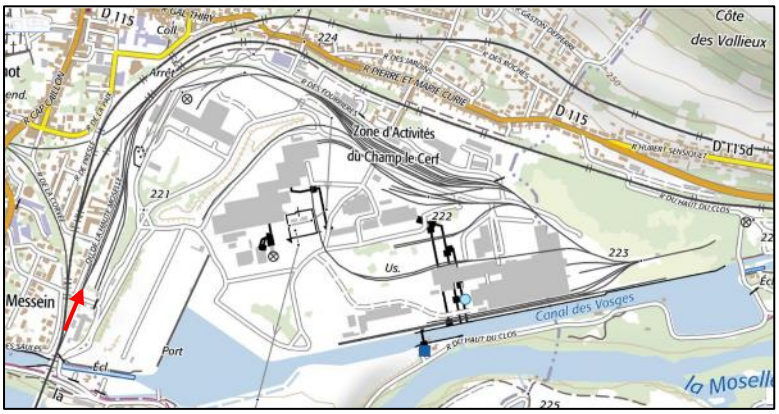


Ci-contre, le pont mixte ⓭ devenu routier.



La gare des usines était située à l'ouest du site. L'accès principal se faisait par le sud (flèche rouge), et non plus vers le nord (tirets rouges).

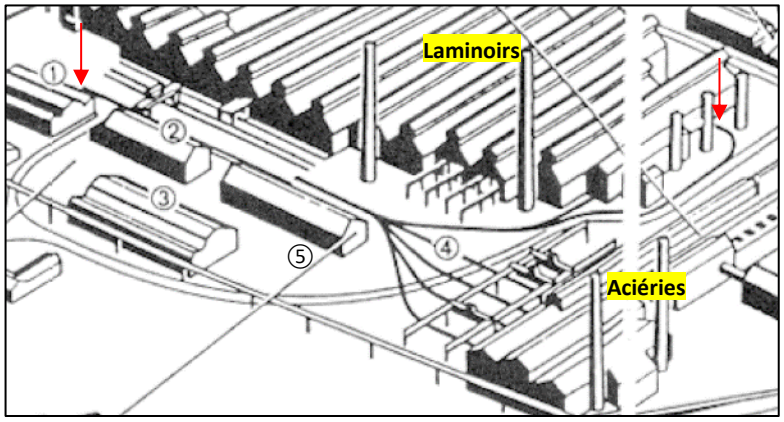


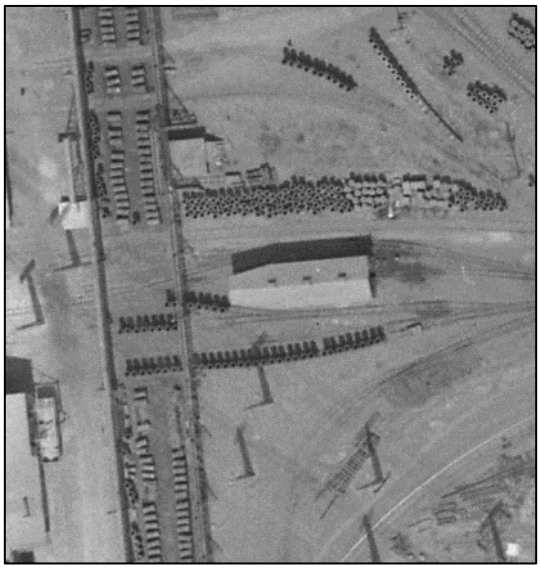


Au cours des années 1980, les voies ouest et sud, hauts-fourneaux, aciéries, crassier sont déposées. Les voies est sont partiellement conservées au niveau des anciens fours à coke et des laminoirs. Une nouvelle gare est créée au nord, à proximité des usines subsistantes. Aujourd'hui, l'accès au réseau se fait uniquement par le sud.

Le réseau de 77 cm

Non référencé sur la géographie ferroviaire, le réseau interne des usines en voie de 77 cm de large est repéré ④ sur le plan ci-contre. Il partait de l'atelier mécanique ①, passait devant la forge serrurerie ②, les tours à cylindre ⑤ et distribuait les aciéries et les laminoirs.

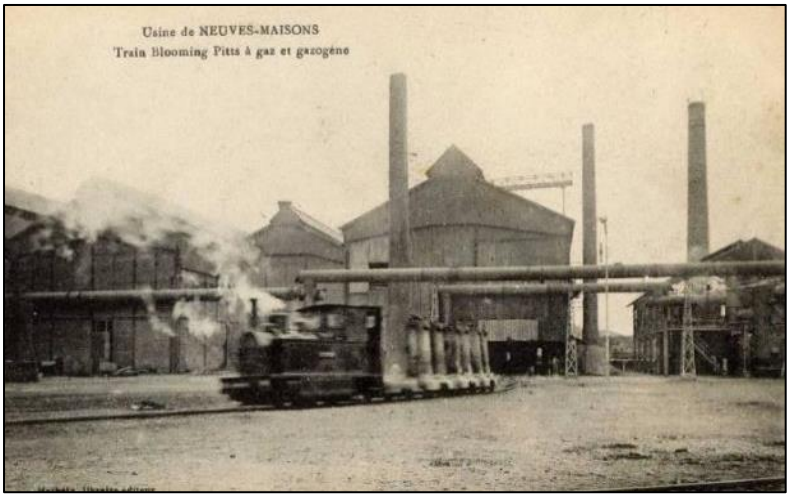




Il est visible sur la vue aérienne de 1964 et était utilisé pour déplacer les poches de métal en fusion.

La traction était assurée par deux locomotives à vapeur, auxquelles ont succédé deux locotracteurs diesel Berry 3598 P4 de 150 ch construits en 1957.

Ci-contre, la locomotive à vapeur *« La Boyotte »* (Hanomag Bt n°6735 de décembre 1912). Elle est visible sur le parking situé à l'emplacement de l'ancien pont de la rue Pierre et Marie Curie. Mais contrairement à ce que pourrait laisser penser sa localisation, elle ne circulait pas sur la voie métrique du Val-de-Fer, mais bien sur les voies à l'écartement de 0,77 m internes aux usines.



La seconde locomotive, type Bn2t n°1760, construite par la S^{té} de La Meuse (Liège) en 1902, est visible au Musée du Fer à Jarville.

Vous avez des informations à communiquer ? Contactez IRSP…
irsp-contact@sfr.fr