



DE NOS JOURS

Depuis quelques années, le Conseil Régional de Lorraine a beaucoup investi dans du matériel neuf pour remplacer un parc d'engins moteurs vieillissant (parfois plus de quarante ans). Le nombre de dessertes a également été augmentée sur certains axes, principalement l'axe Luxembourg-Thionville-Metz-Nancy. Concernant la desserte de la ligne Thionville-Longuyon, la seule gare d'Hayange est encore ouverte au service voyageur.

Concernant le Fret, la situation est plus délicate. La ligne Thionville-Longuyon ne comporte plus de triage entre Thionville et Fontoy. Le seul encore en activité est celui d'Hayange mais à titre exceptionnel pour le garage de rames. Le triage de Florange a disparu au début des années 90. Pour les triages d'Ebange et Uckange, il existe encore un fort trafic. Le triage d'Ebange reçoit des trains entiers de produits métallurgiques à destination de l'usine British Steel ou Arcelor Mittal.

Le trafic des produits lourds a pratiquement disparu. Il ne reste plus que quelques trains entiers à passer sur l'artère Nord-Est (Dunkerque-Gandrange). Le reste du trafic comporte des trains du lotissement entre les triages du Nord de la France et Woippy, des trains à destination de l'étranger (axe Anvers-Bâle) composé de trains de containers, de coke pour Creutzwald (centrale Emile Huchet), d'automobiles et de diverses marchandises.



Les BB27000 ont remplacé les anciennes machines monophasées circulant sur l'artère Nord-Est

Val de Fensch
TOURISME



PATRIMOINE
INDUSTRIEL DU
**VAL DE
FENSCH**
LE CHEMIN DE FER





HISTORIQUE

La Vallée de la Fensch est traversée par 2 lignes :

- une reliant Metz à Thionville (du sud au nord) et passant par Uckange,
- une reliant Thionville à Longuyon, suivant le cours de la Fensch (d'est en ouest).

C'est la Compagnie du Chemin de fer de Paris à Strasbourg (PS) qui a décidé de la construction de la ligne reliant Metz à Thionville. La convention a été signée le 25 mars 1852 pour la réalisation de 31,33 km de Metz vers Thionville, avec la promesse de poursuivre la voie vers le Luxembourg. Sa mise en service commerciale est intervenue le 12 septembre 1854. Pour la ligne reliant Thionville à Longuyon, la PS est devenue la Compagnie de l'Est. Les décrets impériaux pour la concession sont accordés le 2 juillet 1857 pour la section de ligne Sedan - Thionville, prolongement de la ligne Reims - Charleville.

Par ailleurs, 3 souterrains ont été construits, dont celui après Fontoy (325m) et un grand viaduc, pour passer d'un côté à l'autre de la vallée au niveau de Knutange. La ligne dessert les stations d'Hayange et de Fontoy. L'exploitation voyageur débute le 18 mai 1863. La présence de minerai de fer aux alentours laisse envisager d'importants trafics d'échanges avec les régions charbonnières voisines.



La gare d'Uckange aujourd'hui



ÉVOLUTION

Lorsqu'éclate le conflit de 1870, les 2 lignes dépendent alors des Chemins de fer Impériaux d'Alsace - Lorraine, aussi appelé Kaiserliche Reichseisenbahnen in Elsa - Lothringen (EL). La direction est basée à Berlin avec des directions locales dans chaque département annexé (Moselle, Bas-Rhin et Haut-Rhin).

Entre 1895 et 1898, on en profite pour rendre la ligne indépendante de celle de Thionville à Metz. En modifiant légèrement son profil à partir de Bettange, on l'amène ainsi à passer au-dessus de la ligne vers Metz pour ensuite la faire côtoyer le franchissement de la Moselle. Une halte à Florange est également mise en place, son projet de construction étant approuvé le 2 octobre 1890.

Au début du XX^{ème} siècle, 2 triages sont construits, celui de Basse-Yutz au nord et Ebange (1896) au sud de Thionville. Ce dernier permet d'y placer des voies de garage pour les Industries De Wendel. En 1903, la double voie est prolongée au trajet Hayange-Fontoy, de même que la section entre Hayange et Algrange après 1906. Le 29 mai 1912, le ministre d'Alsace-Lorraine autorise la construction de voies pour le passage à deux fois deux voies de Thionville-Hagondange, pour permettre la continuation des lignes vers Metz-Sablou. De cette façon, les convois voyageurs peuvent être séparés des convois marchandises.

Au lendemain de l'Armistice du 11 novembre 1918, le réseau est rendu en l'état et passe sous la direction de l'Administration d'Etat des Chemins de fer d'Alsace et de Lorraine (AL). On entreprend alors de nombreux travaux d'infrastructures dont le quadruplement de la transversale du Nord-Est entre Audun-le-Roman et Knutange-Nilvange. Toutefois, ces travaux n'ont jamais été exécutés, suite à la décision de créer la fameuse ligne Maginot le long de la frontière allemande.



LA RÉVOLUTION ÉLECTRIQUE



Dans les années 1950, la ligne entre Thionville et Valenciennes est à gros trafic de marchandises lourdes (houille, coke et minerai de fer), principalement échangées entre les régions Nord et Est. En 1954, 50 000 tonnes par km transitent alors quotidiennement sur cette ligne, soit 15 millions de tonnes de marchandises par an.

Au vu de son potentiel, l'électrification de la ligne est décidée le 11 juillet 1951. La mise sous tension de la section de ligne entre

Lumes et Thionville (137 km) intervient le 6 mai 1955 et la jonction Hayange-Algrange (6 km) le 16 septembre 1955.

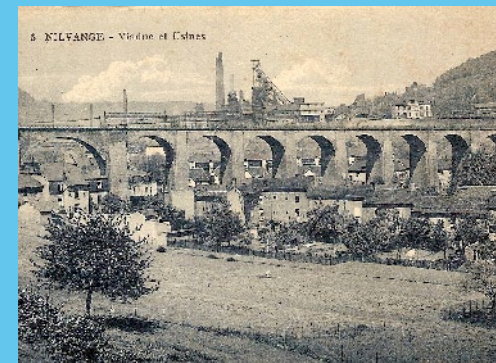
L'inauguration de la ligne a eu lieu le 29 juin 1955. Un programme chargé a été proposé aux participants :

- départ de la gare de Paris-Nord à 9h avec une machine à vapeur 241P,
- une BB 12000 prend le relais en gare de Valenciennes pour les conduire jusqu'à Audun-le-Roman. C'est là qu'il assistent au décollage sans problème d'une rame chargée de 2 700 tonnes de minerai par une nouvelle locomotive monophasée BB 14100,
- arrivée à Thionville avec de nombreuses allocutions de personnalités, pour se féliciter de la caténaire « la plus légère du monde ».

Dans les années 1970, la fin de l'exploitation des mines de fer, combinée au ralentissement des extractions de charbon, amène une chute assez spectaculaire du trafic sur l'artère Nord-Est.



LE VIADUC DE KNUTANGE



Le viaduc de Knutange, avec au fond les usines d'Algrange. A droite, on note la présence de wagons de minerai à destination des usines. © Elsass - Lothringen

Le viaduc offre en plan deux parties de courbes de 800 mètres de rayon séparées par un alignement droit de 115 mètres et 45 centimètres. La longueur totale mesurée entre les extrémités des culées est de 323 mètres et 28 centimètres. La plus grande hauteur au-dessus de la vallée atteint 26 mètres et 30 centimètres. Il se compose de 17 arches de 14 mètres d'ouverture chacune et d'une grande arche de 22 mètres et 50 centimètres d'ouverture en plein centre. Le projet est approuvé le 23 août 1861.



La CC14194 passe sur le viaduc de Knutange avec une rame de minerai à destination d'Hayange (vers 1970).