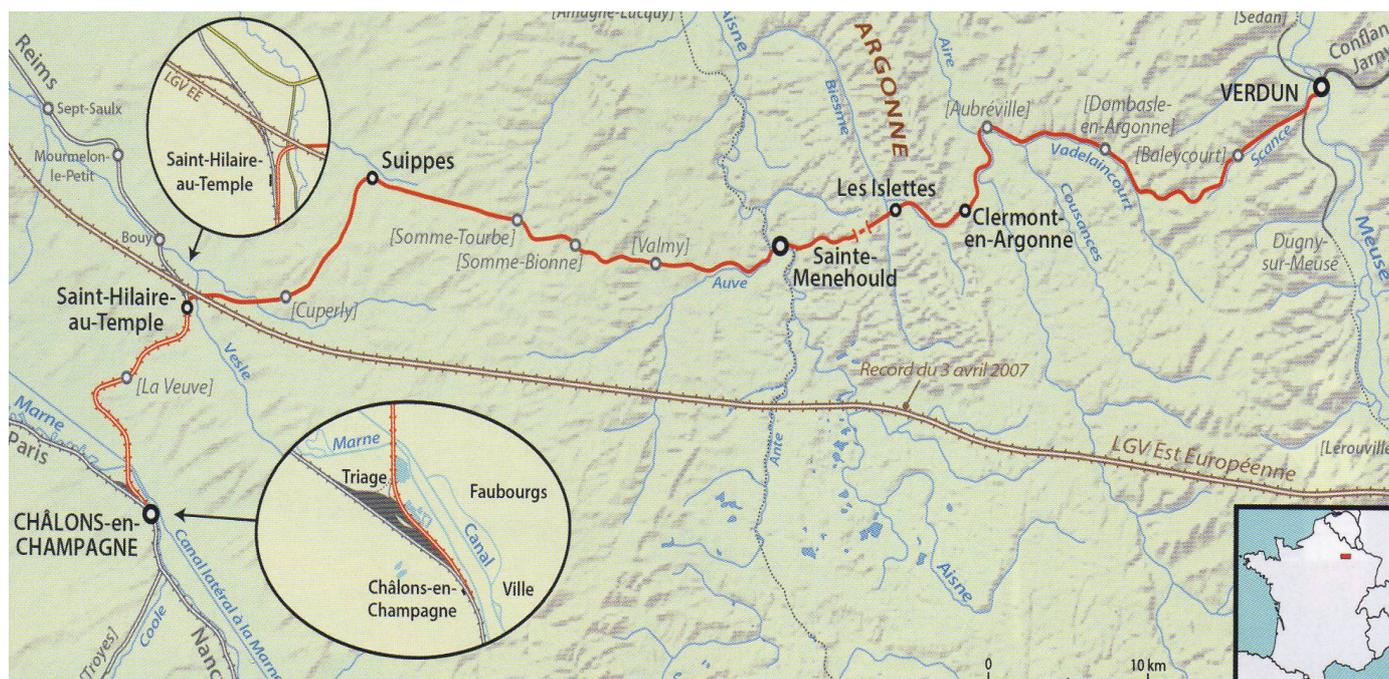


Schéma et étude la ligne de St-Hilaire-au-Temple à Verdun.

I- Tracé de la ligne



La ligne 5 (étiquetée 085 000 par la SNCF) commence à Saint-Hilaire au Temple par un embranchement sur la Ligne 10 qui relie Reims à Châlons-en-Champagne¹ (juste sous la LGV sur la carte ci-dessus).

Le raccordement sera décrit au paragraphe II.

Cette ligne est à voie unique avec des voies d'évitement (croisements des trains) dans 3 gares (Valmy, St-Ménéhould, Clermont-en-Argonne).

Elle file vers Suippes : c'est une ancienne ville de garnison qui alimentait la ligne de nombreux trains de permissionnaires. Depuis le « livre blanc » sur l'armée, beaucoup de régiments ont été déplacés ou dissous, ce qui a entraîné une perte importante de sa fréquentation.



La petite gare de Valmy :

- Avec ces 2 voies d'évitement.
- Et son locotracteur qui permet les manœuvres des rames provenant du silo situé juste derrière la gare.

De Saint-Hilaire à Valmy, la ligne a été étiquetée VUTR (Voie Unique à Transport Réduit) : des trains de céréales sont encore actifs sur ce tronçon, car à Valmy se trouve un silo relativement important.

Puis, juste après la gare de Valmy, une « croix de St-André » marque la fin des circulations, aucun train n'est autorisé à circuler, jusque Baleycourt (voir carte ci-dessus).

Jusque Sainte-Ménéhould, il n'y a aucun ouvrage d'art important.

La ligne parcourant une plaine céréale, les dénivelées sont limitées (10‰ maximum avec un plat sur 7km à St-Ménéhould, 6 avant, 1 après).

La voie, les traverses, le ballast sont relativement en bon état (traverses béton intercalées).

La gare de Sainte-Ménéhould est une ancienne gare de bifurcation² et fut, en son temps, relativement prospère (voyageur et fret).

¹ En fait, cette ligne se prolonge vers Chaumont en utilisant un tronçon commun avec la Ligne 1, Paris / Strasbourg entre Châlons et Blesme-Haussignémont (après Vitry-le-François).

² Avec la Ligne 6 qui allait d'Amagne-Lucquy (bifurcation sur la ligne Reims – Charleville) à Revigny-sur-Ornain.



Hélas, elle est, aujourd'hui (le 03/08/2020), en très mauvais état et ses infrastructures se sont dégradées massivement depuis la fermeture de la gare le 23 décembre 2013.

La photo ci-contre a été prise en mars 2014 (remarquez la voie d'évitement où se croisaient de nombreux trains), mais 6 ans plus tard le spectacle est affligeant, car dorénavant la nature a repris ses droits, mais surtout on peut constater de nombreuses dégradations...

Ensuite, la ligne, après une courbe vers Aubréville, file vers Verdun en traversant les divers vallons du massif de l'Argonne.

Les dénivelées sont nettement plus prononcées : 13 à 20 pour mille par endroit.

Un tunnel, appelé « Tunnel des Islettes » ou « Tunnel de l'Argonne » (voir la photo ci-contre, entrée côté St-Ménéhould) de 785m, demandera certainement une inspection, voire une révision, car totalement abandonné depuis la fermeture de la ligne.

Remarquez l'autre entrée qui voyait passer la 2^{ème} voie (dorénavant un chemin carrossable, mais dangereux). La ligne a été mise à voie unique entre 1972 et 1975.



Une « montée » avant d'arriver à Clermont-en-Argonne (13‰), se fait le long d'un remblai qui est très instable (l'érosion a entraîné un glissement du terrain). C'est pourquoi les vitesses des trains, quand la ligne était ouverte, étaient limitées à 40km/h, voire 20km/h (ce qui augmentait d'autant les temps de parcours).

Les travaux sur cette portion ont été évalués à 60Md'€ (ce qui a contribué, entre autres, à la décision de la Région de fermer la ligne).



Ci-dessus, la triste gare abandonnée de Clermont-en-Argonne avec ses voies d'évitement.

Après Clermont-en-Argonne, la ligne « serpente » dans des vallons, les « pentes » ne sont pas importantes (voir ci-après la reproduction du profil global de la ligne), mais se trouvent, sur ce tronçon, beaucoup de courbes assez « serrées » (300m de rayon parfois), ce qui limitait la vitesse des trains (90km/h, parfois 60km/h).

Remarque importante : aujourd'hui, tous les passages à niveaux (13 PN), entre Sainte-Ménéhould et Verdun ont vu leurs barrières démontées et même, dans certains cas (dans le village de Parrois, entre les Islettes et Clermont), les voies sont déposées sur ces PN (il semble que ce soit à la demande des élus que la SNCF a démonté ces voies, targuant que le passage devenait instable pour les camions...).

Peu après Baleycourt, mais avant Verdun, est situé un embranchement avec la Ligne 19 (ligne Pont-Maugis (Sedan) - Lerouville. Sur la carte ci-dessus on perçoit son tracé, au sud de Verdun,) qui voit arriver des trains de chaux provenant de l'usine de Dugny-sur-Meuse.

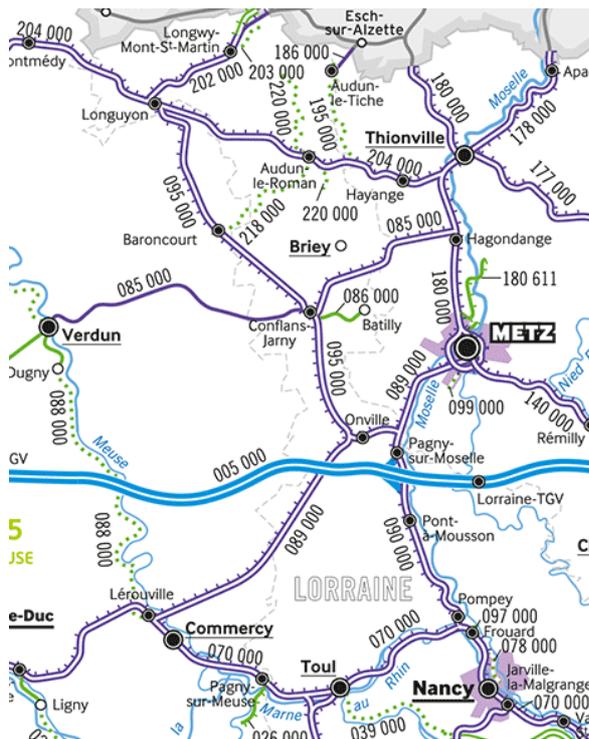
La fréquence est d'environ 1 train par jour vers l'Allemagne. Ces rames passent en gare de Verdun pour filer ensuite vers Conflans-Jarny et Metz.



Les deux voies au centre de la photo, voient encore passer les trains de chaux (voir le signal à l'entrée de la gare) provenant de Dugny-sur-Meuse. Les autres sont totalement abandonnées (parfois un ZX 73500 vient se garer le soir, sur une voie à droite, en attente de retour le lendemain vers Metz).

Voir ci-dessus, la photo montrant l'ensemble des voies de débord à l'entrée de la gare de Verdun (vides hélas... la rame à gauche n'étant même plus présente à ce jour)... au fond, le BV...

En revanche, sur la partie de la Ligne 5 entre Baleycourt et Verdun (plus particulièrement l'embranchement avec la Ligne 19) qui joint la zone industrielle de cette même localité à Verdun, aujourd'hui (le 03/08/2020) il semble qu'aucun train de fret n'empreinte plus ce tronçon et que les usines de cette zone ont fait le choix de la route pour leur transport.



La ligne se poursuit après Verdun : elle dessert Etain, puis Conflans-Jarny qui est une gare de bifurcation entre la Ligne 5 et la ligne de Pagny-sur-Moselle à Longuyon. Cet embranchement permet d'assurer une liaison entre Verdun et Nancy.

Puis, enfin, la fin de la ligne à Hagondange. Un peu au-dessus de cette ville, la ligne se raccorde sur la ligne de Metz - Thionville vers le Luxembourg (voir carte ci-contre).

Cette partie, Verdun – Hagondange, est encore en service et voit passer des TER (Verdun – Metz ou Nancy), mais également, évidemment, les trains de chaux qui montent ensuite vers l'Allemagne....

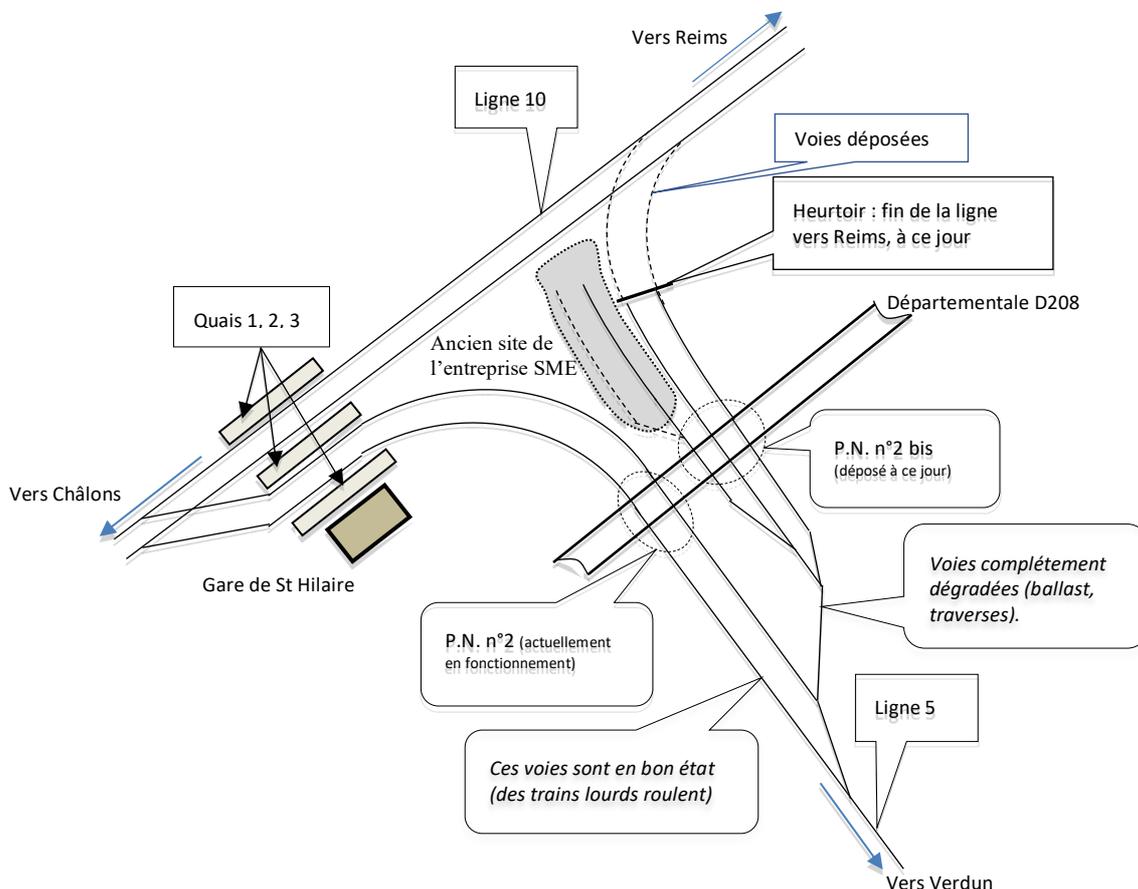
Remarque : la ligne est électrifiée entre Conflans-Jarny et Hagondange (25000V).

II- L'embranchement à Saint-Hilaire

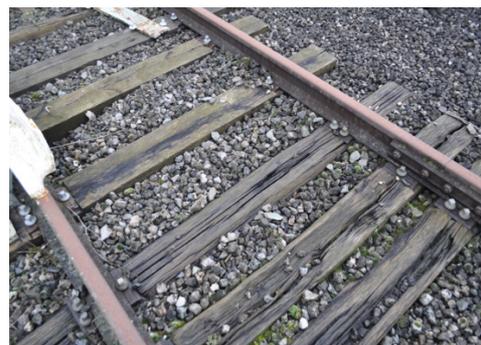
Voici ci-dessous, le schéma de cet embranchement.

Ce secteur est particulièrement important puisque, sur la Ligne 10, des trains SNCF nombreux assurent les « missions voyageurs » entre Reims et Châlons-en-Champagne, ainsi que du fret.

Donc, concernant la Ligne 5 qui devra être isolée de l'infrastructure SNCF (SNCF Réseau), dans cette gare une « rupture de charge » sera nécessaire, pour les voyageurs, donc des transferts entre les trains SNCF et les rames Taxi-train.



Un site pourra y être installé pour stocker les taxis-trains : en effet, sur les voies au-delà de la deuxième aiguille à droite (en provenant de Verdun), des voies de débord sont encore existantes, avec un heurtoir (au-delà, les voies ont été déposées il y a longtemps). Hélas, sur cette partie (toujours à droite en provenant de Verdun), l'état des traverses est passablement dégradé ainsi que le ballast. Une rénovation complète est donc à prévoir. Voir photos ci-contre et ci-dessous.





Sur la photo ci-contre, on perçoit les deux heurtoirs sur les deux voies qui composaient le raccordement vers Reims (on perçoit également l'état des traverses et du ballast).

Au fond on devine les caténaies de la Ligne 10, Reims – Châlons.



Photo ci-contre :

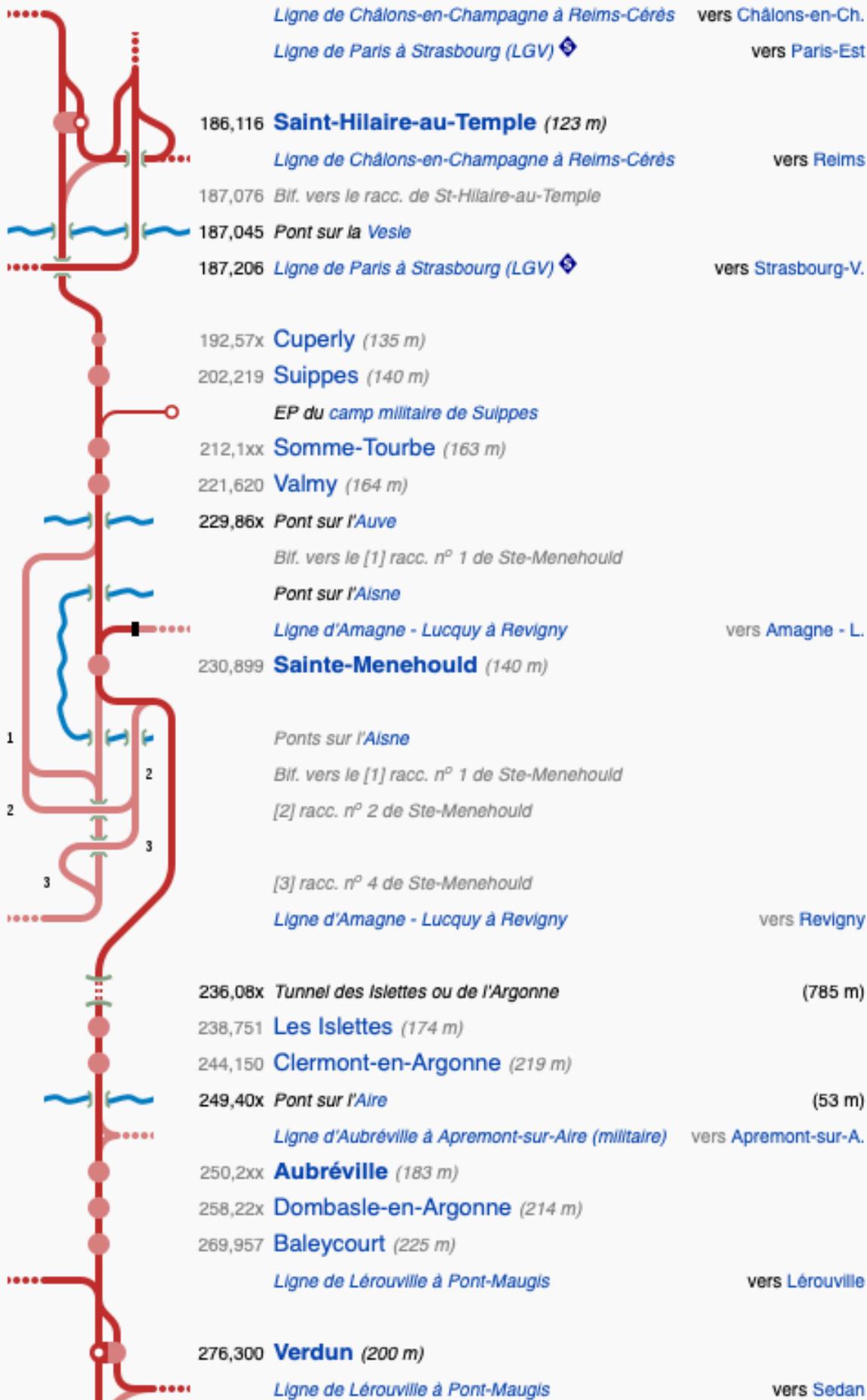
Le tronçon à gauche (après la 1^{ère} aiguille en provenant de Verdun, sur le schéma ci-dessus) qui compose le raccordement vers Châlons est encore en parfait état (remarquez les traverses béton).

Les trains de céréales en provenance de Valmy l'empruntent pour rejoindre le dépôt de Châlons.

Schéma de la ligne

[masquer]

Légende



III- Profil de la Ligne

