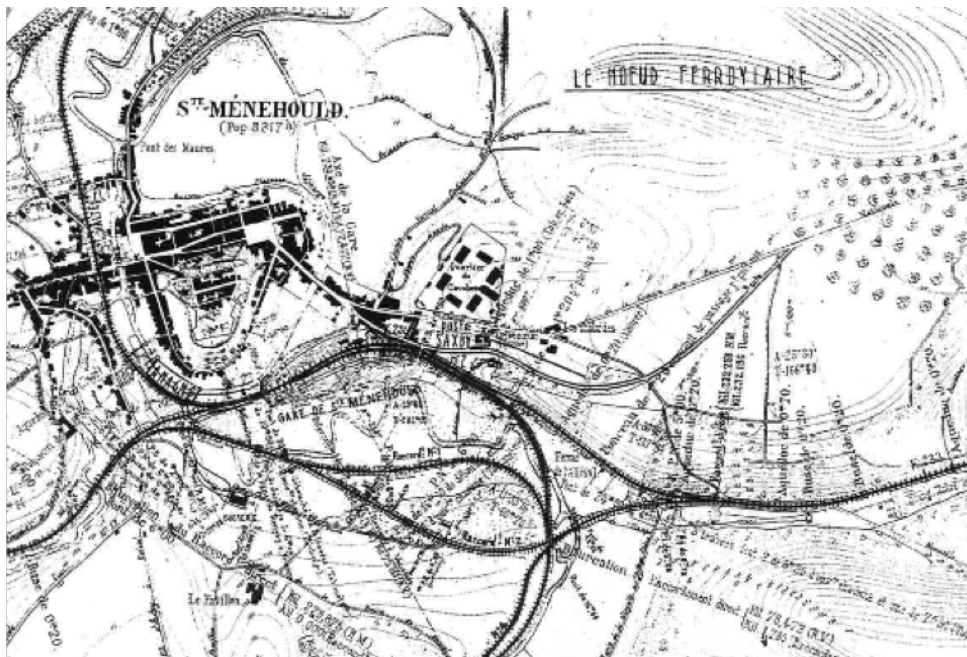


# LE RACCORDEMENT DE SAINT-HILAIRE AU TEMPLE : Toute une histoire...

### I- Une brève histoire de la Ligne 5 (origine Wikipédia : [https://fr.wikipedia.org/wiki/Ligne\\_de\\_Saint-Hilaire-au-Temple\\_à\\_Hagondange](https://fr.wikipedia.org/wiki/Ligne_de_Saint-Hilaire-au-Temple_à_Hagondange))

La ligne a été voulue par les villes de Reims et Metz après la déception du tracé de la



ligne Paris à Strasbourg (Ligne 1). Elle est évoquée pour la première fois par le Préfet de la Moselle, Albert Germeau, le 22 décembre 1841. La Compagnie des chemins de fer de l'Est va longtemps s'opposer à ce projet qui concurrence sa propre ligne, avant d'en récupérer la concession en fusionnant avec la Compagnie des chemins de fer des Ardennes.

**C'est une vue représentant le nœud ferroviaire de Sainte-Ménehould :**

De gauche à droite, on perçoit la Ligne 5, de haut en bas la Ligne 6 (Amagne-Lucquy à Revigny) avec au centre, les voies qui permettaient aux trains de ne pas traverser la gare. Sur le terrain (représenté au centre, moitié basse de l'image), on peut encore voir les remblais et les « sauts de moutons ».

Référence : n°66-67 de la revue « Horizons d'Argonne » en 1993.

Une convention est signée le 1<sup>er</sup> mai 1863 entre le ministre

des travaux publics et la Compagnie des chemins de fer de l'Est pour la concession de la ligne.

DIR.	STATIONS	Ligne 5											Ligne 6										
		11	27	19	17	4021	15	21	23	23	12	10	14	20	18	22	26	4024	32				
km.	Paris (P) ddp.	22 45	...	...	...	7 35	...	...	...	11 50	...	...	...	...	...	...	...	...	18 6				
41	●Châlons-s-M. (B) arr.	1 59	...	...	...	9 58	...	...	...	14 23	...	...	...	...	...	...	...	...	18 47				
47	●Saint-Hilaire-au-Temple (T) ddp.	2 38	...	...	...	...	...	...	...	17 22	...	...	...	...	...	...	...	...	19 19				
23	Cuperly	...	...	...	...	...	...	...	...	17 52	...	...	...	...	...	...	...	...	...				
43	●Somme-Tourbe	3 15	...	...	...	...	...	...	...	18 7	...	...	...	...	...	...	...	...	17 19				
47	Somme-Bionne (h.)	...	...	...	...	...	...	...	...	18 20	...	...	...	...	...	...	...	...	18 1				
52	Valny	...	...	...	...	...	...	...	...	18 27	...	...	...	...	...	...	...	...	18 1				
70	●Saint-Ménehould (M) ddp.	3 28	...	...	...	...	...	...	...	18 35	...	...	...	...	...	...	...	...	18 8				
73	Les Islettes	3 53	...	...	...	...	...	...	...	18 47	...	...	...	...	...	...	...	...	18 8				
81	Clermont-en-Argonne	4 06	...	...	...	...	...	...	...	19 7	...	...	...	...	...	...	...	...	18 8				
89	Dombasle-en-Argonne	4 25	...	...	...	...	...	...	...	19 32	...	...	...	...	...	...	...	...	19 2				
101	Baleicourt	4 36	...	...	...	...	...	...	...	19 42	...	...	...	...	...	...	...	...	19 4				
107	●Verdun (BH) arr.	5 1	...	...	...	...	...	...	...	20 13	...	...	...	...	...	...	...	...	19 6				
120	Eix-Abaucourt	5 35	...	...	...	...	...	...	...	20 21	...	...	...	...	...	...	...	...	19 6				
136	Etain	6 16	...	...	...	...	...	...	...	21 1	...	...	...	...	...	...	...	...	19 4				
142	Buzry	6 30	...	...	...	...	...	...	...	21 3	...	...	...	...	...	...	...	...	19 4				
148	●Conflans-Jarny arr.	6 51	...	...	...	...	...	...	...	21 5	...	...	...	...	...	...	...	...	19 4				
156	●Batilly	6 59	...	...	...	...	...	...	...	21 7	...	...	...	...	...	...	...	...	19 4				
156	●Amanvillers	6 17 7 45 11 25	...	...	...	...	...	...	...	21 10	...	...	...	...	...	...	...	...	19 4				
	Metz	6 38 8 4 11 43	...	...	...	...	...	...	...	21 31	...	...	...	...	...	...	...	...	19 4				
		6 52 8 19 11 56	...	...	...	...	...	...	...	21 43	...	...	...	...	...	...	...	...	19 4				
			7 24 8 55 12 31	...	...	...	...	...	...	21 19	...	...	...	...	...	...	...	...	19 4				

Un tableau horaire sur la Ligne 5, au début du siècle. Remarquez qu'il y avait un train de nuit Paris - Châlons puis Châlons - Amanvillers, et un autre avec un wagon restaurant...

Source : « Les chemins de fer de la Marne au début du XX<sup>ème</sup> siècle », D. Delattre, Eds Delattre.

vée le 7 juin 1873, l'ensemble de la ligne est à voie unique. La section Conflans-Jarny - Hagondange est ouverte en plusieurs étapes entre 1879 et 1925.

Le 11 juin suivant, l'Empereur signe un décret qui approuve la convention et déclare la ligne d'utilité publique.

Le 23 juillet 1867, la section Saint-Hilaire - Sainte-Ménehould est mise en service, puis Sainte-Ménehould - Aubreville le 12 août 1869, et Aubreville - Verdun le 14 avril 1870.

La section Verdun - Conflans - Jarny est achevée

La section Saint-Hilaire à Verdun a été mise à double voie le 10 mars 1880. Après la guerre de 1914-1918, le restant de la ligne l'est également.

Cette ligne dessert Hagondange, Conflans-Jarny, Etain, Verdun, Clermont en Argonne, les Islettes, Sainte-Ménéhould, Valmy, Suippes, et enfin Saint-Hilaire. Elle a été remise à voie unique entre 1970 et 1972 depuis Verdun (elle est non électrifiée depuis Conflans), avec des voies d'évitement dans les six dernières gares citées précédemment (hormis les Islettes).

**Quelques indications sur la gare de Sainte-Ménéhould** (PK 230,899, le PK 0 étant en gare de l'Est): ce fut une gare de bifurcation (mise en service le 23 juillet 1867), entre les lignes 5 et 6 (d'Amagne-Lucquy à Revigny s/ Ornain). Cette ligne 6 fut, en partie, déposée en 1972, mais, sur le terrain, près de Sainte-Ménéhould, on en perçoit encore de nombreux vestiges (la gare de Guise au centre de la ville, les plates-formes, les remblais, les ponts et « sauts de moutons », tout ceci proche du « bois Géraudel »).

Cette gare<sup>1</sup> fut très importante sur le plan militaire pendant la guerre 1914 – 1918 (un quai militaire de 350 m était disponible), elle disposait de 5 voies et 3 quais pour les voyageurs et la troupe.

Dans les années 1960, beaucoup de Ménéhouldiens se souviennent encore des nombreux wagons de fret qui, à l'arrêt sur les voies de débord, venaient déverser leur chargement sur les quais et ainsi alimenter les nombreux magasins de la ville (des cuisinières en fonte, par exemple !!). Mais, ce sont surtout les longues rames de 9 ou 10 wagons (tirés par des CC 72000 ou des CC 66000), des X 3800 (les fameux « Picasso »), les X 4300, puis enfin les X 73500 ou les AGC qui ont longtemps marqué l'arrêt dans cette gare, en laissant descendre et monter de nombreux voyageurs, dont beaucoup de militaires (les régiments de Suippes et Verdun).

Or, la disparition de ces militaires dans toute la région fut mise en avant par le Conseil Régional pour justifier la fermeture de cette ligne 5 ! Nos dirigeants, ainsi que ceux de la SNCF, veulent nous faire croire que tout cela date d'un autre temps... pour ce qui est des cuisinières... c'est exact!

**Mais également, sur la gare de Verdun chargée d'histoire** (PK 276,300)<sup>2</sup>: elle fut construite en 1868 à partir des plans de Gustave Eiffel, mise en service le 14 avril 1870 par la Compagnie des chemins de fer de l'Est. Cette gare a eu d'importantes fonctions militaires, en effet, après 1870 de nombreux forts et casernes furent construits autour de Verdun (annexion de l'Alsace et de la Lorraine par l'Allemagne) et les troupes arrivèrent par le chemin de fer. Evidemment, pendant la guerre 1914 – 18, le transport militaire (ainsi que fret) fut très important en raison de la proximité du front (voie sacrée). Après la guerre, l'armée française (ainsi qu'américaine) a poursuivi son implantation à Verdun et les départs/arrivées dans cette gare (vers Paris, Metz, Nancy, etc.) des militaires furent nombreux jusque



Voici une rame de 10 wagons tirée par 2 CC 66000 et un X 4300 à quai dans la gare de Sainte-Ménéhould, dans les années 70. Remarquez que le quai n°3 n'était déjà plus en fonction.  
Source : « Objectif Rail », n° 62.



La gare de Verdun en 2014 un samedi après-midi à l'arrivée d'un train en provenance Nancy...

1. \_\_\_\_\_

<sup>1</sup> voir sur le site : <http://www.menouettesvoisinsdargonne.fr/spip.php?article182>, revue n°41, La gare de Sainte Ménéhould du temps de sa splendeur.

<sup>2</sup> Ces informations proviennent des archives de M. Hélas, Président d'AUTERCOVEC, décédé en 2020.

dans les années 90/2000. D'une part, n'oublions pas que la sidérurgie fonctionnant à plein régime en Lorraine et autour de Verdun y a fait transiter de nombreux convois, jusque dans les années 80. D'autre part, elle fut un dépôt de locomotives important et une école d'apprentissage de la S.N.C.F. s'y est implantée.

Actuellement, les voies de débord sont bien vides, mais on peut encore observer le passage de convois de chaux (fabrique de Dugny) et de chlore (fabrique de Baleycourt). Avant 2013, parfois, quelques convois exceptionnels étaient détournés sur la Ligne 5, afin d'éviter les croisements sur la ligne Paris – Strasbourg (Ligne 1).

En revanche, le trafic voyageur reste important entre Verdun et Nancy (les étudiants en particulier) et c'est pourquoi la réouverture de la Ligne 5 aux voyageurs à l'ouest de Verdun est importante car elle permettrait d'augmenter ce trafic avec des liaisons vers Reims et Paris qui nous paraissent pérennes.

Pour conclure cette partie historique, laissons la parole à M. Philippe MOREL qui a écrit un article sur la Ligne 5, dans « l'Objectif Rail » n°62, en avril 2014. Le titre de cet article est « Une fermeture prévisible », la fin est suffisamment éloquente, bien que triste, la voici : « **Une vieille recette** : La recette est connue, classique, et éprouvée : pour pouvoir fermer la ligne, il faut présenter des chiffres calamiteux. Facile : on fait des horaires impraticables (trop tôt, trop tard...), on propose une desserte squelettique et peu attractive, on abaisse la vitesse de circulation en allongeant corrélativement les temps de parcours : voilà déjà de quoi faire fuir la moitié de la - maigre - clientèle encore captive. Pour le reste, c'est facile : on lance des travaux inutiles qui plombent les coûts de revient (un grand classique, les travaux avant fermeture). Avec ces remèdes de cheval administrés sur le long terme, vous pouvez être quasiment sûr de votre coup. D'ailleurs, la Région a annoncé que le trafic était en baisse de 14% entre 2011 et 2012. La période de crise économique fera le reste : comment justifier à l'heure où l'argent se fait rare, de dépenser des masses de subventions à fond perdu dans un service médiocre et cher. Et c'est vrai que dans certains cas, un bon autocar vaut mieux qu'un mauvais train. Après tout, celui-ci n'est qu'un moyen de transport à qui on demande d'être efficace et performant... Dans le cas de Châlons - Verdun, pas sûr que les décideurs aient fait le bon choix en se faisant "fourguer" des autocars qui seront aussi vides que les trains et qui finiront par disparaître à leur tour. Et peut être plus vite qu'on ne le pense ! ».

## II- Le raccordement et son histoire récente

La gare de Saint-Hilaire au Temple est une gare de bifurcation : elle se situe au raccordement de la ligne 5 (n° 085000 selon le numérotage de R.F.F.) venant de Verdun, et de la ligne 10 (n°81000 selon le numérotage de R.F.F.) qui part de Reims, vers Châlons en Champagne... Actuellement ce raccordement qui est toujours en service pour le fret, est composé de deux voies, dont une d'évitement. Ces deux voies forment une large courbe (voir schéma ci-dessous), elles traversent la gare de Saint-Hilaire (entre les quais 1 et 2), les aiguilles de raccordements se situant après la gare, vers Châlons.

Par contre, le raccordement vers Reims n'est plus en service. En effet, les deux voies qui prennent naissance sur la voie d'évitement décrit précédemment, se terminent en impasse avec deux heurtoirs (voir schéma)... Il est très difficile de connaître la date à laquelle ces voies de raccordement furent tronquées, donc quand le trafic voyageur directement vers Reims (et fret) s'arrêta... Cette partie du raccordement fut également utilisé par les services du « chemin de fer militaire » (actuellement dépôt de carburant de Bouy, qui a fermé en 2016). L'embranchement, qui fut connecté directement sur la Ligne 10, est toujours présente, mais pas utilisée.

Les questions sont :

- Est-il nécessaire de réactiver l'embranchement vers Reims ? (donc rendre possible un trafic direct vers Reims, sans passer par la gare de St-Hilaire).
- Quel en sera son coût ?

Des arguments intéressants semblent aller en ce sens (voir ci-dessous).

Il est peut être intéressant de préciser que la plate-forme adjacente à ce raccordement fut allouée en 1975 à une entreprise de recyclage, la S.M.E. dont le siège est à Epernay et qui a utilisé une voie de débord existante pour garer du matériel ferroviaire réformé destiné à la démolition. Quand cette entreprise s'est implantée, une seule voie en impasse existait, une seconde a été posée pour faciliter l'exploitation... elle est déposée à ce jour. Ce partenariat cessa à la suite de la décision unilatérale de la SNCF de ne plus desservir cet embranchement à compter du 10 décembre 2010.

Revenons au raccordement<sup>3</sup>... le tronçon vers Reims (voir le schéma) est donc à l'abandon et sa structure (les traverses) se dégrade très rapidement. Si l'on veut que ce raccordement fonctionne de nouveau, c'est 800 m de voies (et les traverses) qu'il serait nécessaire de remplacer. De plus, on peut constater, sur place, que ces deux « extrémités » se situent au-dessous de la Ligne 10, donc, un remblai serait nécessaire pour reconstruire le raccordement.

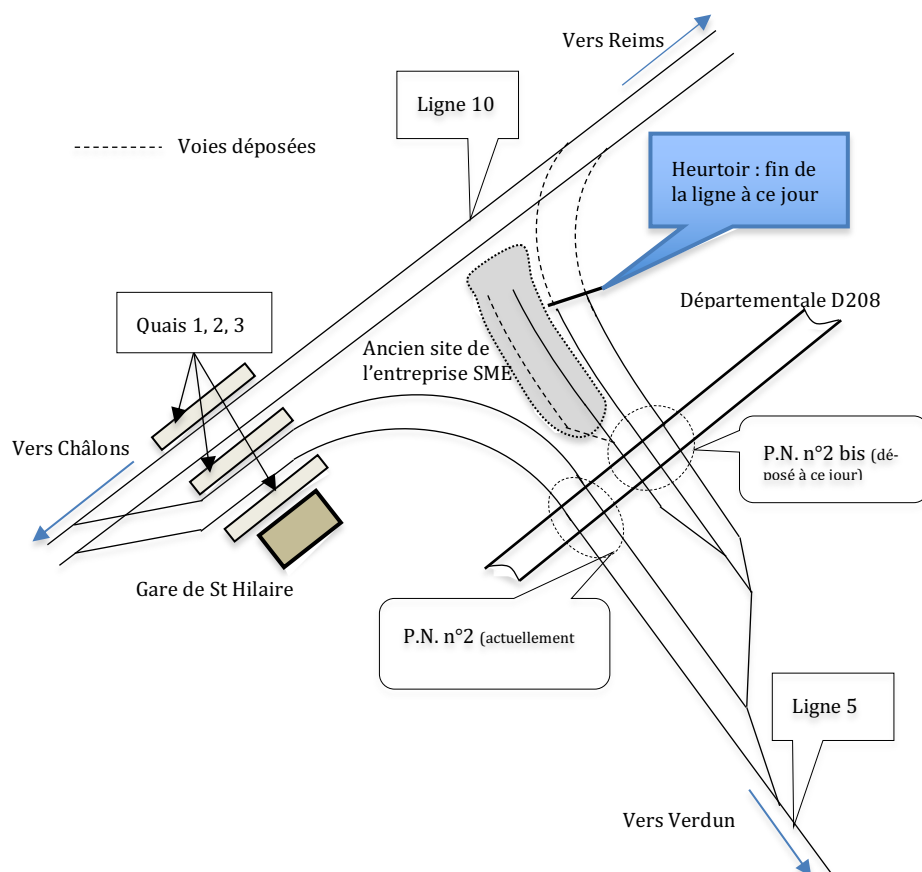
Il est important de remarquer (voir le schéma ci-dessus) que le raccordement, dans la partie inférieure (vers Verdun), « coupe » la route départementale D208. A cet endroit, c'est cinq voies qui composent le raccordement et à l'origine deux barrières seulement les « englobaient » (les PN n°2 et 2 bis sur le schéma ci-contre ne comportaient, en fait, que ces deux barrières).

Le PN 2 englobe toujours les voies de la ligne 5 - le PN 2 bis englobait, les deux voies du raccordement direct plus la voie desservant l'EP de la S.M.E. La S.N.C.F. décida d'implanter un P.N. automatique mais seulement sur les deux premières voies (P.N. n°2 sur le schéma). L'autre partie (P.N. n°2 bis sur le schéma), utilisée exclusivement par la S.M.E conserva son P.N. manuel (les passages de rames que les agents refoulaient n'étaient pas nombreuses et ils géraient eux-mêmes l'abaissement des barrières quand cela était nécessaire).

Après l'arrêt de sa collaboration avec la S.M.E, la S.N.C.F. déposa ces deux barrières manuelles (en 2013)...

Outre le prix de la reconstruction, c'est ce nouveau P.N. qui va « cristalliser » une opposition de la part de S.N.C.F. (à ce moment là, R.F.F).

De nombreux projets que nous décrivons dans l'article « **Propositions pour une réouverture** », plus ou moins onéreux mais certains parfaitement réalisables, devront être étudiés.



1. \_\_\_\_\_

<sup>3</sup> Il faut également savoir qu'aujourd'hui le poste d'aiguillage de Saint-Hilaire gère également un raccordement sur la ligne TGV-Est, ce qui permet à quelques rames TGV de desservir Châlons puis Bar le Duc.