



INVENTAIRES FERROVIAIRES
de
FRANCE

CHEMIN de FER de CAMPAGNE

RÉMILLY (57) – PONT-À-MOUSSON (54)

GUERRE FRANCO-ALLEMANDE
1870-1871

Sommaire

Localisation	3
Le contexte historique.....	4
La construction	5
L'exploitation.....	6
Vestiges et tracé.....	6
Sources.....	9

Contrairement au sens géographique établi par IGRF, la ligne est décrite selon son appellation, de Rémilly à Pont-à-Mousson.

Localisation



54 – Meurthe-et-Moselle

57 – Moselle



— Chemin de fer de campagne à voie normale abandonné

Communes traversées, par numéros INSEE :

54027 – Atton	57057 – Béchy
54079 – Blénod-lès-Pont-à-Mousson	57116 – Buchy
54387 – Morville-sur-Seille	57137 – Cheminot
54390 – Mousson	57422 – Louvigny
	57425 – Luppy
	57532 – Pagny-lès-Goïn
	57572 – Rémilly
	57655 – Solgne
	57715 – Vigny

Le contexte historique

En 1870, les Français de l'armée du général Bazaine se replièrent vers Metz après leurs défaites de Wissembourg¹ (4 août) et de Fröeschwiller (6 août). Les combats reprirent le 14 août à l'est de Metz et le siège de la ville commença le 20.

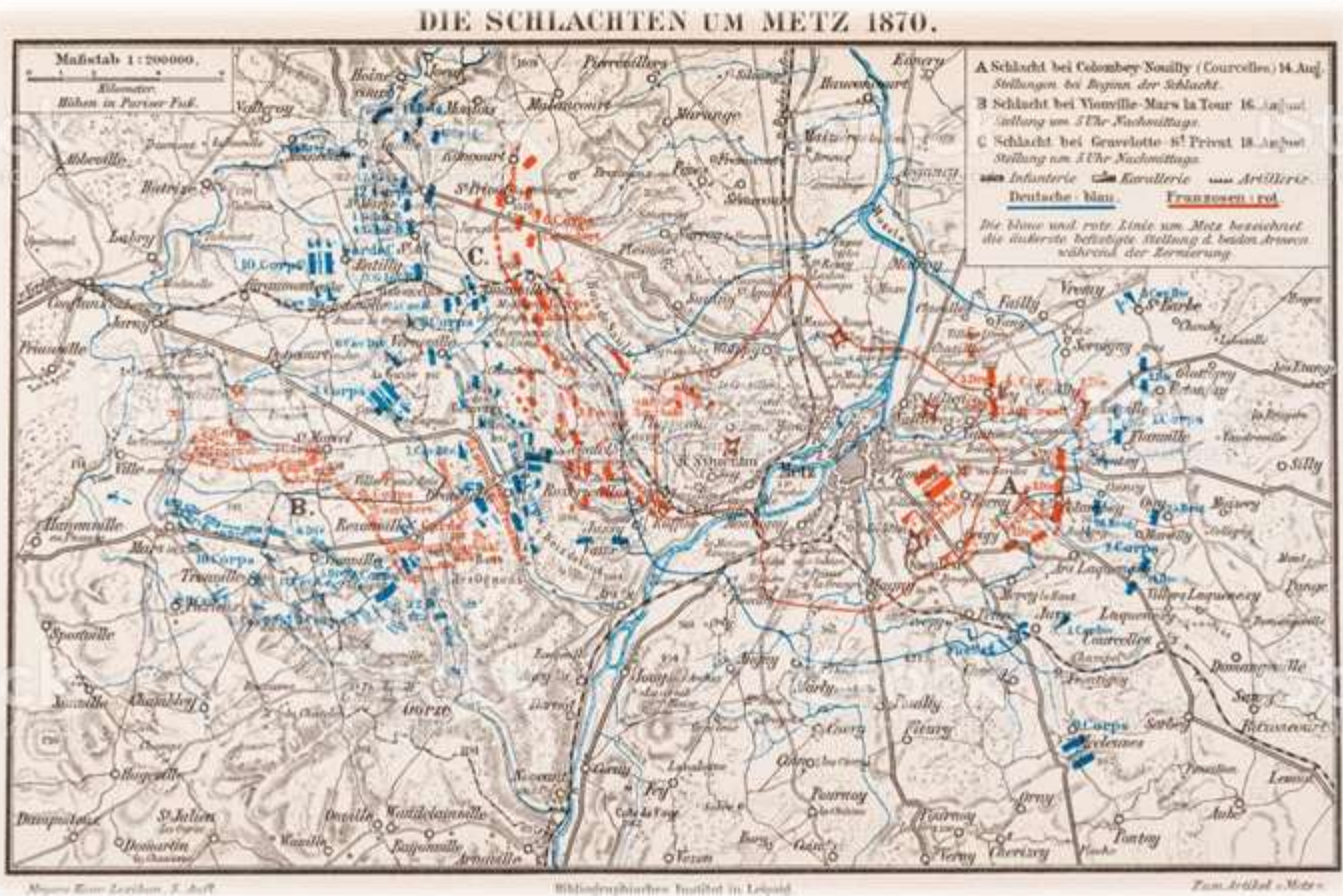


Figure 1 – Carte du siège de Metz – 1870.

En bleu, les positions françaises ; en rouge, les positions allemandes.

Cette situation interrompait les relations par voie ferrée entre la frontière prussienne et les troupes allemandes avancées sur le territoire français. Pour éviter la zone des combats, l'ordre fut donc donné aux I^{ère} et IV^{ème} subdivisions des chemins de fer de campagne (*Feldeisenbahnen*), de réparer la voie de Sarrebruck à Rémilly² puis de construire une ligne directe d'environ 37 km de Rémilly à Pont-à-Mousson.

Le 28 octobre 1870 marqua la fin du siège de Metz. L'itinéraire d'avant-guerre pu à nouveau être utilisé par les Allemands pour la suite de leurs opérations, jusqu'à la capitulation du 20 janvier 1871.

¹ Première incursion allemande en France après l'incursion française du 2 août à Sarrebruck qui a été le premier acte de la guerre.

² Les travaux furent réalisés du 9 au 13 août.

La construction

Les premières reconnaissances pour le choix du tracé furent réalisées le 14 août. Pour que la construction soit rapide, le cahier des charges stipulait que le tracé ne serait qu'un simple grattage de surface. Les traverses devaient reposer sur le sol sans ballast, sauf aux extrémités de la ligne.

Les travaux commencèrent, selon les sources, le 16 ou le 17 août vers Rémilly puis quelques jours plus tard du côté de Pont-à-Mousson. Il se terminèrent le 23 septembre. Soit une moyenne d'environ un kilomètre par jour, exécuté par plus de quatre mille hommes³ !

La ligne était à voie unique et à l'écartement standard. Une source indique que la plus forte rampe était de 25‰ ; une autre indique des rampes variant de 1 à 40‰. Ces mêmes sources indiquent des courbes mini de 186 et 190 m de rayon.

Le tracé ne comporterait aucune tranchée de plus d'un mètre de profondeur. Les remblais ne dépassaient pas plus de 1,60 m de hauteur, sauf aux abords des ponts estacades où ils atteignaient 3 mètres.

La ligne comportait 5 ouvrages d'art :

- Un "viaduc" de 15 m de long et 3,75 m de haut à Rémilly (voir fiche IPVD [57572.01Y](#)) ;
- Un "viaduc" de 150 m de long et 7,20 m de haut entre Rémilly et Béchy (voir fiche IPVD [57057.01N](#)) ;
- Un pont de 15 m de long sur la Seille entre Cheminot et Morville-sur-Seille (voir fiche IPVD [54387.01Z](#)) ;
- Un ponceau sur le Roquillon à Morville-sur-Seille (voir fiche IPVD [54387.01U](#)) ;
- Un pont de 90 m de long sur la Moselle entre Atton et Blénod-lès-Pont-à-Mousson (voir fiche IPVD [54079.05Z](#)).

Ces ouvrages étant en bois, ils ont tous disparus.

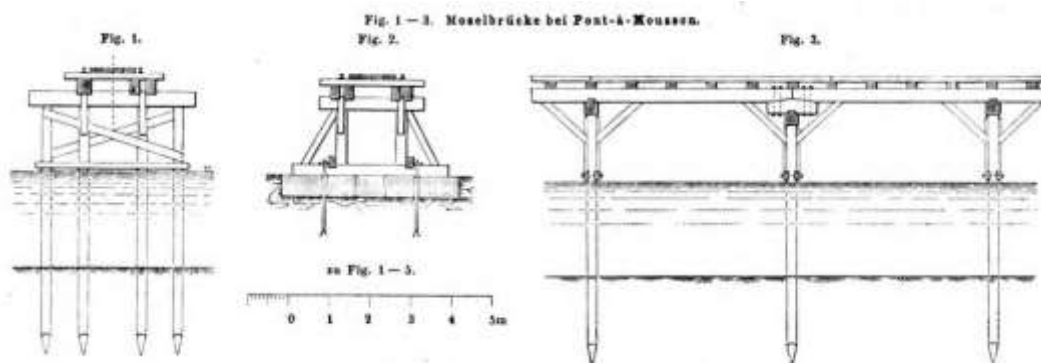


Figure 2 – Plan du pont sur la Moselle

Il n'y avait pas de contre-fossés. L'écoulement des eaux transversales se faisait par des buses en bois ou en fonte.

La ligne comportait trois stations de croisement et de ravitaillement à Buchy, Cheminot et « Kalkofen ». Cet ancien lieu-dit, non localisé et signifiant « four à chaux », pourrait se situer dans le Bois de la Fourasse, entre Morville et Atton. Cette hypothèse permet de répartir les 3 croisements approximativement à égales distances.

³ Les effectifs des subdivisions (8 ingénieurs, leurs aides et 450 hommes), 800 hommes des 2^{ème} et 3^{ème} compagnie des pionniers des III^{ème} et IV^{ème} corps d'armée, un escadron de cavalerie et 3 000 mineurs de Sarrebruck.

L'exploitation

Les essais en machines isolées eurent lieu dès le 25 septembre mais l'exploitation proprement dite ne commença que le 4 octobre.

En raison d'une voie mal établie et peu stable, les locomotives ne pouvaient remorquer que 3, voire 4 wagons à la fois. Les pluies d'automne détremperèrent la voie et plusieurs déraillements eurent lieu.

L'exploitation cessa le 30 octobre à la suite de la destruction du pont sur la Moselle, emporté par une crue. Il ne fut pas reconstruit ; la capitulation de Metz, deux jours plus tôt, rendant la déviation inutile.

Vestiges et tracé

La voie prenait naissance juste à la sortie nord de la gare de Rémilly puis s'orientait vers le sud-ouest après avoir fait une large courbe suite à laquelle elle montait en enroulant les reliefs des collines de Béchy. Ensuite, elle suivait la longue ligne de crête qui file plein ouest et redescend doucement vers la vallée de la Seille en traversant les communes de Luppy, Solgne, Buchy, Vigny, Pagny-lès-Goïn, Louvigny et Cheminot. Dès lors, restait à franchir une dernière difficulté, le relief qui sépare la vallée de la Seille de celle de la Moselle. Pour ce faire, la ligne s'infléchissait vers le sud et devait remonter la vallée de la Seille jusqu'à Morville, avant de pouvoir à nouveau obliquer vers l'ouest par un point bas qui lui permettait d'atteindre Atton et de sauter la Moselle pour se raccorder à la ligne de Metz à Nancy à Blénod-lès-Pont-à-Mousson.

Malgré qu'elle soit déjà hors service, et certainement déposée, le tracé de la ligne est très grossièrement reproduit sur une carte de l'Allemagne datant de 1874. Très grossièrement car la voie ne s'incurvait pas autant vers le sud, entre Rémilly et Solgne. Et si la commune de Solgne était effectivement traversée par la voie, c'était à environ 1 km au nord du bourg et sur moins d'une centaine de mètres.



Figure 3 – Extrait de la carte de l'Allemagne – 1874

Source : [David Rumsey Map Collection](#)

L'extrême légèreté de la construction explique qu'aujourd'hui, avec le temps, l'érosion et les reprises agricoles, le parcours ait complètement disparu, même si on en trouve encore quelques vagues traces sur des photographies aériennes anciennes qui permettent cependant de le reconstituer sur son premier quart.



Figure 4 – Trace au nord-ouest de Rémilly sur les vues aériennes de 1955 et 2015



Figure 5 – Report du tracé entre la gare de Rémilly et Béchy

Son seul vestige physique et réellement existant est un bout de remblai situé dans le bois Roineaux, au nord de Béchy. Il figure sur une ancienne carte de l'Empire Allemand et sur la carte d'état major IGN actuelle.

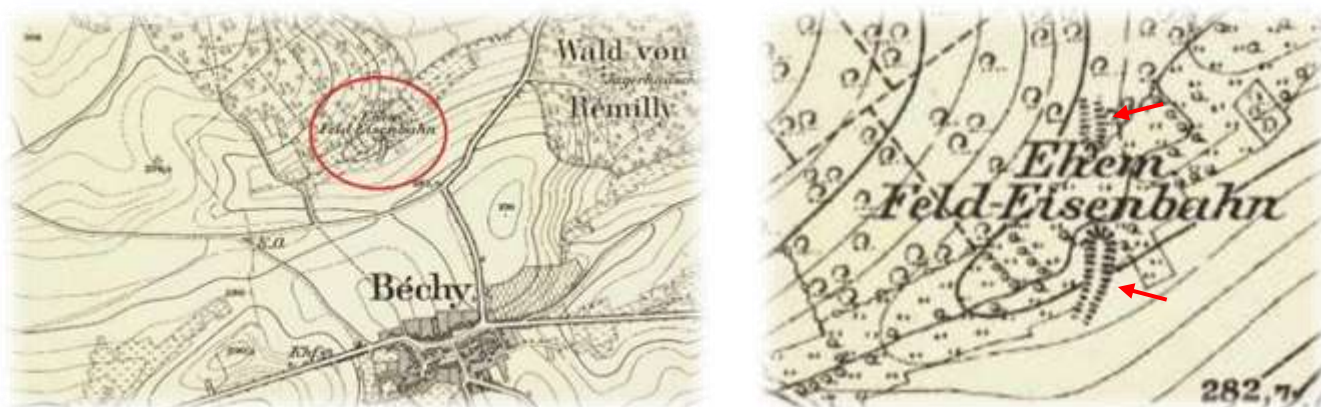


Figure 6 – Trace du remblai au nord de Béchy

Sources : mapire.eu

Ce remblai est aussitôt suivi, au sud du bois, par un bosquet allongé qui traverse en biais le vallon du Rêu et correspond sans doute à l'emplacement du "viaduc" de 150 m de long mentionné entre Rémilly et Béchy.

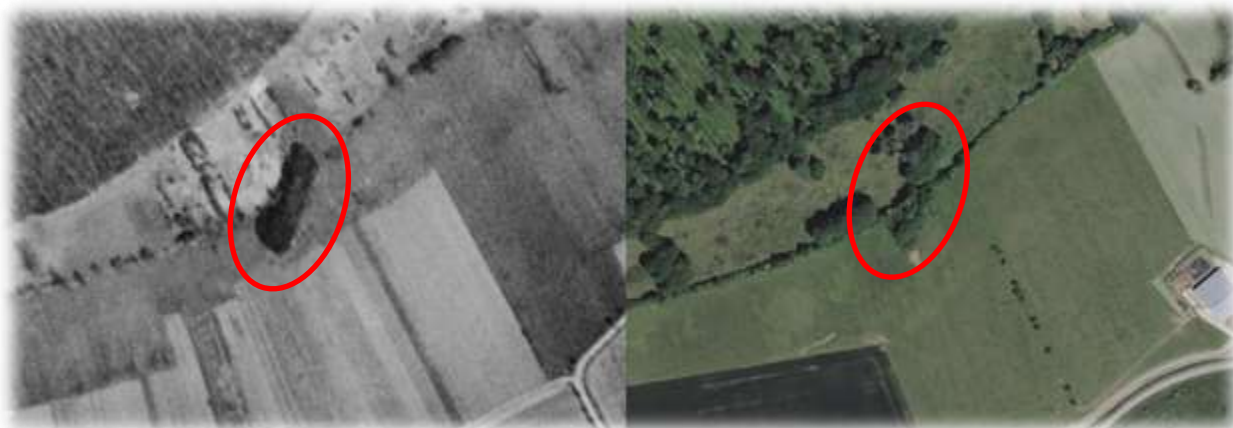


Figure 7 – Trace du remblai sur les vues aériennes de 1955 et 2015

La moitié centrale du parcours suivait la longue crête qui descend plein ouest et en pente douce de Béchy vers Cheminot. Ce tracé peut s'assimiler peu ou prou, à quelques mètres près, à celui de l'actuelle RD 910.



Figures 8 et 9 – Report du tracé entre Béchy et Cheminot
Pour accéder à l'ensemble du tracé reporté, [CLIQUER ICI](#).



Enfin, le tracé du quart terminal qui oblique vers le sud pour pouvoir passer de la vallée de la Seille à celle de la Moselle, est donné par une carte d'époque suffisamment détaillée et qui ne souffre donc aucune discussion.

A l'exception d'un petit bout de chemin agricole au nord de Morville et peut-être des sentiers dans le Bois des Fournasse (zones vertes ci-dessous), aucune route ou chemin ne reprend l'ancien itinéraire du chemin de fer.

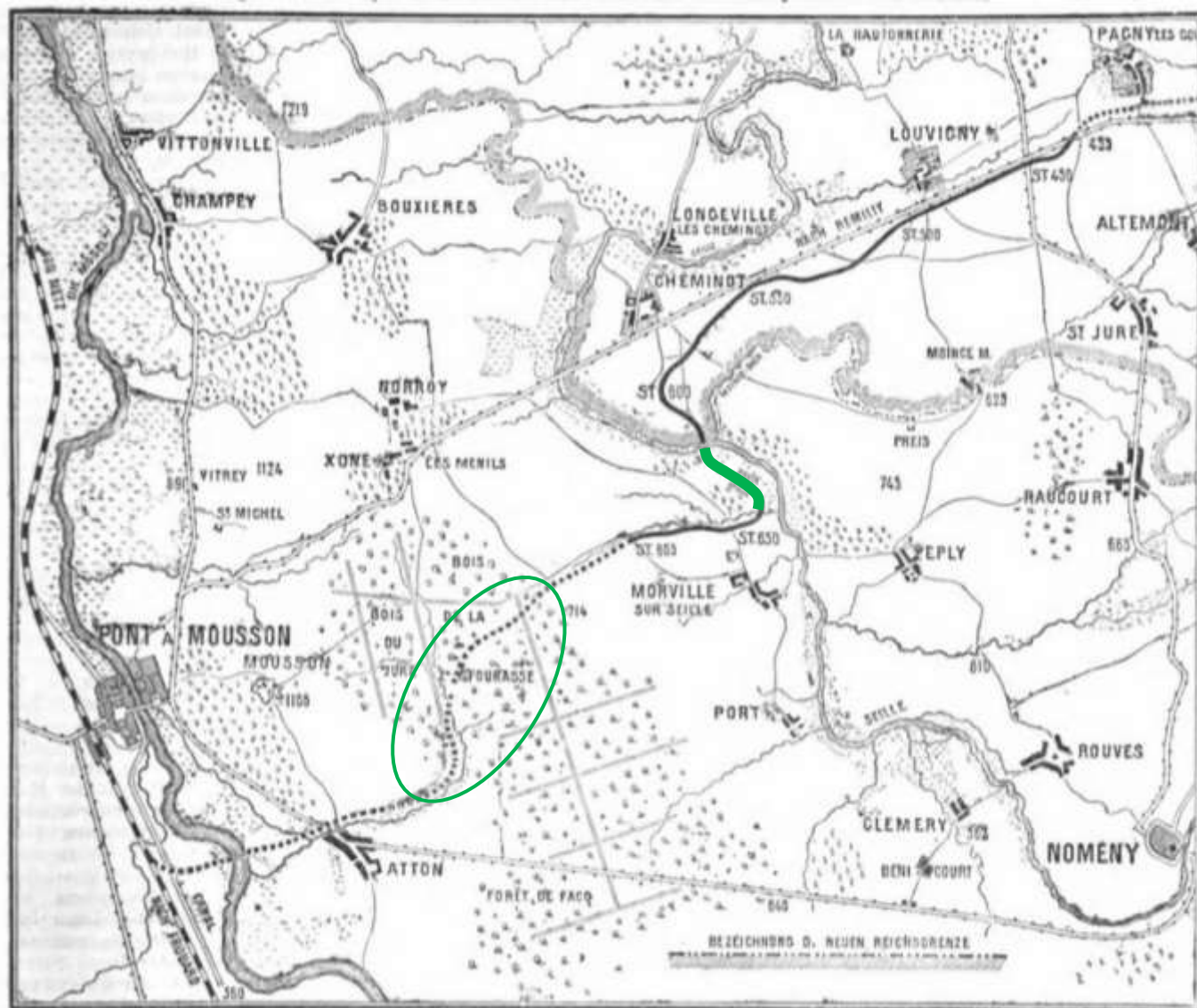


Figure 9 – Tracé de la voie de Pont-à-Mousson à Pagny-lès-Goin

Source : [Deutsche Bauzeitung n°15](#)

Sources

[Histoire de la guerre de 1870-71 – Chapitre VI – Metz et Strasbourg](#)

[Les chemins de fer pendant la guerre de 1870-1871](#)

[Quelques mots sur les chemins de fer pendant la guerre 1870-71](#)

[Deutsche Bauzeitung – Aus der Thätigkeit der deutschen Feldeisenbahn-Abteilungen](#)