



Gilou Salvini

La gare et la voie ferrée font partie de notre quotidien, nous assistons actuellement au déclin de l'utilisation du transport ferroviaire ; rien n'est plus comme avant.

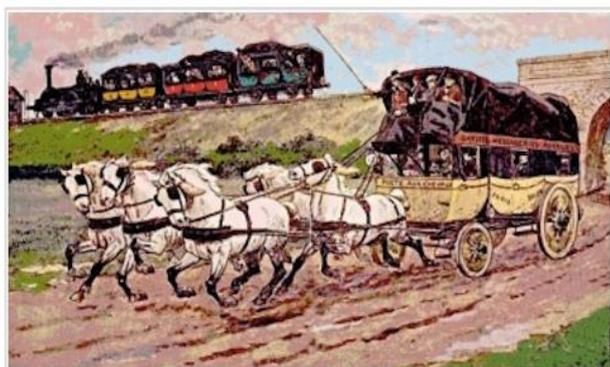
Mon propos n'est pas d'évoquer l'avenir de nos lignes de province qui s'assombrit, mais de relater l'histoire et les belles heures de la gare et de la voie ferrée à contrexéville.

Beaucoup a déjà été dit et écrit sur le sujet.

Qui n'a pas pris la micheline ou le train pour aller à son travail, à ses études, en vacances ou encore pour se rendre dans les villes voisines ? Qui n'a pas attendu au passage à niveau de l'hôtel Cosmos, et compté les wagons d'eau minérale qui passaient ? Comme quoi il n'y avait pas que les vaches dans les champs qui assistaient à ce défilé ! Qui ne s'est pas posé de questions sur les moyens utilisés en 1880 pour construire la voie ferrée dans la traversée de notre territoire et sur l'édification des ouvrages d'art qui jalonnent son trajet ?

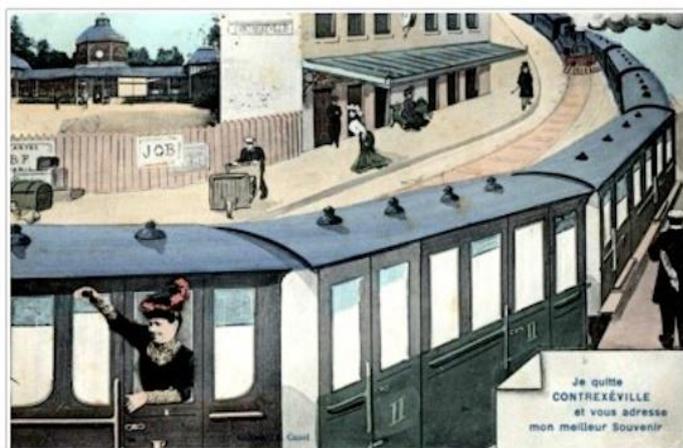
Ouverte à la circulation des premiers trains en 1881, la voie ferrée a certainement bouleversée la vie et la perception des Contrexévillois. Le parc thermal s'est trouvé limité et enclavé le long de la vallée du Vair, pour la Société des eaux minérales plus de possibilité d'extension ! Le talus de la voie ferrée cache le village d'Outrancourt, les attelages agricoles et les troupeaux de vaches marquent le pas devant les barrières baissées, regardant passer les locomotives au souffle haletant tirant les wagons crachant des nuages de fumées et des escarbilles, non plus rien ne sera comme avant, le progrès est en marche.

Après le réseau routier finit en 1852 (lire les Gunderic précédents), le désenclavement ferroviaire met les stations thermales de Martigny-les-Bains, Contrexéville et Vittel à la portée des voyageurs venant de tous les coins de France et d'Europe ; les belles heures des "Trains des eaux" commençaient en 1893, et avec elles l'accroissement du nombre des curistes...



Finis les longs voyages harassants en patache sur des routes empierrées, désormais le train relie les villes entre elles sur un réseau ferré, raccourcissant les temps de voyage en diminuant leur pénibilité.

Affiches, guides touristiques et cartes postales sont édités, celles de la station thermale de Contrexéville et de sa gare font aujourd'hui le bonheur des collectionneurs. Comme ces deux cartes postales représentant l'une l'arrivée d'un curiste et l'autre annonçant le départ d'une curiste 21 jours après... *Doc. Philippe Cremel.*

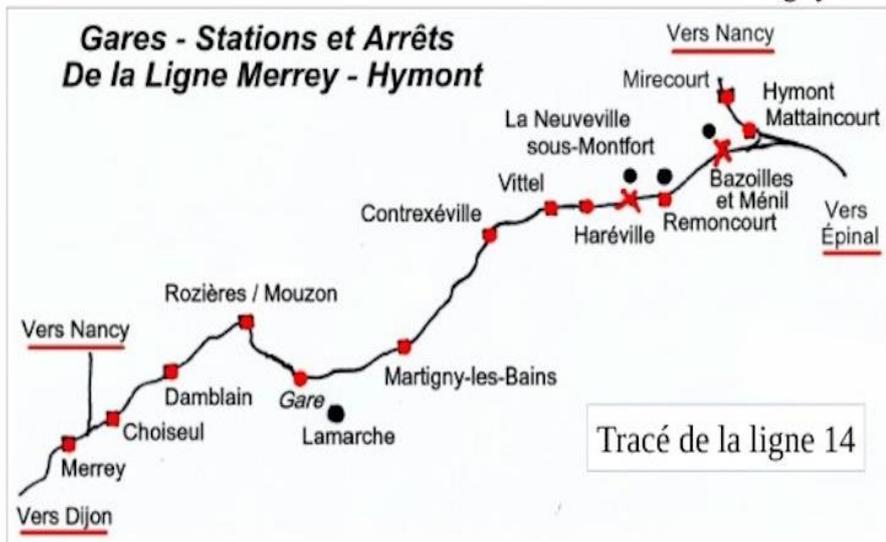




Gilou Salvini

Peut-on imaginer de nos jours, l'immense chantier qui s'est déroulé avant 1881 lorsque le long ruban du chantier des 58 km de la ligne 14, qui va de Merrey à Hymont-Mattaincourt, s'est étiré pour relier des villes et des villages, dans un paysage de collines et de cours d'eau, à travers une campagne où dominent cultures, prairies et forêts.

Au départ de Merrey l'altitude est de 350 mètres, à son arrivée en gare d'Hymont elle est de 280 mètres, et à mi-parcours à Martigny-les-Bains elle est de 360 mètres.



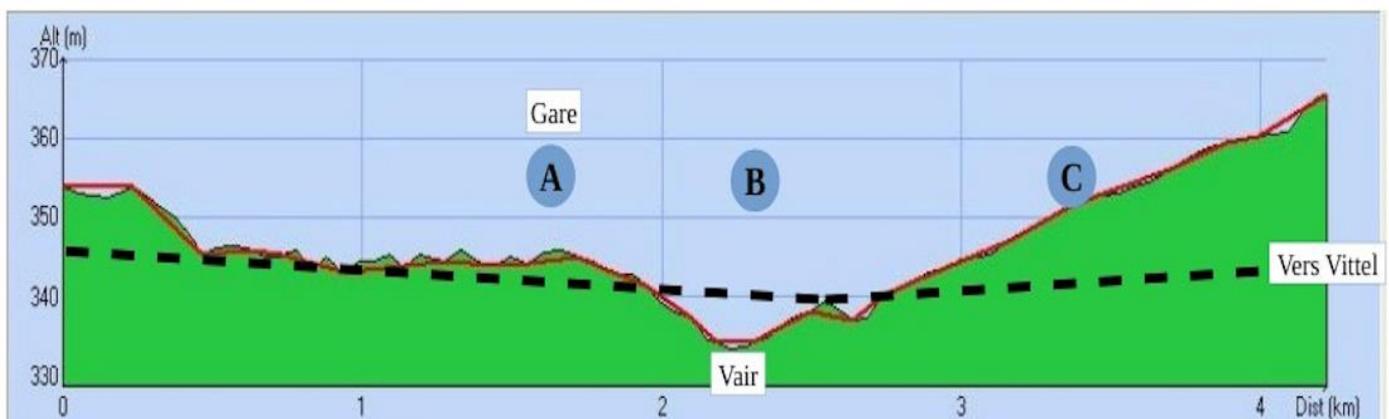
Il aura fallu faire beaucoup de calculs aux géomètres, pour trouver les trajectoires idéales afin d'adoucir les pentes, de même aux ingénieurs qui ont réalisé les tranchées et creusés les flancs des collines ou dressé des talus pour franchir les vallées.

Une autre difficulté a été celle de l'achat des terrains, quand on sait qu'à cette époque les parcelles étaient morcelées et nombreuses.

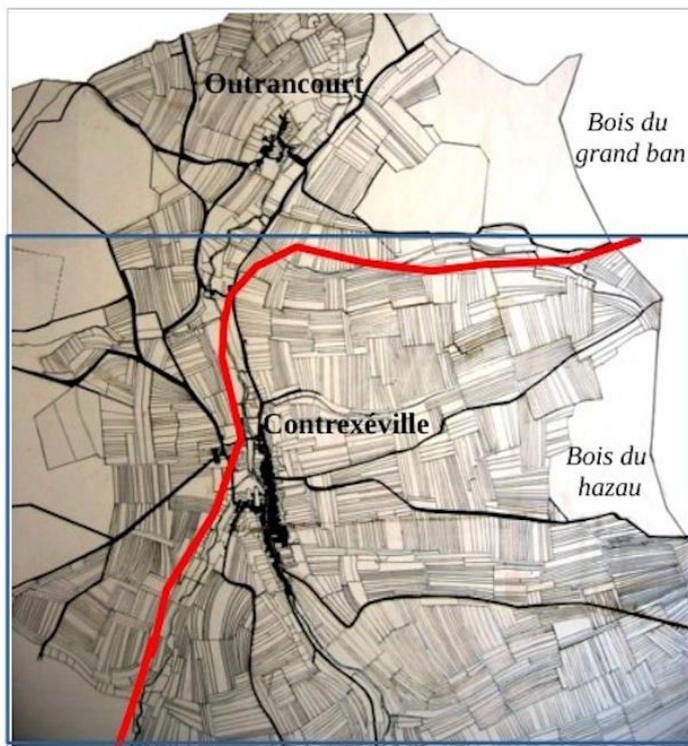
À Contrexéville il s'agissait alors sur plus de 4 kilomètres :

- (A) de tailler un passage le long du flanc d'une pente qui borde le ruisseau de Suriauville, pour y faire passer la voie ferrée et pour installer la gare sur un terre plein construit avec les déblais.
- (B) de franchir la vallée du Vair en édifiant un talus et en construisant des ouvrages d'art.
- (C) de creuser une tranchée dans la hauteur qui sépare Contrexéville de Vittel dans le bois du Grand Ban, entre la colline de Châtillon et le Bois du Hazau.

Profil du tracé de la voie ferrée dans sa traversée du territoire de Contrexéville. - - - -



Le préalable à la construction de la voie ferrée a été d'acquiescer en partie ou en totalité les quelques 120 parcelles de terrains, champs et prairies, soit de gré ou par expropriation pour faire passer le chemin de fer.



Le plan cadastral de Contréville et Outrancourt, démontre l'extrême morcellement du parcellaire. On imagine la complexité des tractations qu'ont dû mener les agents de la Compagnie des chemins de fer de l'Est. Localement nous n'avons trouvé aucun document permettant de savoir dans quelles conditions elles se sont déroulées, seules les matrices cadastrales peuvent nous donner une idée du nombre des propriétaires qui ont été concernés par la vente de leurs terrains, dont on estime à 60 leur nombre ...

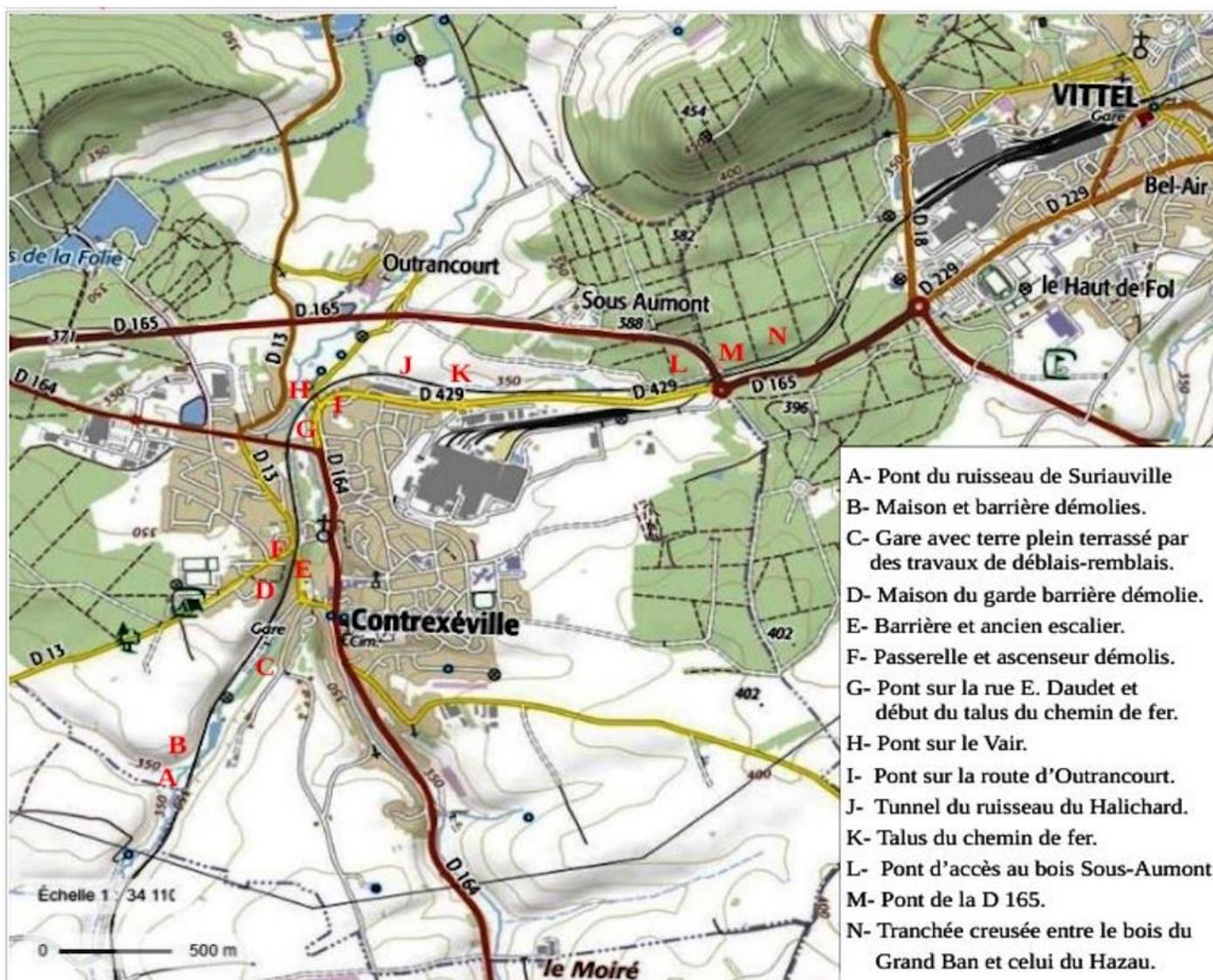
L'implantation de la voie ferrée sur les 4 kilomètres de sa traversée des deux territoires, représente une surface de 14 hectares.

Sur la carte sont mentionnés des emplacements :

7 ouvrages d'art.

3 passages à niveau et 2 maisons du garde barrière.

Et les travaux de terrassements importants.



- A- Pont du ruisseau de Suriauville
- B- Maison et barrière démolies.
- C- Gare avec terre plein terrassé par des travaux de déblais-remblais.
- D- Maison du garde barrière démolie.
- E- Barrière et ancien escalier.
- F- Passerelle et ascenseur démolis.
- G- Pont sur la rue E. Daudet et début du talus du chemin de fer.
- H- Pont sur le Vair.
- I- Pont sur la route d'Outrancourt.
- J- Tunnel du ruisseau du Halichard.
- K- Talus du chemin de fer.
- L- Pont d'accès au bois Sous-Aumont.
- M- Pont de la D 165.
- N- Tranchée creusée entre le bois du Grand Ban et celui du Hazau.

Contrexéville gare et voie ferrée



Gilou Salvini

Aujourd'hui encore on peut voir les emplacements des travaux de terrassement. Ils ont mobilisé une foule d'ouvriers armés de pioches et de pelles, déjà l'utilisation de la poudre noire avait permis d'exploser des pans entiers de coteaux afin de faire passer la voie ferrée. Les déblais de terres et de pierres ont été utilisés pour remblayer les talus, ils étaient véhiculés avec des chariots tirés par des bœufs ou des chevaux ou avec des bennes - *image 1*.

Les ponts qui s'égrènent tout au long de la voie ferrée, ont permis à celle-ci de franchir les obstacles, ou bien de l'être comme ce fut le cas à l'hôtel Cosmos, et que ça l'est encore pour l'ancien chemin d'Outrancourt à Vittel et par la D 136 aujourd'hui encore...

Terrassements et ouvrages d'art : Localisation des endroits cités d'après les numérotations parues dans le Gunderic n° 145, page 1190.



Image 1 : Exemple de terrassement

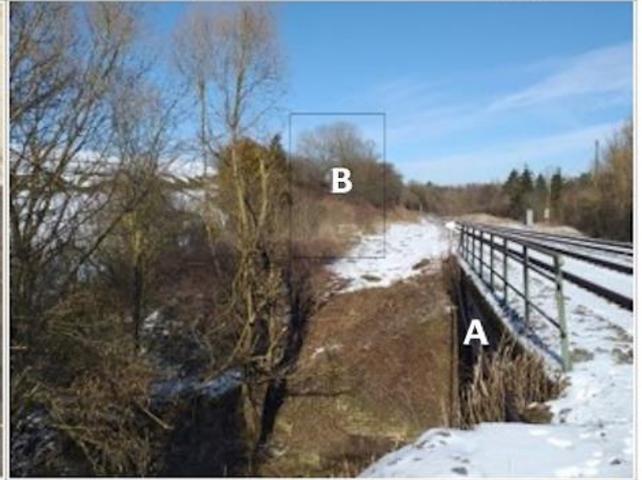


Image 2 : photo Johan Besançon

Le premier ouvrage de la voie ferrée sur le territoire de Contrexéville, en arrivant de Martigny-les-Bains, est un pont enjambant le ruisseau de Suriauville qui vient de confluer avec le ruisseau de Froide fontaine (A) - *image 2*. À cet endroit il y avait une barrière et la maison du garde barrière (B) tenue par Paul Bellamy en 1954 puis par Gilbert Courteaux avant sa démolition à la fin des années 1960.

La gare avec son terre plein tassé (C) sera traitée dans une prochaine page. En 1954 le chef de gare était Henry Bague.



1) La pente était autrefois couverte de vignes, le lieu-dit « le cabinet » tient son nom des cabines dans lesquelles les vigneron rangeaient leurs outils. Un emplacement s'appelait la « glacière » qui était une grotte dans laquelle l'hôtel de l'Établissement stockait la glace en hiver pour rafraîchir les boissons en été.



Photo 2 : Paul Formet photographié avec un de ses fils, il était garde barrière et habitait la maison D avec sa famille, ils sont sur la voie ferrée, on aperçoit derrière eux la passerelle qui liait l'hôtel Cosmos au parc F, sur la vue aérienne il manque la partie qui enjambait la rue de Metz E. Autrefois la rue de Suriauville traversait la voie ferrée, par la suite il y eut une barrière, puis des escalier pour piétons. Sur une pancarte il était écrit « Attention un train peut en cacher un autre »...



- La voie ferrée au dessus du parc thermal



HOSPITAL & CIVILISPOLITAN PALACE HOTEL

- La pente a été entaillée pour passer



- (G) Pont sur la rue Ernest Daudet



- Les ponts (H) et (I)



- H Le pont sur le Vair



- K Le talus de près de 10 mètres de hauteur



- Carte postale, le moulin derrière le pont



- I Pont de la route d'Outrancourt



K Le ballast du talus fragilisé en 1960

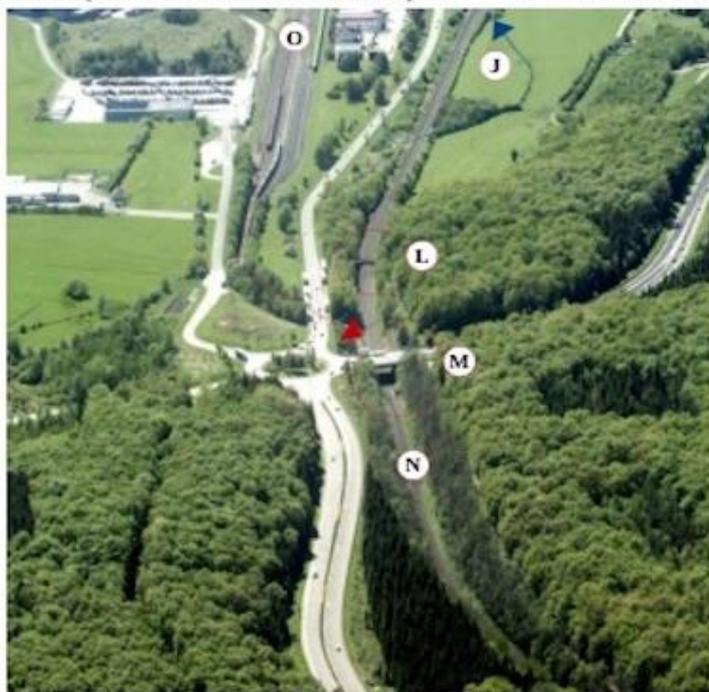


Photo F. Marquis

J Ruisseau du Halichard qui passe plusieurs fois sous le talus
L Pont de l'ancien chemin d'Outrancourt à Vittel
M Pont de la D165 en direction de l'A31



Photos F. Marquis



N Tranchée creusée jusque Vittel
O Voie ferrée de l'embouteillage qui passe sous la route de Vittel à Contrexéville, et qui se raccorde avec la ligne 14.

À suivre : l'histoire de la gare de 1881 à nos jours

Contrexéville

gare et voie ferrée



Gilou Salvini

Pourquoi avoir choisi cet endroit et pas un autre pour installer une gare et ses installations annexes (1) ?

D'autant qu'il a fallu construire un terre plein sur un terrain en pente, en détournant un ruisseau, et en construisant une rampe et un pont pour accéder à la gare (2).

Les ingénieurs et les ouvriers de la Compagnie des Chemins de fer de l'Est ont réalisé en 1880 des travaux gigantesques, notamment ceux des terrassements très importants compte-tenu des moyens dont ils disposaient à l'époque.

(1)- Un projet avait évoqué le secteur qui est au dessus du parc thermal sous l'hôtel Cosmos qui n'existait pas encore ; mais l'endroit était composé de champs labourés qui descendaient jusqu'au Vair et au moulin, deux chemins s'y croisaient), jugé trop loin du cœur de la station, des thermes et des hôtels, le projet fut abandonné.

(2)- Finalement c'est un emplacement correspondant aux critères définis qui fut choisi, bien que le site soit en devers sur la pente d'une rive escarpée en surplomb du ruisseau de Suriauville (Gunderic n° 146, page 1199).



Fig 1 Vue aérienne : (A) la gare (B) emplacement du projet.
 — Ancien lit du ruisseau de Suriauville
 — Lit actuel et trajet souterrain

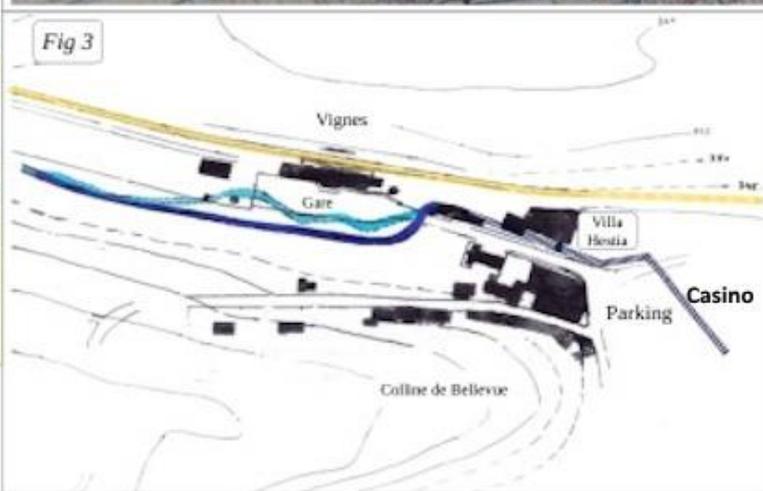
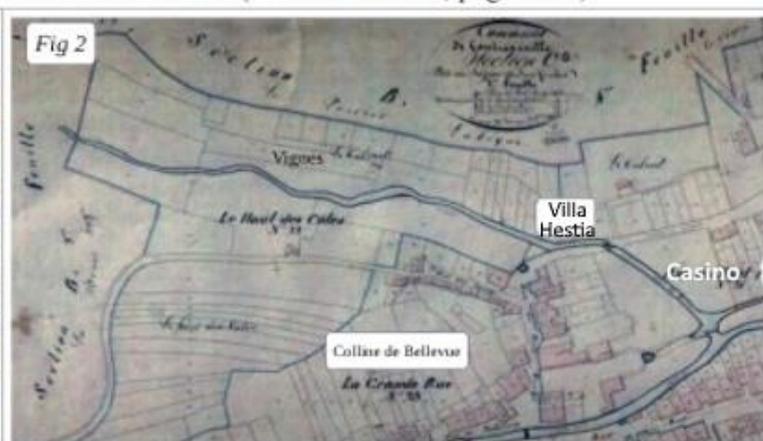


Fig 2 Cadastre 1840 : On distingue le lit du ruisseau de suriauville qui rejoint le Vair dans le parc thermal, l'emplacement de la future villa Hestia est matérialisé par un rectangle blanc.

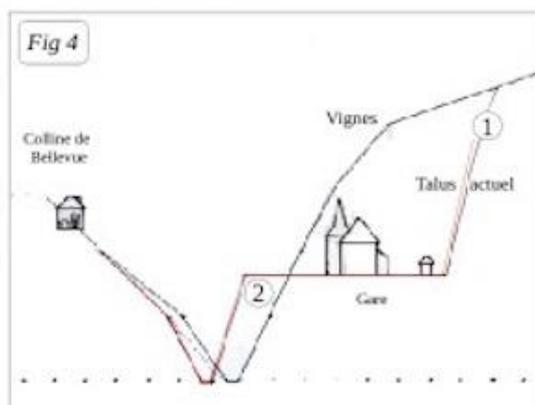
Fig 3 Plan actuel : Le croquis positionne les lits différents du ruisseau de Suriauville et la villa Hestia.

Fig 4 Coupe : Le trait bleu marque la combe et le lit du ruisseau de Suriauville avec le devers des vignes du Cabinet qui va être creusé. Le trait rouge représente (1) la partie de la pente terrassée et déblayée en 1880, (2) le remblaiement du terre-plein de la gare, telle qu'il existe aujourd'hui.



Photo du pont prise depuis le parc de la propriété Bouchère. Il permet de pouvoir accéder au terre-plein et à la gare depuis le centre ville.

À suivre : les deux gares



Contrexéville

gare et voie ferrée



Gilou Salvini

La première des gares ferroviaires de Contrexéville construite en 1881, est un bâtiment à l'architecture typologiquement classique et fonctionnel que l'on retrouve présente dans toutes les stations construites au XIX^{ème} siècle mais avec quelques différences cependant :

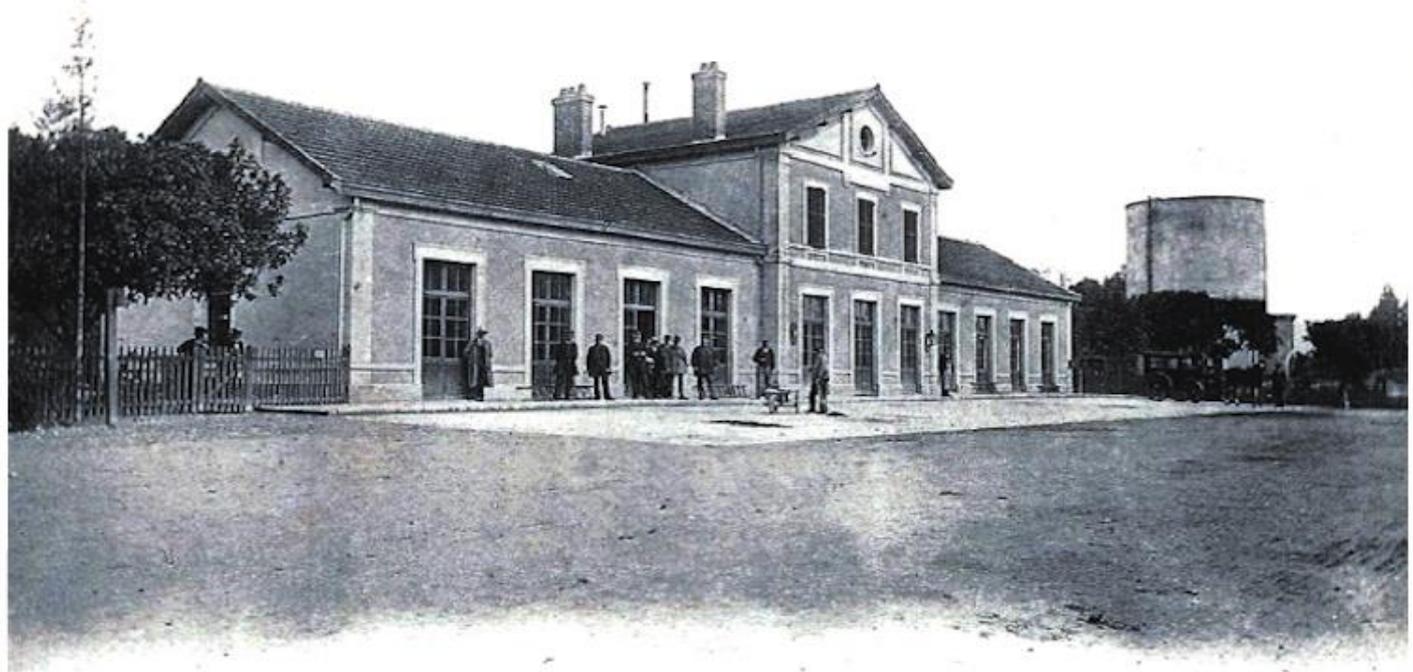
Certaines gares sont de simples bâtiments composés au rez-de-chaussée, de l'accueil avec une billetterie servant de salle d'attente et le service des bagages, à l'étage c'est l'appartement du chef de gare et de sa famille.

D'autres gares comme à Contrexéville, sont composées de ce même bâtiment d'un étage auquel est accolé à droite un bâtiment sans étage avec les salles d'attentes premières, secondes et troisièmes classes. À gauche le même bâtiment sans étage avec plusieurs services pour les bagages.

Aujourd'hui, certaines gares sont encore les bâtiments d'origines (par exemple Martigny-les-Bains). À quelques mètres de la gare il y a un bâtiment logistique ; le hangar des marchandises qui d'un côté ouvre ses portes à glissières sur une voie de raccordement où les wagons accèdent, et de l'autre côté le même système qui permet aux véhicules hippomobiles et plus tard automobiles, de charger ou de décharger le fret et les différentes marchandises.

Mais ce qui caractérise la gare de Contrexéville, c'est un immense château d'eau dont la raison d'être est la suivante : la station est à peu près au centre des 65 kilomètres de la voie ferrée 14, entre Merrey et Mirecourt, les locomotives à vapeur venant de Nancy ou Culmont-Chalindrey pouvaient faire ainsi le plein d'eau pour poursuivre leurs déplacements (*).

Afin de constituer une réserve d'eau, la Compagnie des chemins de fer de l'Est a capté la source de froide fontaine à Suriauville à côté de la ferme des Évêques, et construit un étang pour alimenter par une conduite souterraine le château d'eau de la gare contrexévilloise, distant de 3,5 kilomètres avec une pente de 30 mètres.



Hangar de marchandise



PROFIL ALTIMÉTRIQUE



Profil des 3,5 kilomètres du trajet d'approvisionnement du château d'eau de la gare, un dénivelé de 30 mètres depuis l'étang de la ferme des évêques à la gare de Contrexéville

Trajet de l'approvisionnement en eau ———

(* Les locomotives à vapeur étaient de plusieurs types. La 241 P, par exemple, consommait de 1,5 à 2 tonnes de charbon aux 100 kilomètres, ainsi que 10 à 15 mètres cubes d'eau. La capacité du tender était d'environ 20 tonnes de charbon, et la capacité du réservoir d'eau 40 mètres cubes. Les trains s'arrêtaient tous les 100 kilomètres environ, pour faire le plein d'eau. La prise d'eau s'effectuait par un manche à eau. Le tube en toile était fixé à un poteau, il fallait l'introduire dans le tender, pour remplir le réservoir.

Émission de FR 3 réalisée avec mon concours sur les hôpitaux militaires de la station thermale de 1914 à 1917. L'incessant va et vient des blessés !



(1) Blessés français sur le quai de la gare

(2) Départ des américains en 1919

(3) Attente en toute simplicité de la grande duchesse Wladimir, avec sa fille Eléna et le prince Georges de Grèce son futur mari, c'était en 1902.

(4) Départ des curistes en fin de séjour.

(5) Le personnel et les porteurs



GUNDERIC

Bulletin bimestriel N° 149

Septembre - Octobre 2021

Retrouvez-nous sur : celcontrex.hautetfort.com

Abonnement Email : 12 € l'année

Directeur de la publication G. SALVINI - gilbert.salvini@orange.fr



Contrexéville
gare et voie ferrée

Samedi 4 Août 1934 : La nouvelle gare de Contrexéville est inaugurée en grande pompe sous la présidence d'André Mallarmé ministre des Postes, Télégraphes et Téléphones ; en présence du sous-préfet des Vosges Louis Tuillon, du sénateur des Vosges André Barbier, du député Camille Picard, du président du Conseil général des Vosges René Porterat et du conseiller général du canton de Vitte Jean Bouloumié.

Le maire de Contrexéville Marcel Boucher, vantait l'architecture de la nouvelle gare dans un discours dithyrambique, s'offusquant de certaines critiques concernant son style Nord-Africain !!!

En prenant la défense de l'architecte, du directeur général de la Compagnie des chemins de fer de l'Est M. Ribaud et de l'ingénieur

en chef adjoint M. Legoux pour leur création qu'il avait lui même approuvé en son temps, il vanta le dynamisme de la station thermale de Contrexéville, en quelque sorte novatrice dans le domaine de l'architecture et en particulier celui de la gare, il argumenta sur la blanche évocation des terres africaines qui amenait le ciel de Lorraine et celui de Contrexéville à se parer de bleu...

De 1928 à 1933, le chantier de construction a été dirigé par l'architecte Max Sainsaulieu (1870-1953) (1). L'architecture de la gare s'éloigne quelque peu du style épuré de l'Art Déco empruntant le modèle antique d'un portique à colonnades (tel que la gare de Vittel) qui avec ses lignes répétitives, rigoureuses et géométriques touche à sa fin, la gare de Contrexéville reste cependant l'un des exemples intéressants de l'évolution de ce style avec une haute toiture à 8 pans, couverte d'ardoises, c'est là le premier élément qui interpelle et donne sa personnalité au bâtiment, la toiture est terminée par un ornement de faitage avec une crête géométrique en béton, elle se prolonge dans sa partie basse par une extension moins pentue que le reste du versant et que l'on appelle " le coyau " (ou coyature), qui abrite le parvis extérieur du hall d'accueil : est-ce cette toiture particulière qui lui a valu en son temps les critiques concernant un soi-disant style Nord-Africain ?

Elle se compose à l'intérieur d'un hall d'accueil monumental de plan hexagonal allongé, joliment décoré. L'architecte a privilégié les contrastes de matériaux entre le béton lisse peint en blanc et un traitement des façades peigné brut ressemblant à des rondins de bois alignés les uns contre les autres (2).

Le traitement des baies avec les angles supérieurs coupés donne une originalité à l'ensemble, le décor de carrelage, de céramique et de verrières, les inscriptions, le mobilier fixe ainsi que les luminaires d'origine sont conservés, de même que l'horloge sur une colonne octogonale marquée par les outrages du temps qui passe (3).

La gare de Contrexéville a été inscrite à l'Inventaire des Monuments historiques le 11 juin 2013.





Le maire de Contrexéville Marcel Boucher (prononcer Bouchère), habitait la villa « Émile » à proximité de la gare (cercle jaune).

On le voit à droite à la buvette du Pavillon avec le roi du Maroc Mohamed V, et ci-dessous en uniforme de l'armée française avec sa famille lors de la mobilisation de 1938.

Pendant la guerre, résidant à Paris dans son hôtel de la Trémoille il collabora avec l'Allemagne nazi ⁽¹⁾



1940, des véhicules allemands stationnent devant la villa



Pendant la guerre, de nombreux convois militaires passeront par la gare de Contrexéville, à gauche un groupe de fantassins allemands pose devant la façade du côté sud, avec son crépi imitant des rondins...

Un train blindé allemand en partance pour le sud de la France, stationne quelques jours sur les voies du chemin de fer.



⁽¹⁾ Lire son parcours politique relaté par Jean-Paul Rothiot, dans les Actes des Journées d'Études Vosgiennes « Des sources au thermalisme » édité en 2002 ; Imprimerie de la Plaine des Vosges, pages 205 à 216.

La guerre finie les activités reprennent :



Le hall d'accueil et les sons qui se répercutent. La salle d'attente et ses trois espaces réservés aux différentes classes, des fauteuils en cuir pour les premières, des bancs recouverts de velours pour les secondes et les banquettes en bois chez les troisièmes, un confort qui préfigure les espaces réservés des trains... Bon voyage en fonction de votre standing mesdames messieurs les usagers!



Après l'embarquement du bois de nos forêts, celui de l'eau minérale prend la relève. Qui se souvient de la noria des véhicules à trois roues qui livraient leur chargement depuis l'usine d'embouteillage en pleine ville ? Jusqu'à ce qu'une déviation de la voie ferrée desserve directement le nouvel embouteillage...



Les années 1960 – 1990, les trente glorieuses...

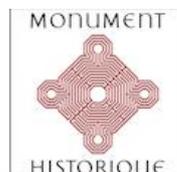
Le train des eaux qui déversait la foule des curistes, ou les ramenait chez eux la cure terminée.

Les autorails et la micheline qui emmenaient les travailleurs dans les deux villes thermales, et les jeunes dans les collèges et lycées. Tous se cotoyaient...

La SNCF vivaient des beaux jours ainsi que nos stations thermales.

FIN

Vosges (88)



Lieux	Sites	Dates	Classement (C) ou Inscription (I)
Contrexéville	Gare	11/06/2013	I: Sont inscrits au titre des monuments historiques en totalité le bâtiment voyageurs, les quais, l'abri voyageurs et le hangar de marchandises de la gare de Contrexéville.



Monument Historique

Adresse renseignée dans la base Mérimée :

242 avenue du Roi-Stanislas
88140 Contrexéville - France

Code Insee de la commune : 88114

Vosges [88] - Epinal - Lorraine (Grand Est)

Adresse approximative issue des coordonnées GPS (latitude et longitude) :

217 Rue du Docteur Bagard 88140 Contrexéville

Éléments protégés :

Le bâtiment voyageurs, les quais, l'abri voyageurs et le hangar de marchandises, en totalité (cad. BR 1) : inscription par arrêté du 11 juin 2013

Historique :

La gare ferroviaire se compose d'un vestibule monumental de plan hexagonal allongé, surmonté d'une toiture en ardoise terminée par une crête géométrique en béton. L'accès à la voie ferrée est protégée par une marquise dont les poteaux sont en fonte de fer. L'architecte a privilégié les contrastes de matériaux entre le béton lisse et peint en blanc et un traitement peigné brut. Le décor de carrelage de céramique et de verrière, les inscriptions, le mobilier fixe ainsi que les luminaires d'origine sont conservés.

Périodes de construction : Architecte ou maître d'oeuvre :

1er quart XXe siècle

Sainsaulieu Max (architecte)





CONTREXÉVILLE

Près de 600 000 € pour rénover la gare et ses abords



De gros travaux vont avoir lieu à partir de 2023 pour rénover les abords de la gare de Contrexéville et rafraîchir le bâtiment. Photo VNH/Mickaël DEMEAUX

Contrexéville

Les travaux de la ligne 14 sujets à quelques mises au point



La gare contrexévilloise et sa future ligne 14 étaient à l'ordre du jour ce 25 septembre. Photo d'archives Philippe Briqueleur