

SUJET(S)

Réseaux des carrières CIVET-POMMIER & C^{ie} et FEVRE & C^{ie}
 Chemin de fer FEVRE & C^{ie},
 des carrières d'Euville au Canal de l'Est et à la gare de Sorcy



LOCALISATION

Code INSEE – Commune(s)

55184 – Euville
 55496 – Sorcy-Saint-Martin



Meuse

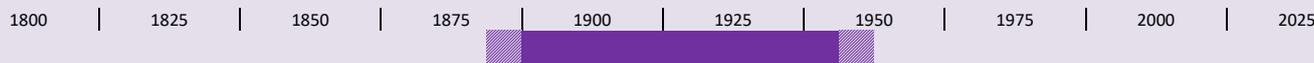


SECTION(S) DE LIGNE(S)



| N°RSU | N° officiel | Intitulé | Ouverture | Fermeture |
|-----------|-------------|--|-----------|------------|
| 55496.04N | 070 000 | SORCY SAINT MARTIN – Gare > PAGNY SUR MEUSE - Gare | 1852 | En service |
| 55496.04M | / | SORCY SAINT MARTIN – Gare > EUVILLE - Carrières | 1904 | ≤ 1950 |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |

PERIODE D'ACTIVITE FERROVIAIRE



SOURCES DOCUMENTAIRES, ICONOGRAPHIQUES ET INTERNET

Les Grandes Industries de France – Les carrières de pierres à bâtir - 1891 Gallica.bnf.fr
 Rapport - 1880 Gallica.bnf.fr
 Répertoire des carrières de pierre de taille exploitées en 1889 : Gallica.bnf.fr
 Le Génie Civil Gallica.bnf.fr
 CARRIÈRES DE PIERRE CALCAIRE Euville (Meuse) Itinerairedarchitecture.fr
 Euville hier et aujourd'hui maillardeuville.wixsite.com
 Commercy à l'ère industrielle Books.google.fr
 Carrières et pierre d'Euville Histoire, paysages, utilisations à Toul Etudes-touloises.fr

VOUS AVEZ DES INFORMATIONS ? CETTE FICHE COMPORTE DES ERREURS ? CONTACTEZ-NOUS...

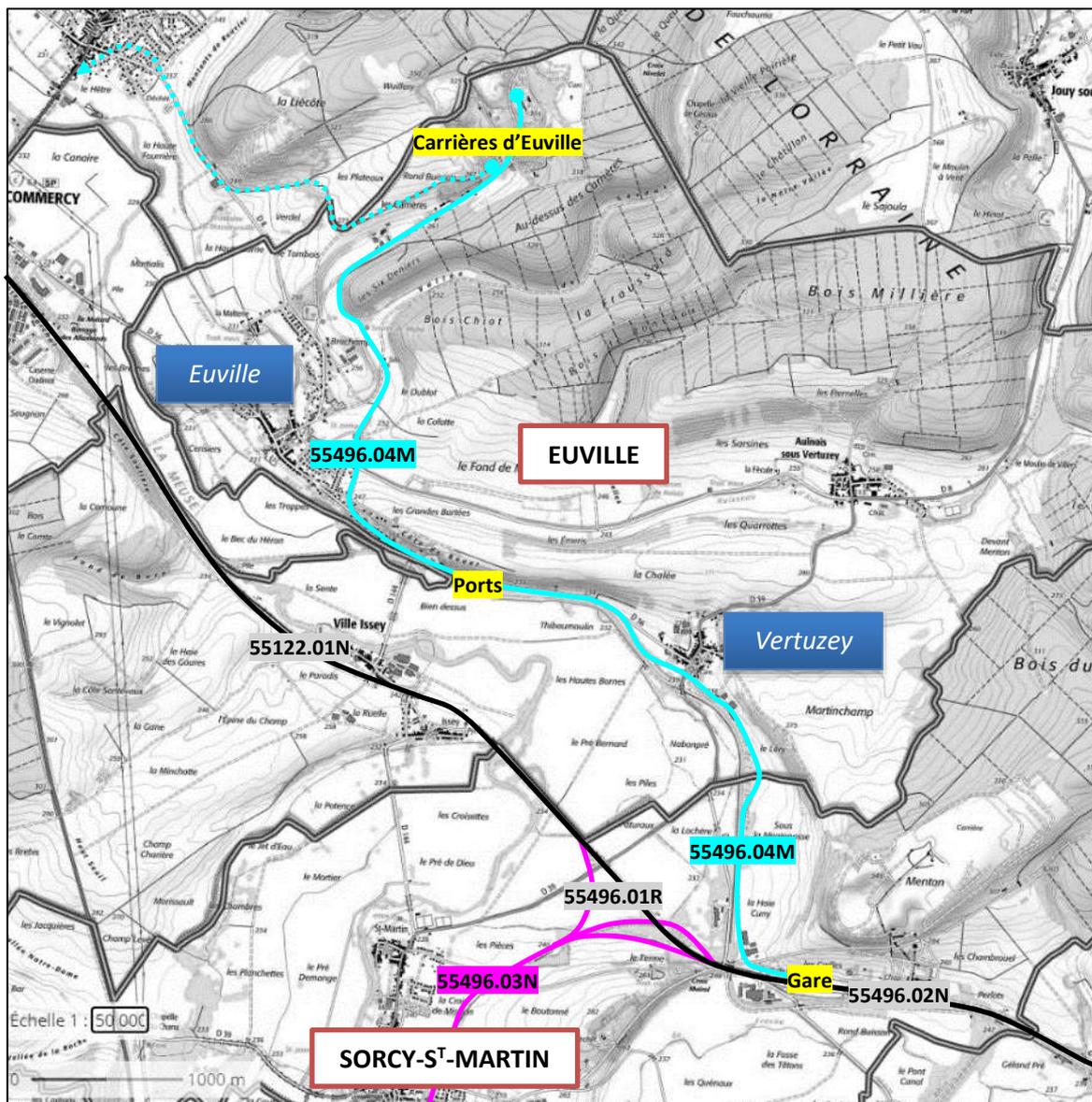
irsp-contact@sfr.fr

ATTENTION : le fonctionnement des liens vers les sites mentionnés n'est pas garanti.



**L'accès à certains sites est dangereux et/ou situés sur des propriétés privées.
 Ne cherchez pas à pénétrer par effraction. Essayez d'obtenir l'autorisation de pénétrer et circuler, si c'est possible.
 Laissez les lieux en l'état. N'abîmez pas les clôtures et les cultures.
 Refermez les barrières trouvées fermées. Ne touchez pas aux barrières trouvées ouvertes.**

LOCALISATION



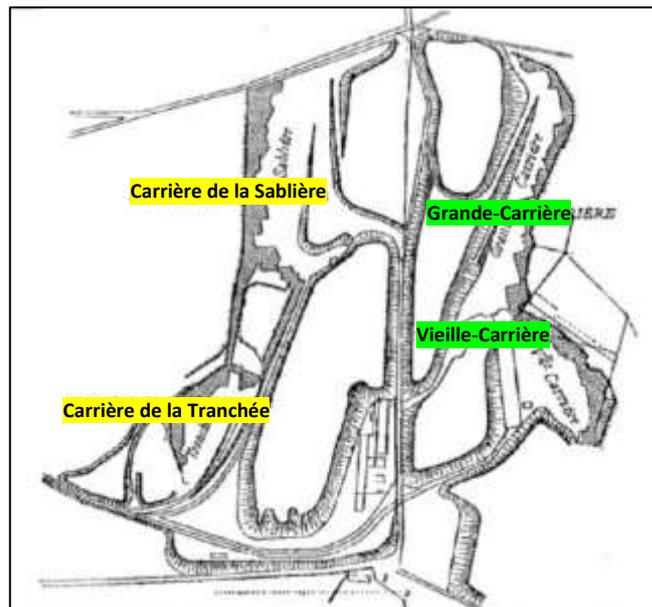
- Ecartement Etroit abandonné
- - - - - Ecartement Etroit projeté et inachevé
- Ecartement Normal en service

La commune d'Euville est formée par la fusion, depuis le 1^{er} janvier 1973, des communes d'Aulnois-sous-Vertuzey, d'Euville, de Vertuzey et de Ville-Issey.

PRESENTATION

Les carrières de pierres d’Euville sont exploitées à partir du XVI^e siècle pour un usage local. C’est au milieu du XIX^e siècle, avec l’ouverture de la ligne de chemin de fer de Paris à Strasbourg et du Canal de l’Est, qu’elles connaissent une exploitation intensive destinée notamment aux grands chantiers parisiens.

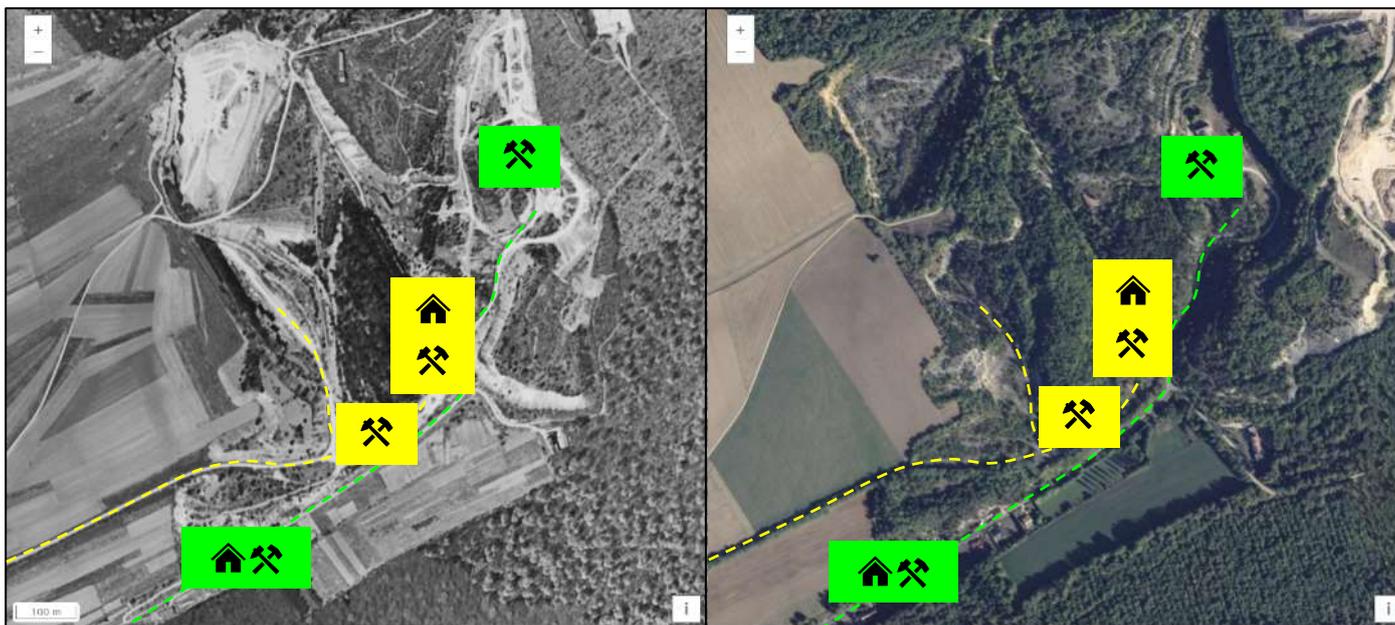
Félix CIVET débute l’exploitation des carrières 1853. Pour éviter le monopole de la société, la Grande Carrière d’Euville est amodiée en 1862 par adjudication publique à la St^e RENARD & FEVRE. Jusqu’en 1972, année du regroupement des installations, les deux sociétés¹ vont se faire concurrence : la société FEVRE exploitant la moitié Est ; la société CIVET-POMMIER la moitié Ouest.



Les carrières en 1891. En jaune : CIVET ; en vert : FEVRE

Les deux entreprises avaient chacune leurs dépôts, leurs scieries et chantiers de taille, leurs ateliers et leur cité ouvrière séparés de quelques centaines de mètres.

Vue aériennes 1958 / 2018



En jaune : CIVET ; en vert : FEVRE

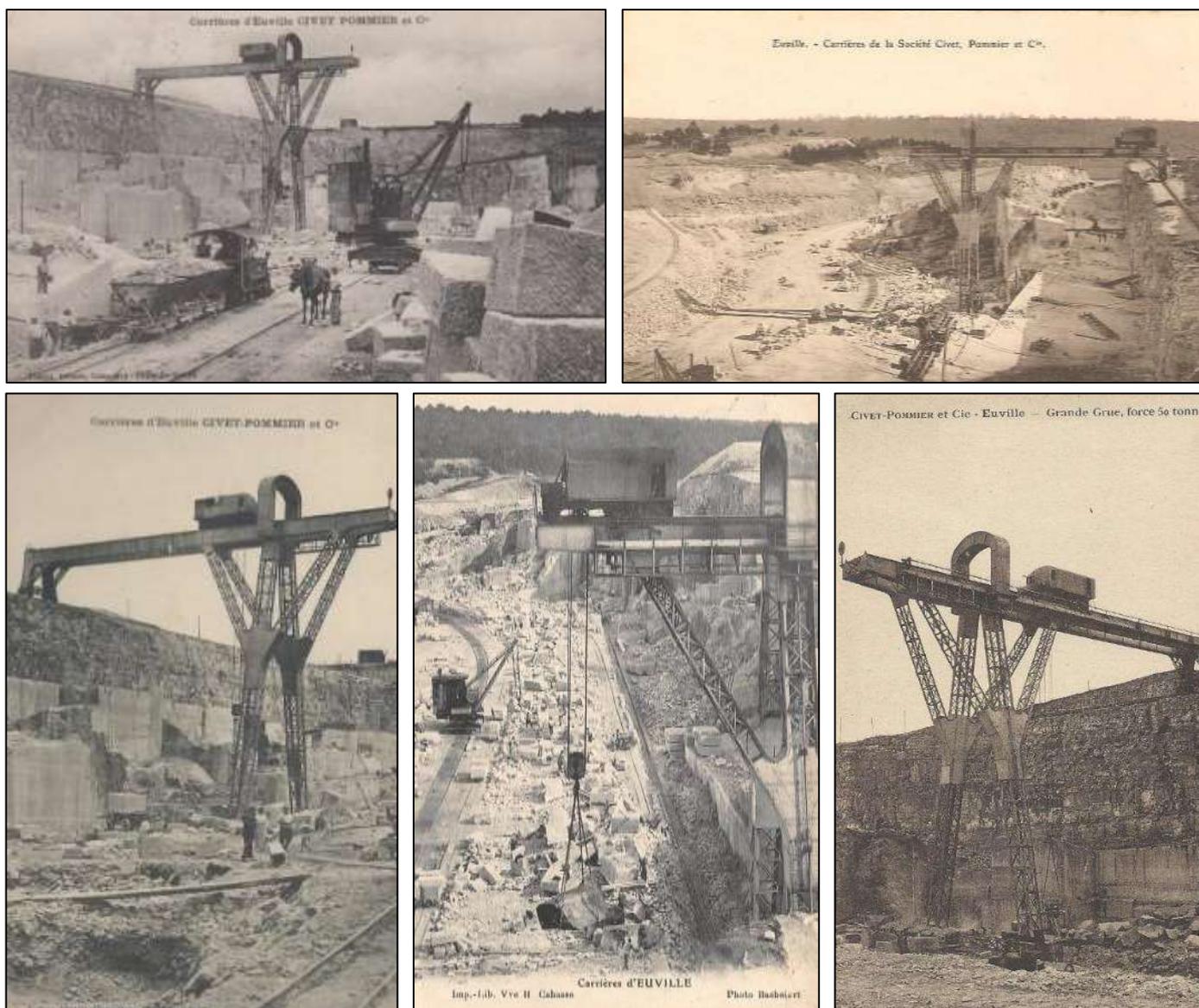
Les itinéraires d'accès aux carrières sont indiqués en tirets.

Les dépôts, ateliers et chantiers de taille sont repérés par le symbole ⚒ et les cités ouvrières repérées par le symbole 🏠

¹ En 1880, CIVET & C^{ie} est propriétaire de la carrière de La Sablière. Deux autres carrières, propriétés de la commune d’Euville, sont en location, exploitées par CIVET & C^{ie} et par MM. VIOLET & GAUTIER. En 1889, CIVET, CROUET, CAUTHIER & C^{ie} exploitent La Sablière et Vieille-Carrière et DESCHAMPS et C^{ie}, la Grande-Carrière. Il n’est pas fait mention de la St^e RENARD & FEVRE, (société des Carrières et scieries de Bourgogne, RENARD, FEVRE et C^{ie}) qui ne devait plus être amodiataire des carrières à cette période. Elle reprend l’exploitation de la Vieille-Carrière et de la Grande-Carrière vers 1895. Au début du XX^e siècle, les nombreuses cartes postales sont légendées aux noms de CIVET-POMMIER & C^{ie} et de FEVRE & C^{ie}.

LE RESEAU DES CARRIERES CIVET-POMMIER

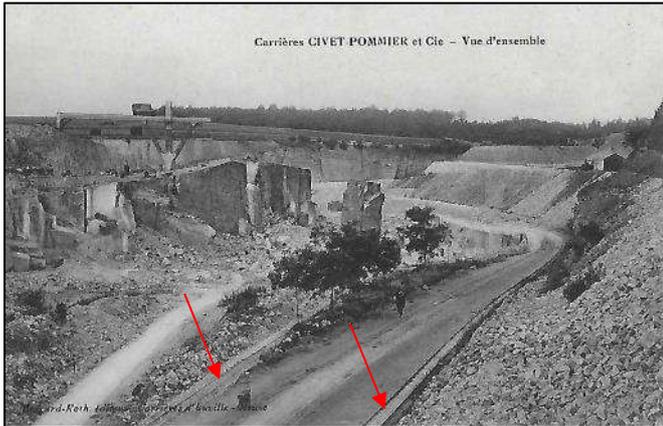
Comme nous allons le voir, le réseau des carrières CIVET-POMMIER paraît moins dense sur les cartes postales anciennes, que celui des carrières FEVRE. C'est vraisemblablement en raison de l'utilisation d'une grande grue² mise en service au début des années 1890 dans la carrière de la Tranchée. Construite en Belgique par la Société Anonyme John COCKERILL, elle pesait 120 tonnes et circulait sur deux rails distants de 30 mètres, l'un en fond de carrière et le second 25 mètres plus haut, au-dessus du front de taille. Elle pouvait lever une charge de 50 tonnes entre les palées et 20 tonnes à l'extrémité extérieure. Les blocs de pierre de 5 à 8 tonnes étaient directement déposés sur les wagons, évitant ainsi la pose de voies sur les différents étages d'exploitation et l'utilisation de plans inclinés. Une fois chargés, les trains rejoignaient la scierie.



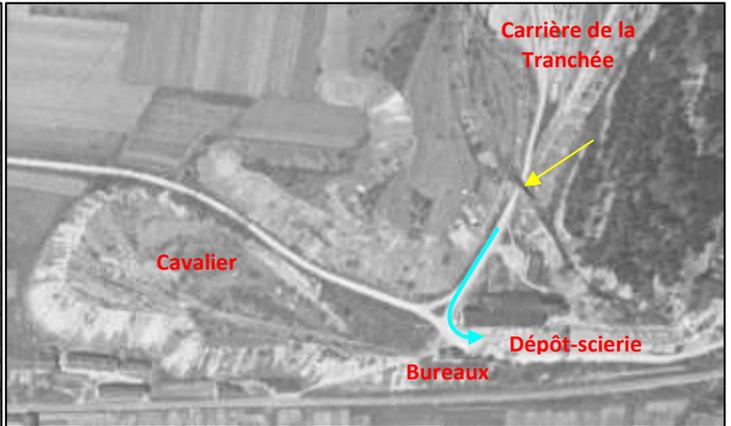
Différentes photos de la grue.

² Deux grues identiques furent construites. La seconde fut destinée aux carrières de Léroville (voir fiche IRSP n°[55288.1](#)) où elle est visible démontée sur une carte postale.

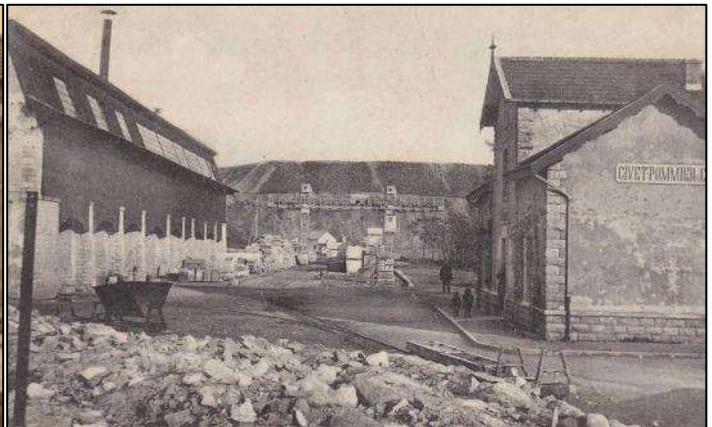
Inventaire des Réseaux Spéciaux et Particuliers



Deux voies quittent la carrière de La Tranchée. On aperçoit la grue au fond à gauche.



Le chemin de fer arrivant des carrières de la Sablière et de la Tranchée (flèche bleue) passe sous un pont, pointé par la flèche jaune, qui devait supporter une voie ferrée destinée à évacuer les terres de surface.



Le dépôt, la scierie et les bureaux. La voie au premier plan part vers le cavalier³ visible sur la vue aérienne.



Le dépôt vu en direction de la vallée de la Meuse. La flèche rouge pointe le bâtiment abritant les bureaux. Les voies au premier plan se dirigent vers l'entrée de la cité ouvrière.



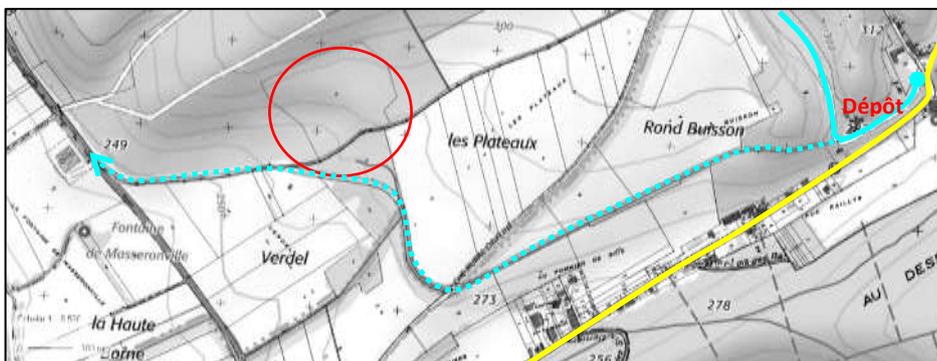
L'entrée du village avec les forges, les écuries, la maison de maître, l'école primaire (située jusqu'en 1896 au rez-de-chaussée du bâtiment au centre avec horloge et clocheton) et les logements des carriers. Véritable village, la cité ouvrière abritait près de 600 habitants.

³ Monticule de déchets de carrières.

Un chemin de fer Civet-Pommier vers Commercy ?

Les archives consultées n’ont pas révélé de liaison ferroviaire avec Commercy. Néanmoins, il est évoqué dans un rapport daté de 1880, l’interêt d’un embranchement industriel à voie étroite avec machine Winterthur, vers la gare et le port de Commercy, avec construction d’un pont sur la Meuse.

Le cadastre révèle un tracé (en tirets bleus) entre les carrières et la route d’Euville à Vignot (D8). Serait-ce là l’amorce de l’embranchement ? A noter que le chemin de fer de la société FEVRE empruntant la voie d’accès actuelle (surlignée en jaune), la société CIVET-POMMIER devait disposer d’un accès indépendant.



Ci-contre, vue aérienne d’avril 1940 avec l’ancienne carrière (cercle rouge indiqué sur la carte ci-dessus) et une trace longeant le chemin d’accès, pointée par les flèches rouges.

Vue aérienne IGN - 1940

Le cadastre et la vue aérienne (ci-contre) révèlent également sur 320 mètres, un chemin parallèle à la D8, toujours existant. Plus loin, à l’entrée du bourg de Vignot (ci-dessous), on observe une trace se détachant de la route puis la traversant pour prendre la direction de Commercy, en évitant la traversée du bourg.



Vue aérienne IGN – 1940



Vue aérienne IGN – 1958

Au-delà, il n’y a aucun indice. On peut donc supposer que ce chemin de fer est resté inachevé et que seules quelques parcelles furent acquises et la plateforme créée entre les carrières et l’entrée du bourg de Vignot.

A la sortie du bourg de Vignot, en direction de Commercy, on observe sur les vues aériennes des années 1940, ce que l’on pourrait confondre avec un dépôt de pierres. Il s’agirait plutôt d’un dépôt de bois, destinée à la scierie située de l’autre côté de la route de Commercy.



Ci-contre, à gauche la scierie dont le dépôt était situé à droite de la route.

Sur cette photo prise au niveau de la scierie, on aperçoit une charrette chargée d’un bloc de pierre, tractée par deux chevaux qui va vers Commercy. Elle vient de croiser une charrette vide qui remonte aux carrières.



Lien Street View : <https://goo.gl/maps/h4gPvphFh78Y6XVw6>



Lien Street View : <https://goo.gl/maps/xCHJLi1hunPk2cucA>

Le port de pierres de Commercy, rive gauche du Canal de la Meuse, photographié en direction du sud depuis le pont de la route de Vignot, qui aurait pu être la destination du chemin de fer.

LE RESEAU DES CARRIERES FEVRE

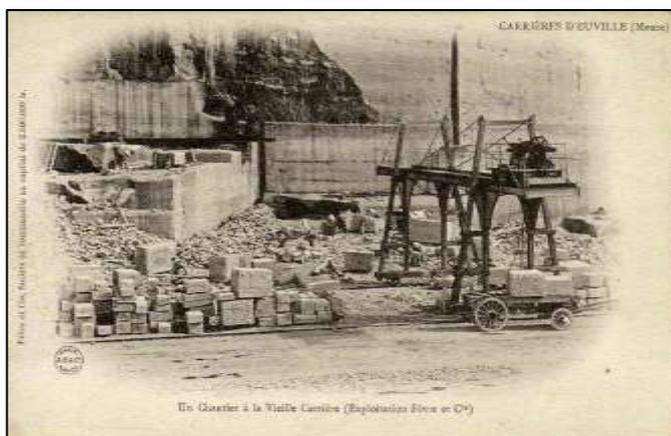
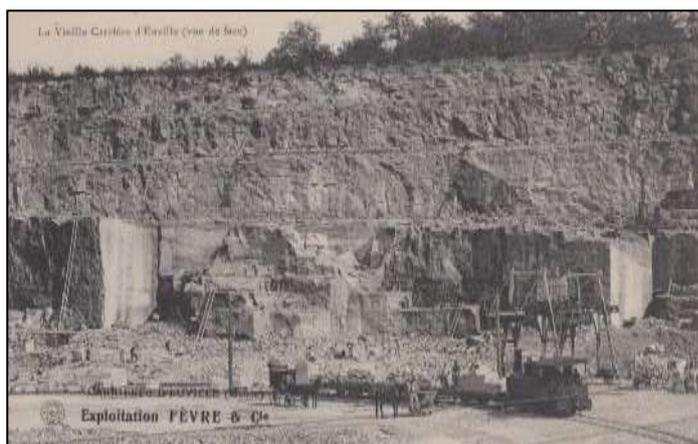
Contrairement à la société CIVET, qui exploitait majoritairement à ciel ouvert, la société FEVRE exploitait en grande partie en souterrain. C'était le cas à la Grande-Carrière⁴. L'exploitation se faisait de manière classique avec un réseau ferroviaire relativement dense.



Vue générale prise depuis la Grande Carrière avec au fond la Vieille Carrière et à gauche, la carrière souterraine.

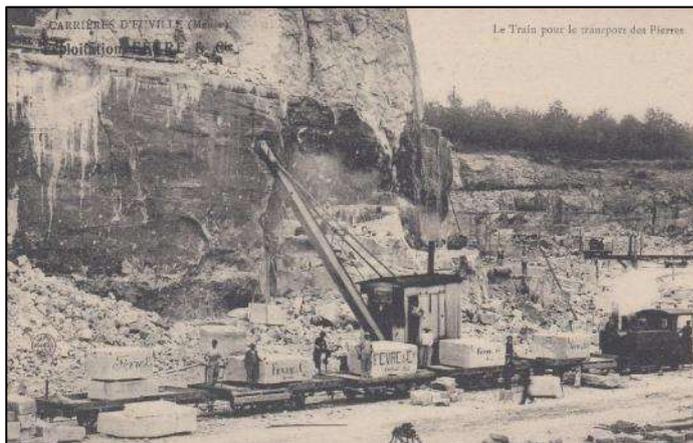


Vue opposée en direction de la Grande Carrière avec à droite, l'une des grues de 20 tonnes.



Quatre vues de la Vieille Carrière.

⁴ Dans l'inventaire réalisé par l'armée allemande (Wehrmacht) durant la seconde Guerre mondiale, il est dit que la carrière souterraine dispose de 16 entrées de 12 à 15 m de haut.



Quatre vues de la Grande Carrière montrant les étapes de chargement d'un train.

Le chemin de fer Fèvre

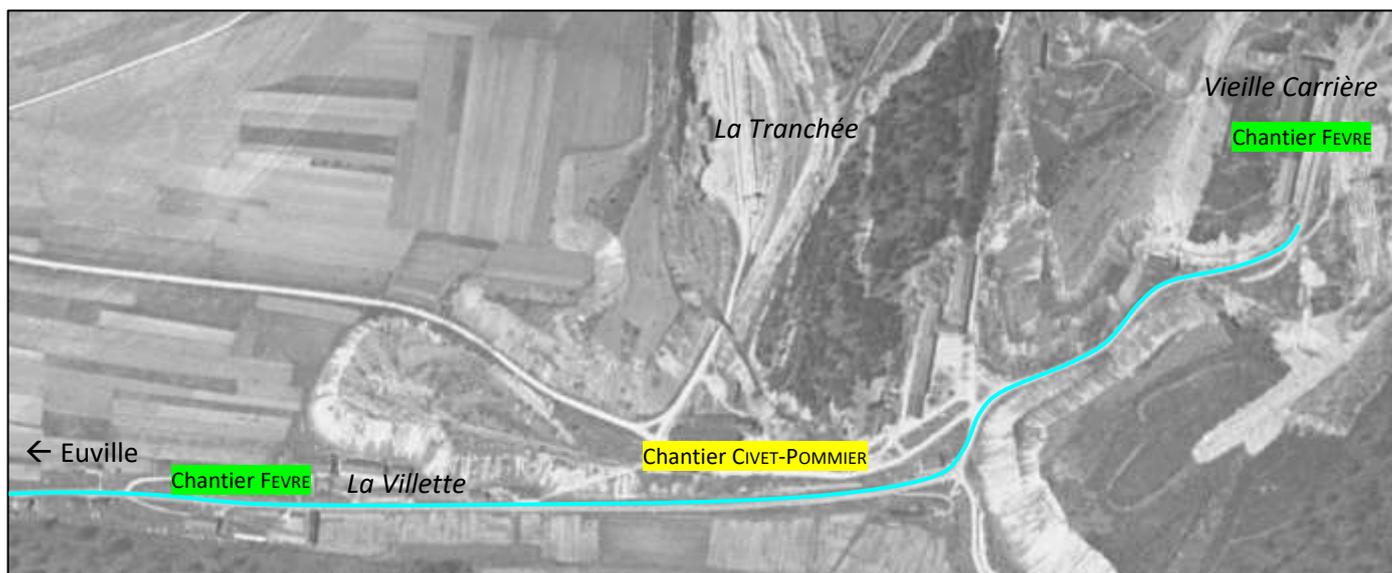
Le chemin de fer industriel est signalé dans le Bulletin des lois de la République Française du 2^{ème} semestre 1882 : *Etude d'un port et d'un tramway destinés à relier les carrières appartenant à la commune d'Euville avec le canal de l'Est et le chemin de fer de Paris à Avricourt*. En 1889, le répertoire des carrières de pierre de taille indique que l'expédition se fait depuis la gare de Commercy, les ports du Canal de la Marne au Rhin ou de l'Est. Il n'est fait mention ni du chemin de fer, ni de la gare de Sorcy. Sa construction n'a lieu qu'en 1904, réalisée par la commune d'Euville. Le chemin de fer construit à l'écartement métrique, indiqué sur la carte Michelin de 1936, est encore cité dans l'inventaire des carrières souterraines réalisé par la Wehrmacht mais absent de la carte IGN de 1952 ; ce qui suppose une dépose à la fin des années 1940.



Extrait carte Michelin n°62 - 1936

Quittant la carrière, la voie, empruntait l'actuel chemin de Gonfontaine pour atteindre le chantier de taille de la Vilette.

Vue aérienne IGN - 1940



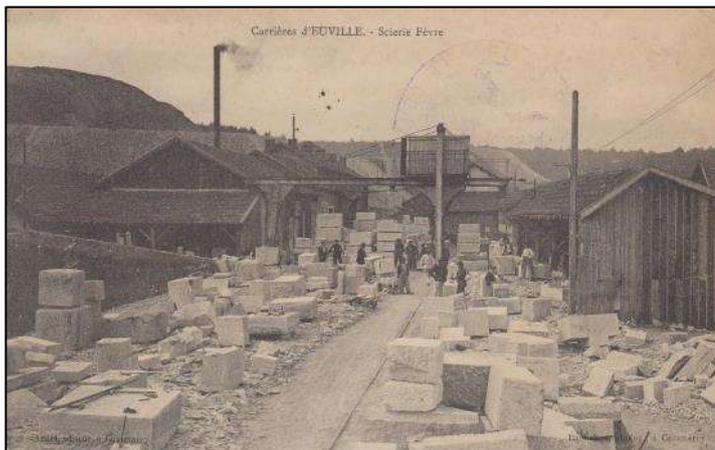
L'itinéraire de la voie entre la Vieille Carrière et le chantier de taille du Chemin de La Vilette.



La photo de gauche correspond à un grossissement de l'angle inférieur gauche de la photo présentée page 5. La voie (tirets bleus) passait à proximité du dépôt CIVET, mais, comme on peut le voir sur la photo de droite, à un niveau inférieur.



La scierie et le chantier de taille, vus en direction de la vallée de la Meuse.



La scierie et le chantier de taille, vus en direction des carrières.

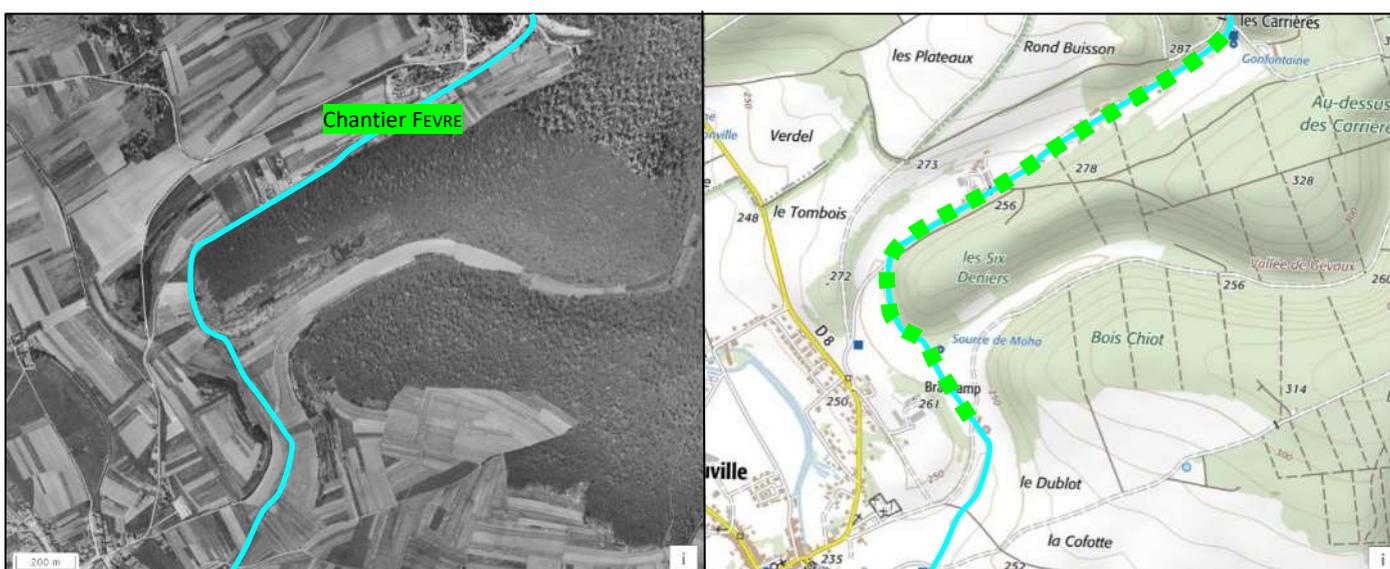


Un train, chemin de Gonfontaine, photographié en direction des carrières. Le chantier de taille est hors-champ à gauche.

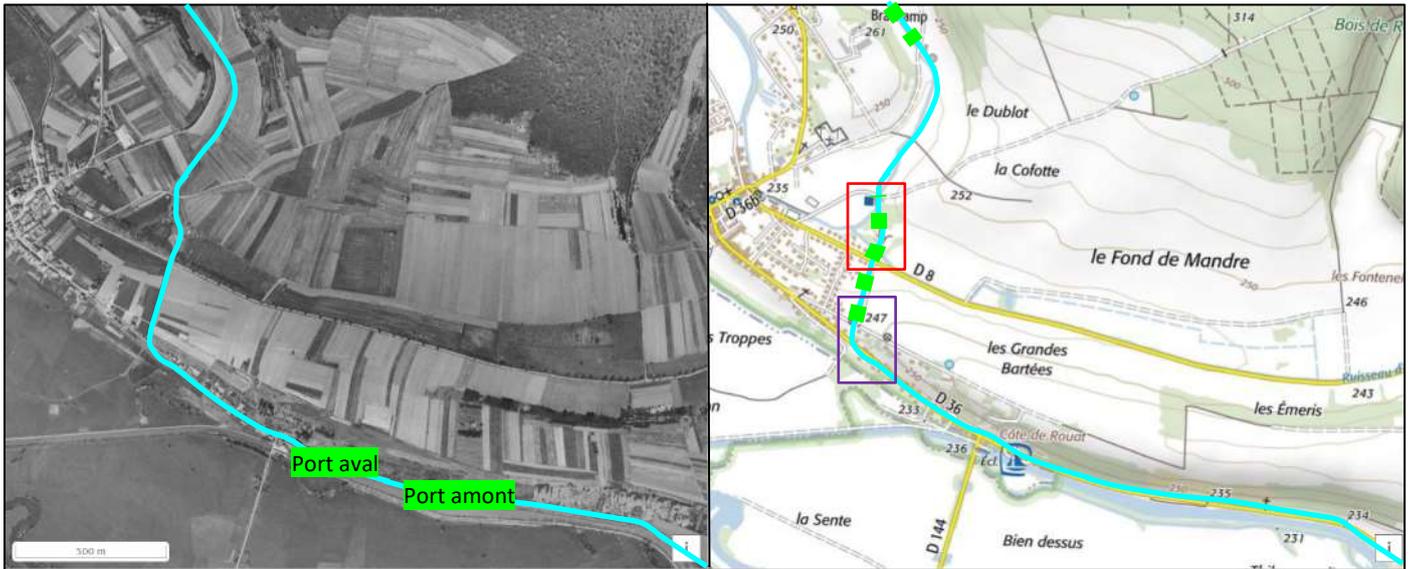
Lien vers Street View :

<https://goo.gl/maps/rZtqUYPi3ds6PmY88>

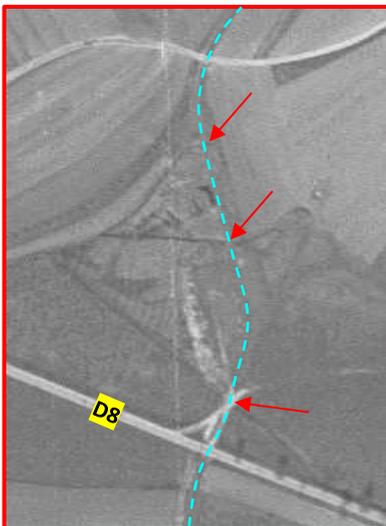
La voie continuait majoritairement en site propre en évitant le bourg d'Euville, jusqu'aux ports du Canal de l'Est.



Vue aérienne IGN – 1958. Les secteurs en pointillés verts peuvent être parcourus à pied ou en VTT.

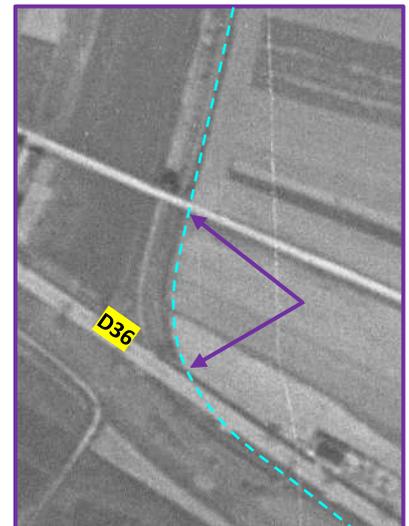


Vue aérienne IGN – 1958. Les secteurs en pointillés verts peuvent être parcourus à pied ou en VTT.



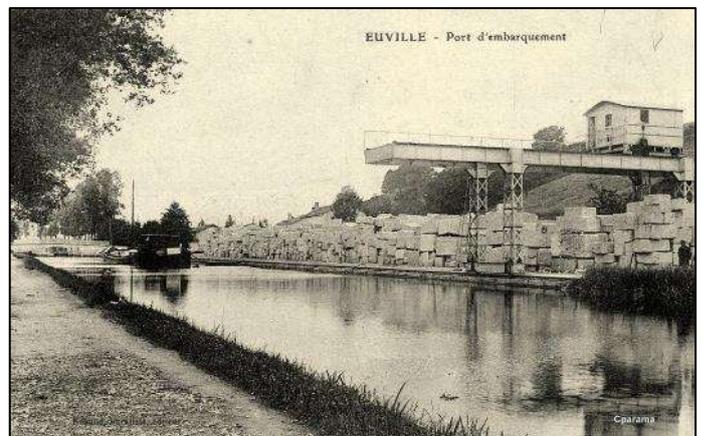
Le secteur repéré par un rectangle rouge correspond actuellement à un jardin public. En observant la vue aérienne du secteur (à gauche), on aperçoit trois ponceaux, toujours présents.

La voie continuait ensuite en empruntant l'actuel chemin Saint-Etienne-Champ, puis elle atteignait l'actuelle D36 (à droite). Aujourd'hui, il n'est pas possible de parcourir le secteur entre les deux flèches violettes (propriété privée bâtie).



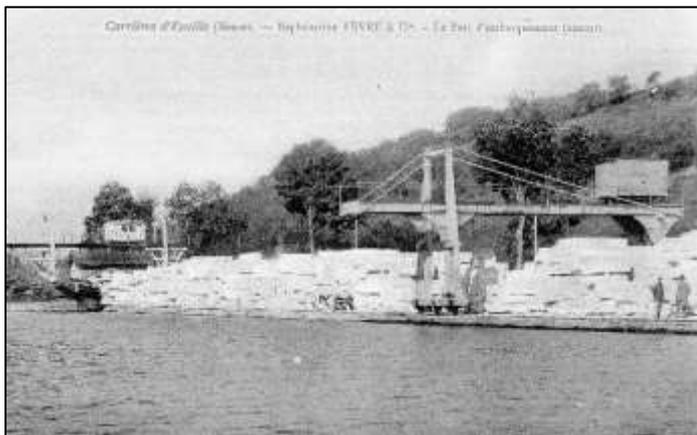
Vue aérienne IGN - 1940

La D36 (ex GC36) était suivie en accotement jusqu'au port aval du Canal de l'Est (branche Nord)⁵. Il était situé rive droite en amont de l'écluse n°5 d'Euville et disposait d'un portique de chargement mobile. Il correspond aujourd'hui à l'actuel port de plaisance.



Le port aval, vue en direction d'Euville et de l'écluse.

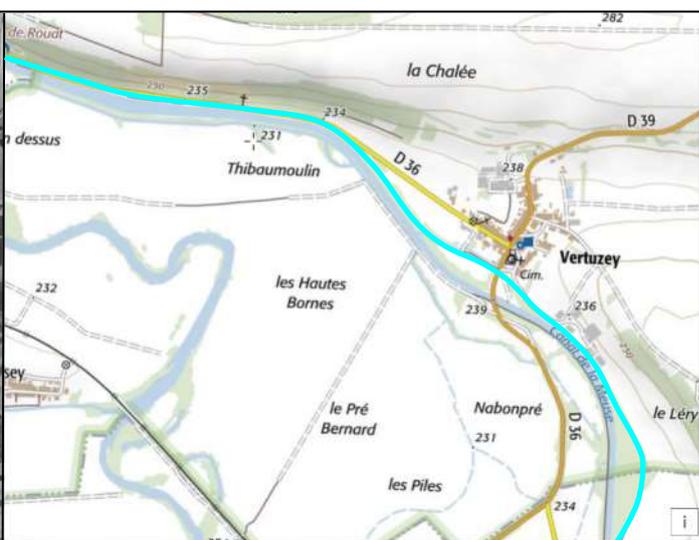
⁵ Aussi appelé Canal de la Meuse, mis en service en 1879.



Un second port, avait été aménagé à 500 mètres en amont du premier, toujours rive droite. Il était équipé de deux portiques de chargement mobiles.

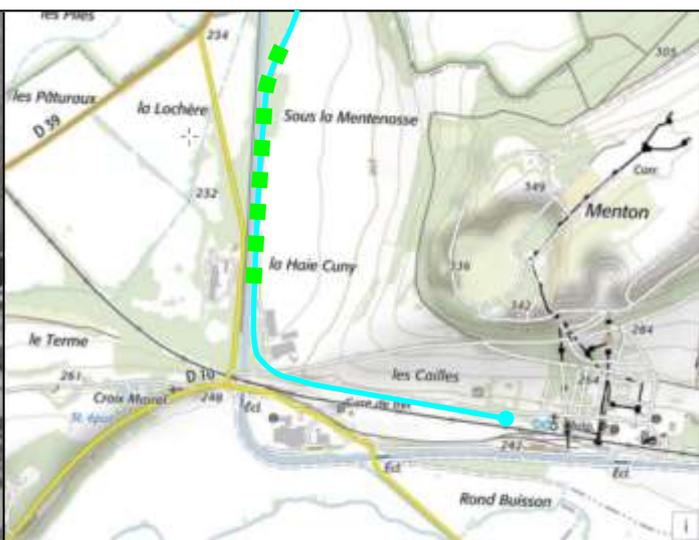
Le port amont, vue en direction d'Euville.

Le chemin de fer industriel continuait en accotement de la D36 puis s'en détachait en suivant le canal afin de contourner le bourg de Vertuzey par le sud.

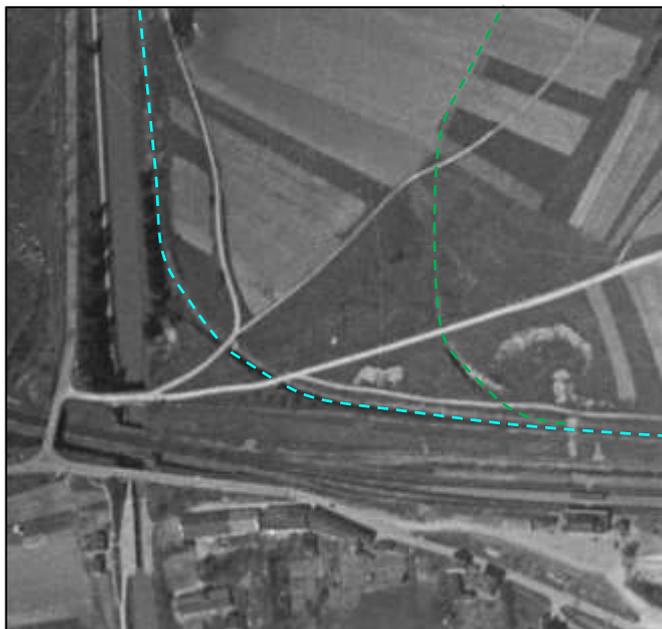


Vue aérienne IGN – 1958.

Puis c'était l'arrivée en gare de Sorcy.



Vue aérienne IGN – 1958. Les secteurs en pointillés verts peuvent être parcourus à pied ou en VTT.



Vue aérienne IGN - 1940

Pour arriver en gare, la voie empruntait une tranchée et passait sous deux ponts. Depuis, la tranchée a été en grande partie comblée et il ne reste plus aucune trace des deux ponts.

Sur la vue aérienne, on aperçoit une tranchée se détachant du chemin de fer industriel. Il s'agit des vestiges d'une voie de 60 cm posée par les Forces alliées durant la Première Guerre mondiale, qui se dirigeait vers Corniéville.

Aucune des cartes postales anciennes visionnées à ce jour ne montrent le dépôt de pierres de la gare. Il devait se situer non loin des fours à chaux, à l'extrémité Est de la gare (cercle jaune ci-contre). Il est probable qu'il ne fut utilisé qu'au tout début de la mise en service du chemin de fer industriel, d'où l'absence de photos.



La flèche rouge pointe l'emplacement de l'un des deux ponts. La flèche bleue pointe la tranchée.

LA GARE DE SORCY

La gare de Sorcy est située sur la section de Commercy à Frouard (54) du chemin de fer de Paris-Est à Strasbourg-Ville. Elle a été mise en service le 19 juin 1852 par la C^{ie} de l'Est. Le 1^{er} juin 1892, elle devient une gare de jonction avec l'ouverture de la section de Montier-en-Der (52) à Sorcy du chemin de fer de Jessains (10) à Sorcy. La gare de Saint-Martin-Sorcy est mise en service à cette occasion et la gare de Sorcy est reconstruite. Ce second chemin de fer ferme aux voyageurs le 15 mai 1938. La section de Void (55) à Sorcy ferme aux marchandises le 1^{er} octobre 1964.



Vous avez des informations à communiquer ? Contactez IRSP...

irsp-contact@sfr.fr