Revue d'histoire des chemins de fer

Revue d'histoire des chemins de fer

28-29 | 2003
Ateliers et dépôts du Matériel ferroviaire

Dépôts et ateliers lorrains de Nancy et de Blainville

Lorraine depot and workshops, Nancy and Blainville

Yves Broncard

OpenEdition Journals

Édition électronique
URL : https://journals.openedition.org/rhcf/1786
DOI : 10.4000/rhcf.1786

Éditeur
Rails & histoire

Édition imprimée
Date de publication : 1 décembre 2003
Pagination : 353-374
ISBN : 0996-9403
ISSN : 0996-9403

Référence électronique
Yves Broncard, « Dépôts et ateliers lorrains de Nancy et de Blainville », *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 28-29 | 2003, mis en ligne le 31 décembre 2014, consulté le 22 avril 2022. URL : http://journals.openedition.org/rhcf/1786 ; DOI : https://doi.org/10.4000/rhcf.1786

Tous droits réservés

Yves BRONCARD

Dépôts et ateliers lorrains de Nancy et de Blainville

Metz et Nancy furent les premières cités de Lorraine reliées par le chemin de fer (1850). Ce furent, au fil du développement économique de la province, les deux premiers centres ferroviaires de celle-ci. Metz fut marquée par ses extensions, sans limites de superficie, sous les directives de l'annexion allemande de 1871 à 1918. Nancy fut, dès l'origine, étranglée par le tissu urbain environnant : on reporta le trafic des marchandises sur Blainville, mais on mit cent ans pour trouver une solution pour la « désincarcération » du dépôt et de l'entretien de Nancy-Ville, enfin déménagés à Heillecourt. Ces décisions, trop tardives, furent annihilées par l'électrification des lignes principales de la région est de la SNCF.

L'arrivée du chemin de fer de Paris à Strasbourg

La concession de cette voie ferrée est adjugée à la Compagnie du chemin de fer de Paris à Strasbourg en 1845. À cette même compagnie avait été accordée la concession de la ligne Metz à Nancy. Pour la ligne de Strasbourg, plusieurs tracés furent proposés. Entre Bar-le-Duc et Nancy, on retient celui qui ressortait des études de l'ingénieur des Ponts et Chaussées et polytechnicien Charles Le Joindre, privilégiant le passage par le col de Loxéville, Lérouville, Toul et la vallée de la Moselle, Frouard (où l'on rejoignait la ligne de Metz) puis la vallée de la Meurthe.

La ville de Nancy, alors peuplée de 40 000 habitants, est ceinturée à l'Est par le canal de la Marne au Rhin, voie d'eau creusée entre 1840 et 1851. Le tracé de la voie ferrée (arrêté en 1845), au pied des anciens remparts, complète, à l'Ouest, la tenaille dans laquelle sont enserrées la ville Vieille et la ville Neuve. À l'intérieur, à proximité de la voie ferrée en construction, l'urbanisation est encore peu dense. De l'autre côté, hormis le cimetière de Préville, jusqu'aux limites de la commune les routes des faubourgs Stanislas et Saint-Jean donnent surtout accès, au travers de propriétés maraîchères et rurales, aux villages de Laxou et Villers-lès-Nancy. Néanmoins, les ponts enjambant la future voie ferrée par ces routes sont inscrits dans les devis de construction dressés en 1845 (judicieuse prévoyance !).

L'emplacement de la gare (du débarcadère !) sera l'objet d'un nombre invraisemblable de projets : il faudra attendre 1856 pour que cette gare soit construite, à son emplacement actuel, entre les deux ponts des deux faubourgs. Aussi, pour l'inauguration de la ligne de Paris à Strasbourg, en août 1852, le prince-président Louis Napoléon avait-il été reçu dans une gare provisoire, érigée pour la circonstance.

Mais, deux ans auparavant, le premier train venant de Metz était arrivé à Nancy (sans inauguration officielle), s'arrêtant devant des baraquements tenant lieu de gare. Bien entendu, la locomotive remorquant le convoi avait dû être tournée avant le voyage de retour, sur une simple plaque d'entrevoies et probablement après avoir été dételée de son tender. Aucune installation spéciale n'était alors réservée au matériel roulant. Il faut rappeler que le traité de concession du chemin de fer précisait que l'État fournissait les terrains, les terrassements, les ouvrages d'art, les gares et bâtiments des stations et des ateliers et les maisons de garde. En revanche, la compagnie exploitante avait en charge l'acquisition des locomotives, des voitures et des wagons ainsi que l'outillage des ateliers de réparation.

Un dépôt et des ateliers nécessaires pour Nancy

La Compagnie du chemin de fer de Paris à Strasbourg avait d'abord projeté d'installer des ateliers de réparation à Nancy. Mais, redoutant (déjà !) les rapports sociaux avec les cheminots, les édiles locaux suggérèrent de déplacer ces établissements à Frouard : finalement, ils furent construits à Montigny-lès-Metz. Comme il était tout de même nécessaire de disposer, à Nancy même, d'installations adéquates pour l'accueil, la préparation et le petit entretien du matériel roulant, en 1851 on dessina un dépôt provisoire comportant une rotonde pour garer 16 locomotives autour d'un pont tournant de 12 m de diamètre, deux remises pour 20 voitures, un atelier de 560 m^2 et un réservoir d'eau. Ces constructions furent mises en service en 1854 sur un emplacement que l'on aurait pu croire choisi pour sa médiocrité.

Des hauteurs de Laxou coulait le ruisseau de Sainte-Anne, se jetant dans la Meurthe après avoir contourné la ville par le Sud. Avant les limites urbaines de la cité, ce cours d'eau arrosait une zone marécageuse dénommée « Étang Saint-Jean ». Un monument rappelait que, là, Charles Le Téméraire avait trouvé la mort en 1477. C'était une propriété privée de 7 hectares qui fut acquise par la Compagnie de l'Est en 1852. Les premières installations « Matériel et Traction » (MT)

de Nancy furent bâties sur des terrains remblayés et asséchés de cet étang et, d'abord, en bordure de celui-ci[1].

Entre-temps, la construction de la gare proprement dite, entre les ponts des faubourgs Stanislas et Saint-Jean, avance, avec le BV (bâtiment voyageurs) lui-même, côté ville (90 m de long, 15 m de large dans sa partie centrale, 10 m pour les ailes), une grande halle métallique de 98 m de long couvrant les trois voies à quai et une remise à voitures, presque aussi longue que le BV, côté du dépôt municipal de mendicité Saint-Léon. Seize plaques tournantes desservent les voies à quai et celles de la remise. Mais, déjà, on constate l'exiguïté de ces installations pour un trafic qui croît rapidement. Dès 1858, on construit une deuxième rotonde « sud » également pour 16 locomotives, avec un bâtiment intermédiaire la reliant à la rotonde « nord ». Un bâtiment rectangulaire à 13 voies augmente les capacités de remisage et d'entretien des machines. L'extension des surfaces affectées au Matériel et Traction et à la construction (service voie et bâtiments, VB) va se faire sur les terrains de l'Étang Saint-Jean jusqu'à la limite de la rue Jeanne-d'Arc, nouvelle voie urbaine nord-sud des années 1860.

Des événements et leurs effets

L'évolution croissante de l'activité des installations nancéennes est consécutive à divers événements. Sur une déclaration d'utilité publique de 1853 de la liaison de Nancy à Gray, la ligne de Blainville à Épinal était ouverte en 1857. Cette mise en service s'accompagnait de la création à Blainville et à Épinal d'une dépendance Traction du dépôt de Nancy. Notons qu'était également rattaché au centre lorrain un petit dépôt créé à Lérouville abritant les machines de renfort pour les convois circulant sur la rampe de Loxéville. De plus, la ligne de Nancy à Vézelize et Mirecourt est ouverte en 1872, celle de Nancy à Château-Salins en 1873 et l'embranchement de Pompey à Nomény date de 1882. Enfin, pour décongestionner la gare de Nancy d'un trafic de transit – la gare dite de Nancy-Saint-Jean étant « d'arrêt général » –, une ligne de ceinture, à voie unique, est construite entre Champigneules et Jarville, tracée à l'est de la ville entre le canal de la Marne au Rhin et la Meurthe. Achevée en 1883, elle sera dédiée au seul trafic marchandises, desservant une multitude d'embranchements industriels et jouant surtout un

1- Les terrains sur lesquels est construite la gare de Nancy sont encore gorgés d'eau et l'on dut recourir à de véritables caissons étanches pour construire, en 1959, les passages sous les voies desservant les quais.

rôle local autour de Nancy-Saint-Georges, sans guère influencer le transit sur la ligne principale. La traction sur toutes ces lignes était assurée par des locomotives du dépôt de Nancy que l'on dénomme Nancy-Étang. Mais l'événement majeur de cette période demeure la guerre franco-prussienne de 1870-1871 et ses conséquences. Les nouvelles limites d'États voient l'institution de gares-frontière proches de Nancy et en particulier celle d'Avricourt sur la ligne de Strasbourg.

Là, les machines prussiennes du réseau d'Alsace et Lorraine relayent celles de la Compagnie de l'Est. Des annexes du dépôt de Nancy sont installées à Pagny-sur-Moselle et à Avricourt. Au moins 10 000 personnes quittent la Lorraine occupée et viennent s'installer à Nancy. Autour du fer et de l'exploitation du sel de nombreuses entreprises industrielles apparaissent, donnant un essor économique considérable à la ville qui voit sa population passer à 100 000 habitants à la fin du XIX^e^ siècle. Bien entendu, la ville s'étend et se couvre d'habitations, surtout à l'ouest de la voie ferrée, mais avec un plan d'urbanisme d'abord mal clarifié par la municipalité. Petit à petit, la voie de la ligne de Paris à Strasbourg devient l'axe de symétrie géographique de la ville et les terrains qu'elle occupe, inextensibles, interdisent les agrandissements d'installations nécessaires à l'exploitation. Le dépôt et les ateliers de Nancy-Étang se sont d'abord épanouis sur les terrains acquis en 1852, puis se trouvent enserrés dans les quartiers résidentiels de la ville, apportant des nuisances qui seront dénoncées durant une cinquantaine d'années : le bruit, mais surtout les fumées particulièrement ressenties alentour, si des conditions climatiques de la cuvette nancéenne sont favorables à leur stagnation (fig. 1).

En 1884, le plan d'implantation des voies du dépôt a été modifié pour améliorer la circulation des machines : autres quais à combustible, chariot transbordeur dans l'atelier des machines, triangle de tournage à partir de la rotonde nord. Un nouvel atelier de petit entretien du matériel remorqué est construit en bordure de la rue Jeanne d'Arc (fig. 2). Cependant, la troisième section du service VB dispose toujours d'une surface appréciable (un quart du total) pour son parc de matériel. Au Sud, l'enceinte des emprises du dépôt longe la rue de l'Étang. On trouve, d'un côté, les immeubles de la compagnie pour le logement du chef de dépôt et des sous-chefs. De l'autre et dans les rues avoisinantes, ce sont de petits immeubles locatifs avec jardinets où s'installeront les roulants et les sédentaires du dépôt avec leur famille. Le quartier des cheminots se déploie dans un triangle bordé par cette rue de l'Étang, la rue du Mont-Désert et la rue Jeanne d'Arc. À la fin du siècle, l'effectif total de personnel MT et VB avoisine le millier de cheminots.

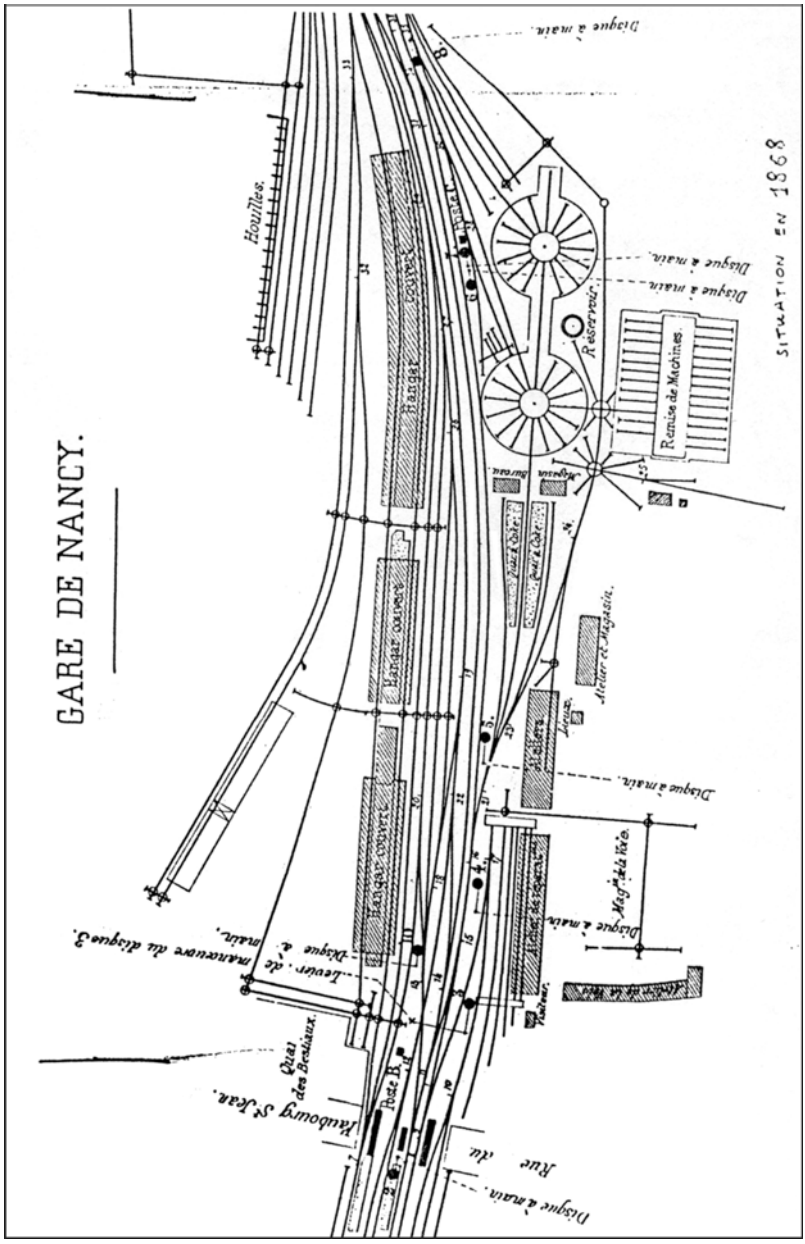

Figure 1. Gare de Nancy. Situation en 1868. Dessin de J. Gérard (chef de dépôt à Nancy) extrait de son essai sur l'histoire du dépôt de Nancy, multigraphié. Coll. SNCF.

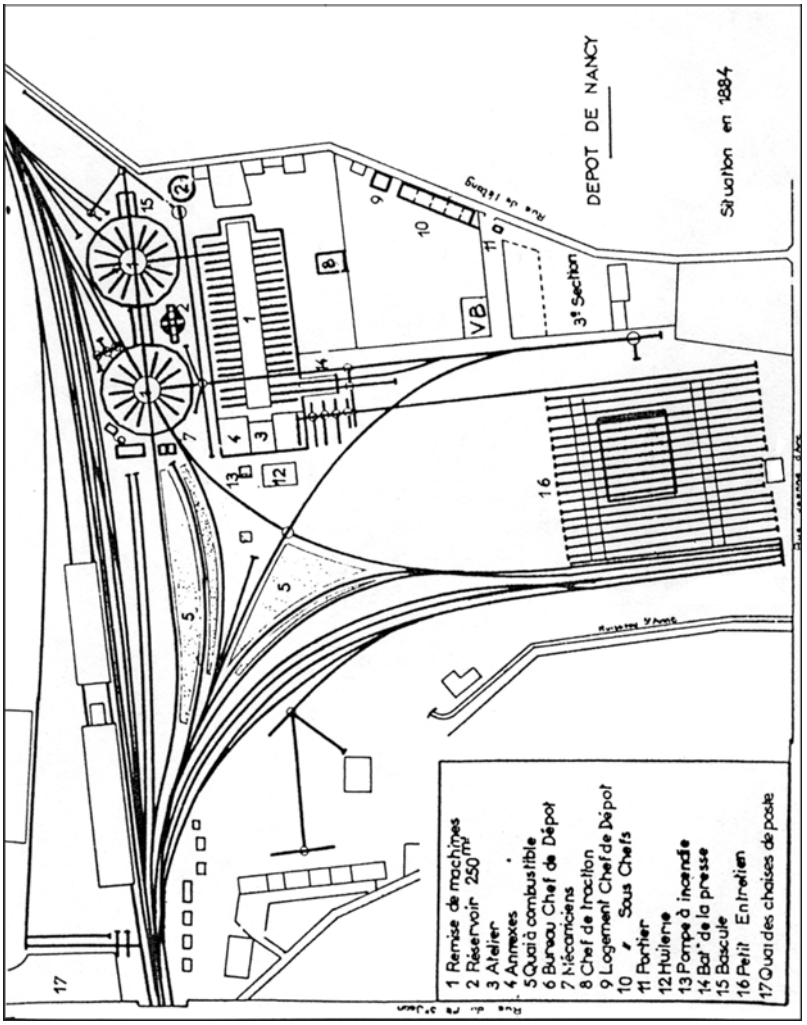

Figure 2. Dépôt de Nancy. Situation en 1884. Dessin de J. Gérard (chef de dépôt à Nancy) extrait de son essai sur l'histoire du dépôt de Nancy. Coll. SNCF.

Les années 1850 virent l'établissement fréquenté par des machines voyageurs à roues libres (111), des *Cramptons* remorquant les trains de Paris à Strasbourg (fig. 3), des 120 et des 021, des *Engerth*, des 220-2400 et, à partir du début du siècle, des locomotives à trois essieux moteurs 230-3400 et, plus tard, des 230-3100. Pour le trafic marchandises, les 030 et 040 furent nombreuses jusqu'à l'ouverture du dépôt-annexe de Blainville.

Figure 3. Escale de la Crampton n° 80, à Nancy, le 7 avril 1950, lors du centenaire de la ligne Metz-Nancy. À l'arrière-plan : l'atelier « autorails ». Cl. Y. Broncard.

Avant la Première Guerre mondiale, Nancy-Étang donne asile à une centaine de machines. Il a fallu, une nouvelle fois, remanier les installations (fig. 4). On a rasé la rotonde sud : à sa place, on a monté une plaque tournante de 24 m pouvant accueillir les plus longues machines de la compagnie et leur tender. On déplace les quais à combustible desservis par des grues pour le remplissage des tenders ou des soutes. L'implantation des voies d'entrée et de sortie est modifiée pour former un triangle de retournement accessible aux machines à grand empattement. Ces dispositions perdurent jusqu'à la disparition du dépôt en 1952. Nancy est préservée de l'invasion durant la guerre de 1914-1918, mais celle-ci entraîne un surcroît d'activité, malgré les réductions du nombre de trains de voyageurs. Trains militaires ou trains de marchandises sont sous le feu des canons ennemis de 130, les zeppelins ou les avions se chargent d'accentuer les dégâts des premiers, toute la ville étant touchée durant les quatre années du conflit. Mais la reconstruction est rapide et, au début des années 1920, Nancy dispose de 112 locomotives dont quelques-unes d'origine allemande entrées dans le parc au titre des réparations de guerre.

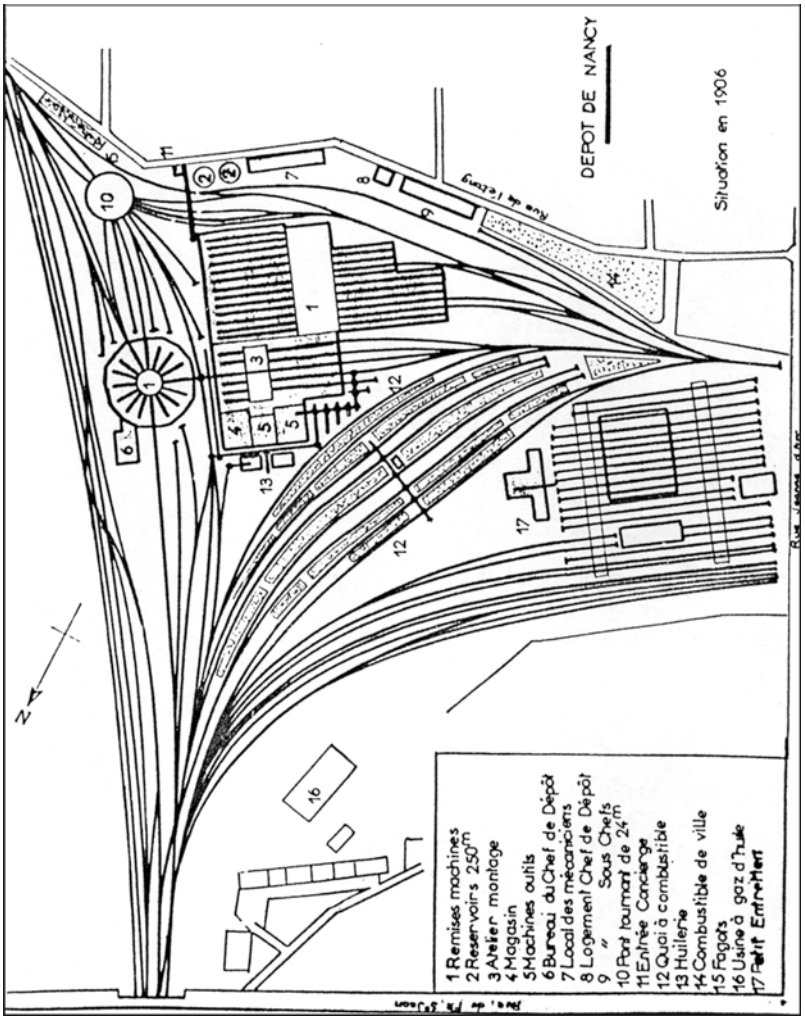

Figure 4. Dépôt de Nancy. Situation en 1906. Dessin de J. Gérard (chef de dépôt à Nancy) extrait de son essai sur l'histoire du dépôt de Nancy. Coll. SNCF.

Notons que les *Mountains* 241 A de la Compagnie de L'Est, affectées aux principaux rapides de la ligne 1, font régulièrement étape en Lorraine avant 1939. Après la guerre, le relais de machines avait lieu à mi-chemin entre Paris et Strasbourg, à Bar-le-Duc dont le dépôt partageait ce type de machines avec celui de Paris-La Villette. Les *Pacific* S 14 de l'AL (réseau d'Alsace-Lorraine) viennent régulièrement de Strasbourg en Lorraine.

En 1930, l'atelier de Nancy est équipé pour effectuer des levages de locomotives 230 K (fig. 5). Quelques années plus tard est créé un centre d'autorails, classé en 1938 parmi les plus importants de France. Dans une remise à six voies, toutes sur fosses, peuvent être effectuées toutes les opérations d'entretien des 15 autorails Renault affectés à cette base. Le centre est dirigé par un sous-chef sous l'autorité du chef de dépôt mais disposant d'une quasi-autonomie. En 1939, des autorails *Standard* compléteront le parc Renault. Ces installations spécialisées sont implantées le long de la rue de la Commanderie.

Figure 5. Les locomotives 230 K 277, pensionnaires de Nancy, et 241 A51, de passage au dépôt (août 1950). Cl. Y. Broncard.

L'année 1929, année de record de trafic, avait fait sentir encore plus les difficultés d'exploitation liées à l'exiguïté de la gare de Nancy. On avait créé en direction de Jarville un faisceau de voies pour les trains du trafic RA (régime accéléré) et le garage des rames de voitures, on cherchait à reporter sur Nancy-Saint-Georges les opérations marchandises de la « Petite Vitesse ». Mais, cette année-là, on entama la construction d'une ligne « évite-Nancy » entre Toul et Rosières par la vallée de la Moselle, par laquelle on voulait écouler le trafic marchandises. Cette ligne fut ouverte en 1933, ce qui décongestionna le goulot de la gare de Nancy.

Un nouveau projet de transformation du dépôt vapeur fut étudié qui comprenait la suppression de la dernière rotonde, le déplacement des bureaux, la transformation des logements de sous-chefs en vestiaires. Le coût de ces travaux n'apportait pas la solution demandée par la municipalité depuis 1912 qui passait par la suppression de ce « nid à fumées » dans la ville (fig. 6). Et l'on reprit de nouvelles études en 1939, rompant avec tous les projets antérieurs d'amélioration puisqu'elles dissociaient le service des voyageurs proprement dit (quelques 75 trains journaliers, à l'arrivée et au départ) du dépôt des locomotives (fig. 7).

Figure 6. Dépôt de Nancy-Étang en août 1950. Au centre : 231 C 406 ; à droite : le train 1 Paris-Strasbourg avec voitures CIMT sur pneus Michelin et 230 K 274 d'Hausbergen. Cl. Y. Broncard.

Encore un projet et transfert du dépôt

Le dernier projet prévoyait le report des installations en dehors de la proche agglomération. On retenait un emplacement situé entre les lignes de Paris à Strasbourg et celle de Nancy à Mirecourt, peu après la gare de Jarville. L'étude détaillée des constructions et des équipements était chiffrée et la réalisation était inscrite dans le programme d'investissements de la région est de la SNCF en janvier 1941.

Une deuxième phase de ce projet concernait également un remodelage de la gare voyageurs, conservée sur son site initial mais reconstruite à la hauteur des ponts Stanislas et Saint-Jean et aménagée, avec accès directs du premier étage aux cinq quais desservant neuf voies. À l'emplacement de l'ancien dépôt devait être créé un faisceau de

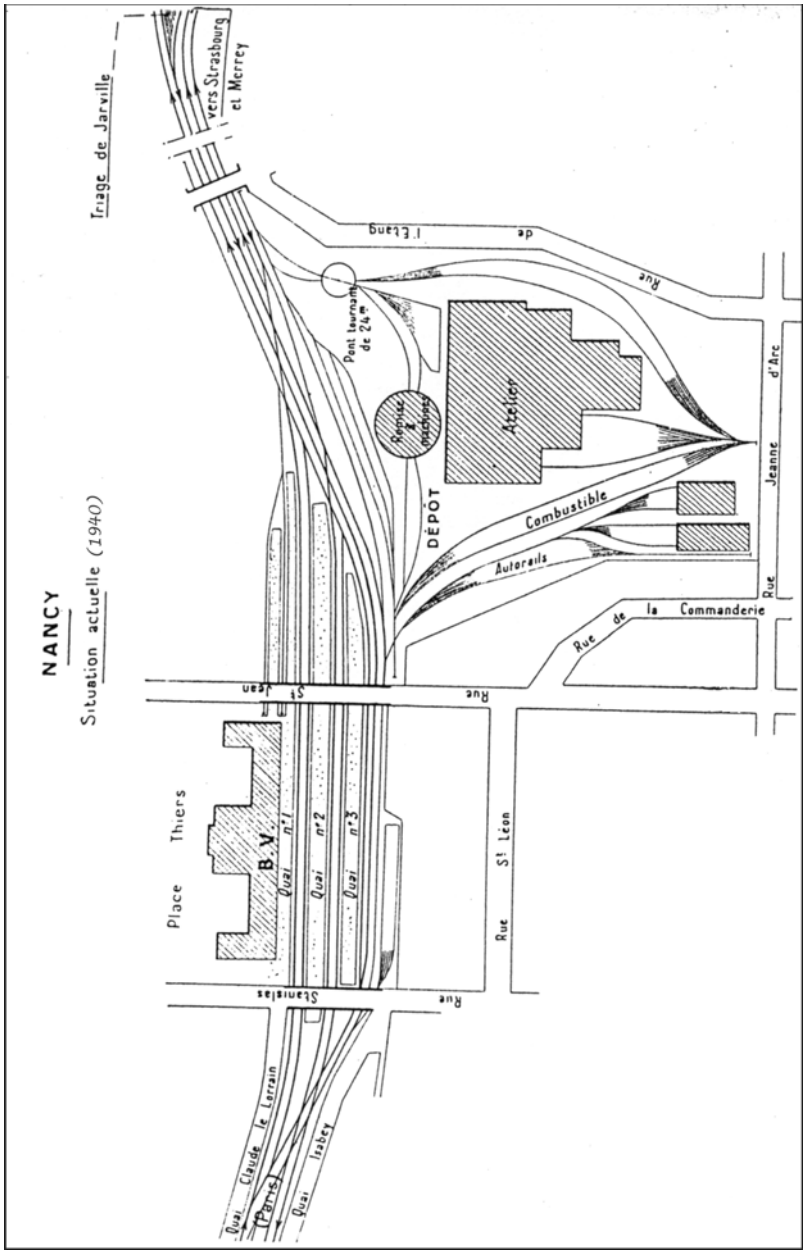

Figure 7. Gare de Nancy. Situation en 1940. *Revue générale des chemins de fer*, 1er janvier 1941.

garage pour les rames et « voitures de forcement », mais devaient être préservés trois voies d'attente de machines, le pont tournant de 24 m et l'atelier des autorails. Les terrains rendus disponibles seraient rétrocédés à la ville de Nancy.

L'exécution de la première phase est entamée à Heillecourt au début de 1942, mais les autorités allemandes font arrêter les travaux en juillet 1942, considérant que les destructions de la guerre obligent à reporter l'effort de reconstruction sur d'autres centres.

Faits de sabotages de la Résistance ou destructions allemandes de 1944, les installations de la gare de Nancy souffrent de la guerre de 1939-1945 : sont atteints, en particulier, la sous-station électrique, le poste principal n° 3, les ateliers du dépôt, les deux réservoirs d'eau de 500 m^3.

Les travaux d'Heillecourt reprennent en 1945, mais vont au ralenti jusqu'en 1949, surtout par manque de matériaux. Cependant, devant l'importance des sommes à engager, une restriction assez sensible des installations programmées est imposée. Après la mise au point d'un ultime plan, les travaux furent activement menés et poussés, de telle sorte que le transfert officiel des installations vapeur de Nancy-Étang, presque centenaires, eut lieu le 25 septembre 1952. M. Gérard était alors le chef d'établissement, à la tête du premier dépôt de la région est pour les parcours, 387 000 km pour les 110 locomotives à vapeur et 280 000 km pour les 32 autorails. La mutation toucha d'abord la centaine de locomotives anciennes ou récentes, 230 B, 230 K, 231 B ou C, 231 G ou K, 141 P et 141 TB pour la banlieue ou les dessertes de la ceinture nancéenne. Le dépôt des autorails, avec ses 59 conducteurs, ses 39 ouvriers et ses trois contremaîtres demeura sur place[2] ainsi que l'atelier d'entretien gérant 250 voitures, fourgons et remorques d'autorails qui fut déplacé progressivement. Dès septembre 1952, le Centre d'apprentissage fonctionnait à Heillecourt. Mais il fut supprimé en 1956 dans le cadre d'une nouvelle organisation de recrutement et de formation du personnel.

La sortie sud de la gare de Nancy, en direction de Strasbourg, comportait quatre voies principales, deux rapides « voyageurs » et deux lentes pour les marchandises. Une cinquième voie « paire » (vers Paris) fut ajoutée pour les circulations de machines sortant d'Heillecourt, alors que les rentrées au nouveau dépôt empruntaient la voie 1, lente.

2- L'école de conduite pour les autorails de la région est dépendait du centre de Nancy.

Le dépôt de Nancy-Heillecourt

Il est le fruit des études des nouveaux services de la direction VB, avec l'aval de la direction MT de la nouvelle SNCF. La formule de garage des locomotives en rotonde desservie par un pont tournant n'est plus de mise, on lui préfère une remise et un atelier dans un bâtiment rectangulaire avec des voies parallèles desservies par des épis de voies en intercommunication par pont transbordeur (fig. 8). Les dépôts nord reconstruits après 1920 sont dessinés selon ce principe (Laon, Tergnier...), très probablement inspiré par Dautry alors en charge de la reconstruction des bâtiments avant qu'il ne prenne en 1928 la direction du Réseau de l'État. Leur exploitation est plus aisée mais leur implantation nécessite plus de surface ; les emprises d'Heillecourt s'étendent sur 19 ha (contre 7 ha à Nancy-Étang).

Toutefois, la disposition générale des installations subit des refontes à diverses époques pour les adapter à la nature des engins à traiter. Tout vapeur en 1952, il devient mixte en 1959 lorsque sont fermées les dernières installations de Nancy-Étang pour les autorails. Avec la disparition de la vapeur, les missions d'Heillecourt se limitent aux locomotives Diesel et aux autorails.

Ainsi, à sa mise en service, il comporte un parc à combustibles (charbon et briquettes), un silo à charbon, puis un gril d'entrée à cinq voies, un gril de sortie également à cinq voies toutes avec fosse de visite et un portique à scories, distribution de sable et du complexe TIA (traitement intégral Armand de la qualité des eaux). Deux réservoirs de 500 m^3 alimentent le réseau d'eau de l'établissement. Durant les années 1960, les installations sont transformées pour le service Diesel, avec l'affectation de trois voies avec fosse, à proximité du dépôt d'hydrocarbures, où sont assurées les opérations de station-service (vérifications, pleins de combustible et d'eau, nettoyage) et une aire de lavage au jet. Seul subsiste le château d'eau sud. La suppression de la traction vapeur dans le secteur de Nancy intervient à la fin de 1960.

Cette année-là, une annexe-traction est créée à Nancy-Étang, qui devient dépôt-relais en 1969. Des autorails-navettes circulent entre Heillecourt et la gare de Nancy-Ville.

En 1959 sont en poste à Heillecourt 714 cheminots, personnel réparti en :

- 3 chefs de dépôt, 6 sous-chefs de dépôt, 1 chef d'atelier, 4 contremaîtres d'atelier,
- 242 agents de conduite,
- 113 agents du service intérieur (affectés, entre autres, au service des manœuvres),

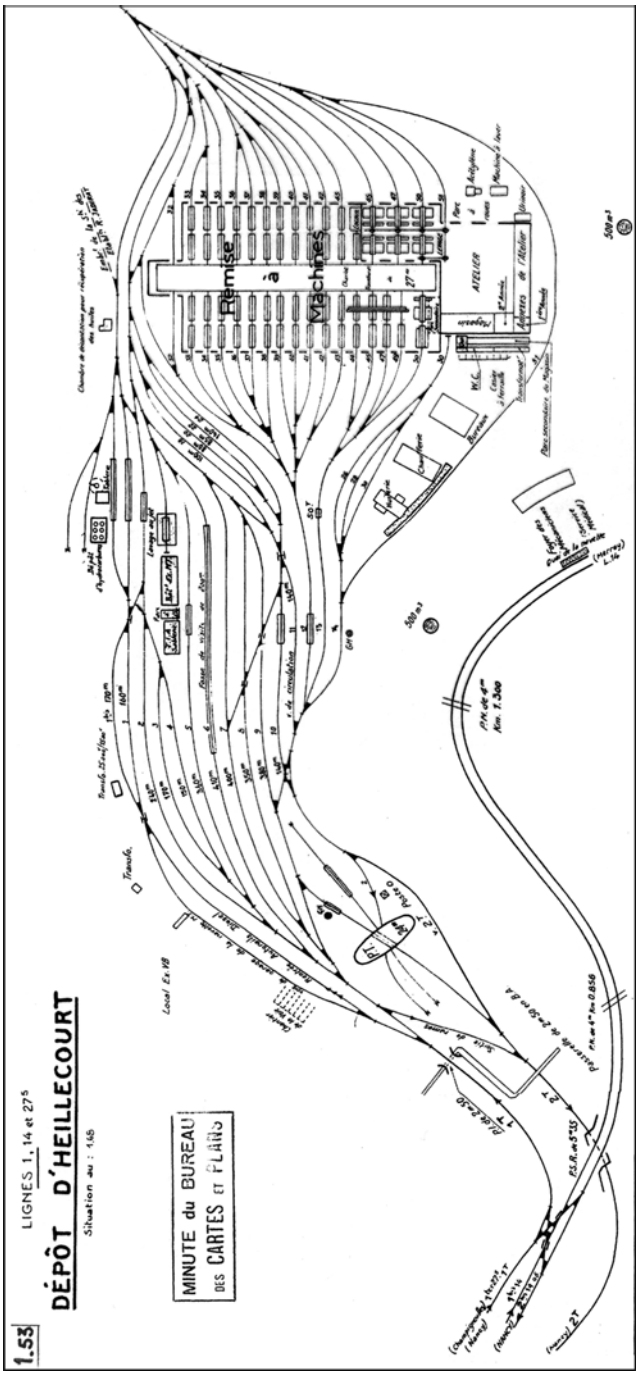

Figure 8. Le dépôt d'Heillecourt. Situation en janvier 1968. Document SNCF, coll. A. Jacquot.

- 296 agents d'entretien,

- 49 agents des services administratifs.

Ils ont la charge de 110 locomotives à vapeur titularisées (dont, 231 G/K : 31 unités, 141 P : 34 unités, 230 B : 14 unités, 230 K : 20 unités, 141 TB : 11 unités), un parc proche de celui de 1952, mais les séries représentées ont été réduites. On compte 90 à 120 rentrées quotidiennes de machines, et 200 à 300 t de charbon sont journellement chargées.

Les parcours mensuels varient de 350 000 km en hiver à 500 000 km en été. Ces locomotives évoluent en tête des rapides et des express entre Paris et Sarrebourg, Mézières-Charleville et Bâle, Thionville et Dijon. Mais la longueur des parcours diminue au fur et à mesure de la progression de l'électrification.

Août 1958 vit l'apogée d'Heillecourt avec un parcours global des locomotives et autorails de 700 310 km.

Les vingt autorails X 3700, lors de leur réception en provenance du constructeur De Dietrich, en 1949-1951, sont d'abord affectés à Nancy (en remplacement des Renault *ABJ* et des *Standard* transférés sur d'autres régions), puis sont mutés à Metz-Sablon.

Un parc d'une trentaine d'autorails X 3800 les remplace progressivement et, durant une dizaine d'années, ces voitures demeurent à Heillecourt. Elles sont dirigées vers d'autres dépôts, en particulier Culmont-Chalindrey, en 1969. À cette date, Heillecourt cesse de fonctionner en temps qu'établissement de la Traction. Un petit effectif de personnel sera maintenu pour assurer, durant une vingtaine d'années, la marche de l'atelier adapté à la réparation et à la révision de voitures.

En septembre 1990, la plupart des bâtiments et le réservoir de l'ex-dépôt d'Heillecourt sont détruits à l'explosif.

Le monument aux cheminots morts des deux guerres retourne dans les emprises du dépôt-relais de Nancy-Ville.

Du côté de Blainville

Les deux dépôts de Nancy, celui de la rue de l'Étang et celui d'Heillecourt, avaient, presque de tous temps, rempli des missions essentiellement pour le service voyageurs. Il est vrai que les installations ferroviaires de la capitale lorraine, enclavées dans un tissu urbain croissant et repoussant vers l'extérieur les grandes activités industrielles, ne se prêtaient guère au trafic marchandises. Celui-ci se concentra, au Nord, sur Champigneulles et Frouard, au Sud, sur Dombasle et, surtout, sur Blainville.

La première gare, dénommée Blainville-la-Grande[3], fut une simple halte, ouverte en 1852. Quelques années plus tard, avec la mise en service de la ligne d'Épinal et Gray, Blainville entama l'essor d'un site qui tira profit du trafic marchandises que ne pouvait accueillir Nancy.

En 1857, une remise abritait les machines 030 destinées au renfort des trains dans la rampe à 11 ‰ sur 7,5 km montant à Einvaux.

C'était une annexe du dépôt de Nancy, comme le seront bientôt les installations d'entretien d'Épinal.

Blainville se développa progressivement autour du trafic marchandises, stimulée par sa situation de bifurcation, sa proximité de la frontière à partir de 1871 et la nécessité de soulager le goulot de Nancy. De plus, l'implantation d'industries d'Alsace annexée en Lorraine française favorisa les trafics[4].

Jusqu'en 1914, le dépôt de Blainville demeura annexe de Nancy, alors que les installations se sont fortement étoffées. Une grande rotonde de 96 m de diamètre, entièrement annulaire et couverte, avec un pont tournant de 24 m était en service en 1912. Lui étaient accolés un atelier d'entretien (forge, chaudronnerie, etc.), bâtiment de six travées à fermes vitrées, quatre voies sur fosses et transbordeur, ainsi qu'un local de machines-outils. Bien entendu, on trouvait les nécessaires locaux abritant la lampisterie, le magasin, les bureaux pour le chef et les sous-chefs du dépôt, la commande et l'administration du personnel.

Une dynamo-pompe puisait l'eau dans la Meurthe : elle était refoulée dans le réseau d'alimentation des grues hydrauliques. Les voies de préparation des machines étaient équipées d'un poste de distribution de sable.

Simultanément se construit une grande gare de triage avec faisceaux de réception, de débranchement et de formation, et une halle de transbordement.

En 1910, la gare prend le nom de Blainville-Damelevières, l'ensemble des installations du chemin de fer se trouvant, en presque totalité, sur le territoire de cette dernière commune. Sur la façade intérieure du BV, une plaque émaillée précise sa situation, à 219 m d'altitude, 376 km de Paris, 23 de Nancy, 35 d'Avricourt et 51 d'Épinal[5] .

3- Quartier, sur la rive droite de la Meurthe, de Blainville-sur-l'Eau.

4- C'est le cas de la Société lorraine des anciens établissements De Dietrich de Lunéville.

5- Les communes de Damelevières et de Blainville-sur-l'Eau sont traversées par la Meurthe, rivière que franchissent un pont routier et le viaduc à sept arches (88,2 m de débouché) de la ligne de Nancy à Épinal. Un deuxième pont ferroviaire (cinq arches de 91,5 m) sera construit pour le raccordement direct Avricourt-Épinal.

Mille cinq cents cheminots sont en activité sur ce site, tous services considérés (Exploitation, VB ou MT). Les locomotives de Blainville roulent sur les lignes d'Avricourt, Châlons-sur-Marne ou Aillevillers (vers Belfort ou Culmont-Chalindrey).

Ces équipements récents et performants jouent un rôle important durant la guerre de 1914-1918, du fait de leur proximité de la ligne de front. Les transports militaires sont innombrables. Les ponts ferroviaires sur la Meurthe (ligne principale d'Épinal et ligne de raccordement) ont été détruits dès la fin août 1914 puis sont rétablis, en constructions provisoires, dès janvier 1915 par le Génie. Mais les *Taube* ou autres avions et les *zeppelins* allemands font régulièrement des incursions au-dessus des installations ferroviaires ; le dernier bombardement a lieu le 27 octobre 1918, causant des morts et la destruction d'une locomotive et de plusieurs wagons.

En 1920 seulement, l'annexe MT de Blainville commence à prendre une position indépendante du centre de Nancy et devient dépôt titulaire de 2e classe, en 1923. 57 locomotives sont alors à son effectif.

En 1926 sont affectées à Blainville deux nouvelles locomotives de type 151 TA, conçues par les ateliers d'Épernay pour le service des trains lourds des triages de la Compagnie de l'Est et réalisées par Schneider au Creusot. Le rôle croissant des installations blainvillaises sera favorisé par l'ouverture de la ligne de Toul à Rosières en 1933 (contournement de Nancy) et ce, malgré la baisse générale du trafic alors observée (fig. 9).

En 1940-1944, Blainville est encore en avant-poste vers l'Allemagne. Par ce dépôt transitent les locomotives prélevées dans les divers établissements de la SNCF et rassemblées pour être envoyées, « en location », outre-Rhin, sur les lignes de la DRG[6].

À nouveau, les installations ferroviaires sont bombardées et plusieurs locomotives sont totalement détruites. Vingt-deux agents du dépôt perdent la vie par faits de guerre. La grande rotonde est touchée puis sera réparée. Le pont tournant nord disparaît, remplacé, au Sud, par une plaque de 24 m commandant un accès direct aux voies de l'atelier du dépôt. Ce remodelage voit le maintien des parcs à combustibles sur quatre voies et huit voies équipées de fosses à piquer recevant les scories. La gare des voyageurs elle-même se transforme et dispose de sept voies à quai au lieu de trois avant guerre.

6- DRG : Deutsche Reichsbahn Gesellschaft, raison sociale de la Société nationale des chemins de fer allemands jusqu'en 1945.

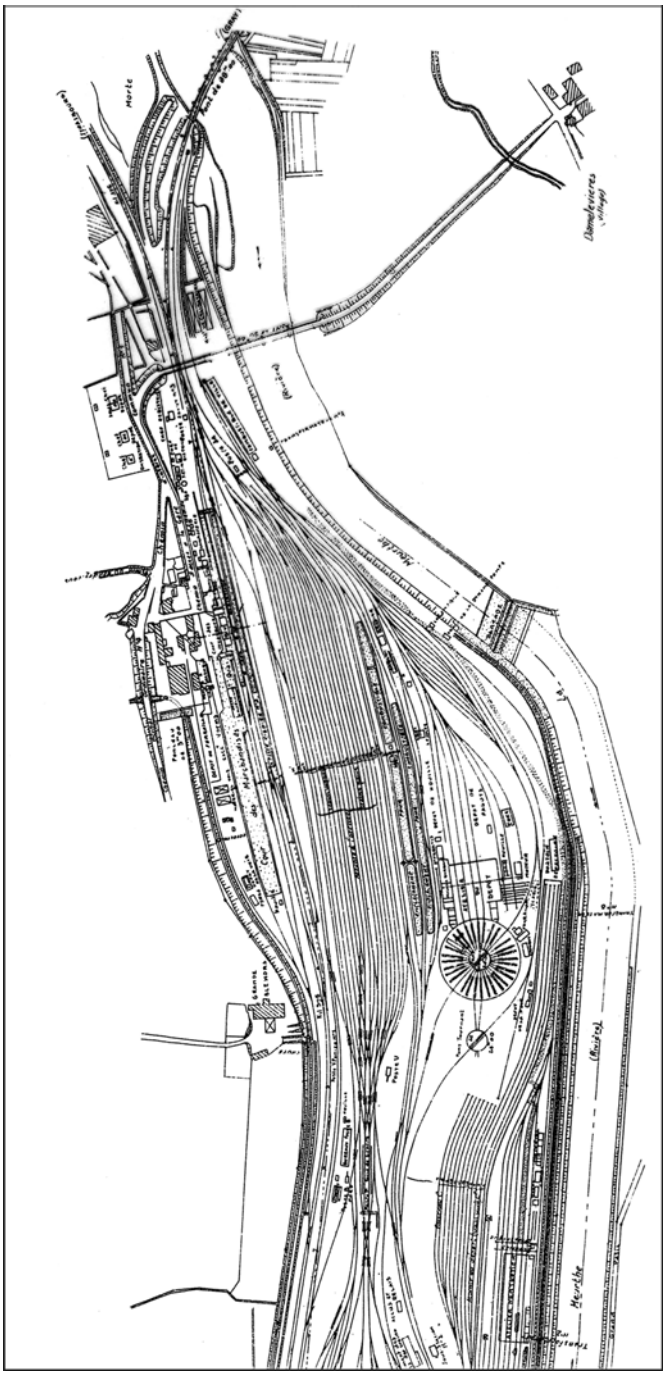

Figure 9. Le dépôt de Blainville avant la Deuxière Guerre mondiale. Coll. Villemaux.

L'apogée du dépôt de Blainville se situe, comme celui de Nancy-Étang puis de Nancy-Heillecourt, durant les années cinquante (tabl. 1). L'évolution de ces établissements sera comparable, marquée, à la fin de la décennie, par la chute de la traction vapeur consécutive à l'électrification de l'artère Paris-Strasbourg[7]. Presque du jour au lendemain, les locomotives BB et CC de Strasbourg, de Mohon ou de Thionville éteignent une grande part des machines vapeur de Nancy ou de Blainville, le sursis d'un certain nombre d'entre elles n'étant dû qu'à l'introduction très progressive de la traction Diesel.

En janvier 1945, Blainville disposait d'un effectif « théorique »[8] de 43 locomotives. À la fin de cette même année, le dépôt se voit affecter 39 locomotives 141 R chauffées au fuel[9].

Il faut installer une cuve principale et des postes de distribution de mazout sur quatre voies. L'adaptation du personnel à la conduite en banalité est appuyée par les bonnes conditions de chauffe et de confort des nouvelles machines. Les roulements mis à jour tiennent compte de la meilleure disponibilité du matériel, 190 km de moyenne journalière de parcours dès leur mise en service, en tête des trains RO et RA (régime ordinaire ou accéléré) vers Hausbergen, Conflans-Jarny ou Dijon. Puis d'autres 141 R, celles-ci chauffées au charbon, viennent épauler ou remplacer les machines de la dotation initiale mutée vers d'autres dépôts.

Ainsi, au 1er janvier 1958, deux ans avant la mise sous tension des caténaires, on relève 88 machines attachées à Blainville dont huit 230 B, six 230 K, cinquante 141 R (toutes au charbon), douze 140 C, trois 130 B, quatre petites locomotives de manœuvres et quatre grosses 151 TA. Neuf locomotives (dont une 040 D) sont garées en réparation différée, les 130 B sont en location à la Compagnie des chemins de fer secondaires pour la ligne de Rambervillers et la 151 TA 715 est louée aux Houillères du bassin du Nord et du Pas-de-Calais (groupe Hénin-Liétard).

7- Alors que Strasbourg est touchée par l'électrification depuis 1956, la section de Sarrebourg à Blainville et Varangeville est sous tension en février 1960 et celle de Varangeville à Pompey, *via* Nancy, le 15 décembre 1960. On peut retenir cette date comme marquant le basculement de la traction vapeur vers la traction électrique dans les dépôts de Blainville et Nancy-Heillecourt. Les trains commerciaux remorqués par les BB 16000 ou 16500 atteignent Paris-gare de l'Est et la région parisienne à partir du 22 mai 1960.

8- Certaines locomotives (affectées précédemment à Blainville) figuraient à l'effectif écrit avec la mention « situation inconnue », faute d'informations sur leur sort à la suite des faits de guerre.

9- La 141 R 1 séjourna à Blainville depuis sa livraison par son constructeur, Lima Locomotive Works (Ohio), de mars 1946 jusqu'en 1960. Elle passa alors à Vaires et fut radiée à Sarreguemines en 1971.

Série de locomotives	231 G	231 K	23 T3
au 31 décembre 1955			
Nancy-Heillecourt	12	12	
Blainville			
au 31 décembre 1958			
Nancy-Heillecourt	12 C	15 C + 3 BE	
Blainville			
Série de locomotives	141 R	141 TB	03
au 31 décembre 1955			
Nancy-Heillecourt		12	
Blainville	40		
au 31 décembre 1958			
Nancy-Heillecourt		11 C	
Blainville	41 C + 1 BE		

C : en service - BE : garée bon état

Tableau 1. Effectif des engins moteurs affectés aux dépôts du 3e arrondissement Traction du réseau de l'Est de la SNCF, 1955-1958.

Au 1er janvier 1963, il ne reste que 40 machines, en service, garées en bon état ou louées dont neuf 141 R et treize 140 C. Quatre sont louées aux CFF.

Dix ans plus tard, le 1er janvier 1968, six 141 R (dont cinq en feu), onze 140 C (dont quatre seulement en service) ainsi qu'une 131 TB et une 130 B louées à la CFTA sont encore présentes. Mutations et radiations entraîneront la fermeture officielle du dépôt de Blainville en décembre 1968 : il devient dépôt-relais.

Ce devenir avait suivi celui du triage, affecté par les évolutions industrielles régionales et l'inexorable régression du trafic marchandises[10]. Une page de l'histoire du chemin de fer en Lorraine avait été tournée.

Sources

- *La Vie du Rail* :

. n° 338 et 339, juil. 1952 : « Nancy aux portes d'Or », par Michel Boutron ;

. n° 369, 370, 373 et 374, oct.-nov. 1952 : « Paris Strasbourg fête son centenaire » ;

. n° 800, 4 juin 1961 : « Spécial Nancy » (divers auteurs) ;

. n° 1513, 11 oct. 1975 : « Historique du dépôt de Nancy », par A.-F. Gibert.

- *Vie et déclin d'un grand métier, la traction vapeur au dépôt de Nancy*, essai multigraphié dû à Jean Gérard, chef du dépôt de Nancy, communiqué par Jean Spaite.

- « Les gares de Nancy de 1850 à 1880 » par Georges Petit-Jean, étude publiée par l'*Éclair de l'Est* en février 1927.

10- Quelques chiffres illustrent la baisse d'activité progressive du site de Blainville. Il traitait 1 644 wagons par jour en 1951, chiffre porté à 1 952 unités en 1964. Mais, en 1977, ce résultat avait chuté à 972 , en 1985 à 720 et, en 1990, 607 wagons assuraient journellement l'activité du triage.

En 1958, l'effectif de Blainville était de 1 700 cheminots dont 550 affectés au triage et travaillant sur une amplitude journalière de 3 x 8 heures. En 1980, ils ne sont plus que 1 000 dont 270 au triage travaillant en 2 x 8. En 1990, nouvelle sévère réduction du personnel du site à 570 agents, dont 210 sur le triage avec le seul horaire journalier de 8 heures.

L'atelier d'entretien de wagonnage de Blainville fonctionnant en coopération avec les grands ateliers de Montigny-lès-Metz a permis de maintenir un effectif substantiel d'agents sur place. Une organisation plus sociale que pratique et économique !

- *Blainville-sur-l'Eau* par A. Martin, instituteur, 1928, Royer imprimeur-éditeur à Nancy (réédité en 1978).

- Vincent Bradel, « Le quartier de la gare à Nancy : un centre en quête d'une centralité » *in* « Les chemins de fer dans la ville », *Revue d'histoire des chemins de fer*, 5-6 (aut. 1991-print. 1992), p. 269-280.

- Documentation préservée par André Jacquot (Foécy-sur-Yèvre) et par Francis Villemaux (Miramas).

- Cartographie du Centre de documentation du patrimoine, Inventaire général de Lorraine (DRAC de Lorraine à Nancy).

- Avec l'aide précieuse du docteur Jean-Claude Georges de Nancy.