

IL ETAIT UNE FOIS UN PETIT TRAIN QUI AURAIT BIEN VOULU PASSER A BULGNEVILLE

Le 21 Février 1804, la première locomotive, la "*Catch-me-who-can*" (M'attrape qui peut !) effectue ses premiers tours de roues, à Middleton en Angleterre.

EN FRANCE, le chemin de fer voit le jour en 1827. 18 Km de rails sont posés entre Saint-Etienne et Andrézieux pour assurer le transport du charbon des mines du Forez vers la Loire.

Dès lors le chemin de fer va conquérir le Pays.

ET A BULGNEVILLE ?

- Le 11 Novembre 1888, le Conseil Municipal de Bulgnéville est informé que Monsieur Clément, le Conseiller Général de l'époque, sollicite de la Municipalité l'engagement de prendre en charge les indemnités réclamées par les propriétaires de terrains sur lesquels les préposés de la Compagnie de l'Est des Chemins de Fer devront passer pour effectuer l'étude du projet de l'établissement d'une voie ferrée d'Aulnois à Contrexéville, passant par Bulgnéville.
A l'unanimité le Conseil prend cet engagement.

Ceci va être le début d'une longue procédure qui durera jusqu'en 1910...

A la lecture des Registres des délibérations du Conseil Municipal nous allons découvrir cette épopée.

Projet de ligne Aulnois-Bulgnéville-Contrexéville

- Le 31 Mars 1889, le Conseil Municipal pose cette question à Monsieur le Ministre de la Guerre : "Si les démarches entreprises pour relier Aulnois à Contrexéville en passant par Bulgnéville, au moyen d'une voie ferrée, aboutissent et que les capitaux nécessaires soient trouvés, la ligne sera-t-elle construite à voie étroite ou à voie normale ?" Bien entendu, le Conseil demande une voie normale, celle-ci se raccordant à tous les réseaux).
- Le 4 Décembre 1889, le Conseil Municipal vote une somme de 110 F pour indemniser les propriétaires des forêts dans lesquelles les agents du service vicinal sont passés pour procéder à l'étude d'une voie ferrée.
- Le 16 Janvier 1890, Monsieur le Maire fait part d'une réclamation de la part d'un propriétaire qui a subi des dommages dans sa forêt. Les dégâts sont estimés à 74 F. La Commune devra indemniser ce propriétaire.
- Le 11 Janvier 1893 a lieu une réunion importante du Conseil Municipal :
Deux projets sont soumis au Conseil :
Le premier (déjà connu) qui relie Aulnois à Contrexéville en passant par Bulgnéville et le deuxième reliant Contrexéville à Chatenois par la vallée du Vair. Le choix, bien sûr, se porte pour la voie ferrée passant par Bulgnéville. Le Conseil vote donc un crédit de 50 000 F au Ministère de la Guerre pour prouver l'importance considérable que la population attache à l'établissement de la voie ferrée car, invoque-t-il, cette ligne serait digne d'un grand intérêt, notamment au Chef lieu de Canton, dont les transactions faciles seraient d'un rapport sérieux pour la Compagnie de l'Est. Les commerçants demandent à la Municipalité de faire toutes les démarches nécessaires en vue d'obtenir de l'autorité compétente l'adoption du projet. La somme de 50 000 F sera donc fournie par un emprunt remboursable par annuités.

Projet de ligne Aulnois-Rozières avec embranchement vers Bulgnéville

- Le 26 juillet 1902, lors d'une réunion du Conseil Municipal, il est longuement question d'une ligne entre Aulnois et Rozières-sur-Mouzon avec embranchement de Bulgnéville à Contrexéville. Vu les avantages que la Commune en retirerait, celle-ci doit s'imposer des sacrifices financiers.
Considérant que cette ligne de chemin de fer est vivement désirée depuis si longtemps, que le canton de Bulgnéville, dépourvu de voie ferrée, est condamné à perdre toute vitalité, que cette voie procurerait d'immenses avantages, le Conseil vote une subvention annuelle de 3 000 F pendant une période de 10 ans.

Projet de ligne Neufchâteau-Vrécourt-Bulgnéville-Contrexéville

- Le 30 Juin 1903, le Conseil Municipal confirme sa délibération du 26 juillet 1902 en décidant un vote de 3 000 F sur une période de 30 ans, pour le projet d'une voie ferrée de Neufchâteau à Contrexéville en passant par Vrécourt, Saint-Ouen et Bulgnéville.

Projet de tramway Neufchâteau-Bulgnéville

- Le 12 Mars 1904, Le Conseil Municipal décide d'une façon ferme (!) de participer à la dépense de la construction d'un tramway reliant Neufchâteau à Bulgnéville, en votant une subvention de 3 000 F pendant toute la durée de la concession. Cette subvention est toutefois accordée sous réserves que le produit de la future ligne soit suffisant pour donner lieu à un partage entre l'Etat, le Département et les autres partenaires.
- Le 26 Septembre 1906 figure à l'ordre du jour du Conseil Municipal l'utilité de la construction projetée. Le Conseil reconnaît qu'un tramway est d'une importance capitale pour la région qu'elle doit traverser. En effet cette région voit sa population décroître sans cesse et le Conseil est persuadé que le tramway exercera une heureuse influence sur l'agriculture, le commerce et même l'industrie. Il maintient donc la subvention qu'il a votée en se souvenant de l'engagement pris devant le Parlement par Monsieur le Ministre des Travaux Publics de hâter les formalités, afin d'éviter tout retard dans la construction.

- Le 14 Mai 1906, suite à l'engagement pris de voter une subvention annuelle de 3 000 F pour la construction du tramway, le Conseil Municipal décide de payer la dite subvention pendant les 4 premières années en prenant sur les fonds disponibles de la Commune. Ce produit proviendra de la vente de coupes de bois.
- Le 20 Novembre 1907, voyant que l'exécution du tramway se fait attendre, le Conseil Municipal décide d'annuler l'engagement financier pris le 14 Mai 1906. Ceci ne laissant entendre en rien que le Conseil se désintéresse de la question du tramway.

NEUFCHATEAU

HISTOIRE

Le tramway fantôme

Les archives des particuliers révèlent encore des trésors d'histoire. Au tournant du XIX^e et du XX^e siècle, un tramway reliant Neufchâteau à Contrexéville, était à l'étude. Il ne verra jamais le jour.

Les questions ferroviaires dans la Plaine des Vosges ont toujours suscité des réactions passionnées. Si en ce début de XXI^e siècle l'enjeu majeur est le maintien des lignes de voyageurs et de son rapprochement avec le réseau TGV Est, au XIX^e siècle, le maillage ferré était porteur d'espoirs. Dans les archives d'un habitant de Saulxures-les-Bulgnéville, une correspondance fait état d'un projet de tramway reliant Neufchâteau à Contrexéville. D'après une note en date du 7 juillet 1899, le conseil général cherche à établir, depuis un moment, une voie ferrée mais doit faire face à un défaut d'entente entre les communes. Il explore alors à l'époque trois pistes qui ne verront jamais le jour : Aulnois à Rozières, Aulnois à Contrexéville ou Neufchâteau à Bains. Néanmoins, l'idée d'un tramway à vapeur sur route n'est pas abandonnée. De 1899 à 1904, un comité d'action planche sur le sujet et retient la ligne Neufchâteau à Contrexéville. D'une longueur de 44,306 km

dont 6,405 km en Haute-Marne, le tracé est décidé comme suit : Neufchâteau, Pompière, Sartes, Sommerécourt, Sauloncourt, Vrécourt, Saint-Ouen-Les-Parey, Saulxures-les-Bulgnéville, Bulgnéville et enfin Contrexéville. L'investissement est estimé à 2.340.000 F de l'époque. Reste à trouver le concessionnaire mais celui-ci doit s'engager à hauteur d'environ 600.000 F sans aucune garantie d'intérêt.

En queue de poisson
Dès 1904, le conseil municipal de Saulxures approuve le budget prévisionnel et vote une subvention annuelle de 1.000 F sur une durée de 65 ans à la seule condition de suivre le tracé prévu et d'établir une station ouverte aux marchandises, à proximité du village. Une décision motivée par sa situation « *éloignée des chemins de fer* ». Sans compter que « *les cultivateurs ont du mal à écouler leurs produits* ». Mais c'est surtout les perspectives économiques déclinées par « *la*

concessionnaire, M. Gaeng, possédant une société de travaux publics à Nancy, se désiste. Le peu de garanties offertes lui semble trop lourd à porter seul. En 1906, les deux autres concessionnaires, M. Thouvenin et M. Chery, sont trouvés. Dans la foulée, le préfet des Vosges, dans une correspondance adressée au sous-préfet de Neufchâteau rassure : « *d'après les renseignements qui m'ont été fournis par le service forestier que toutes ces communes sont en mesure de faire face aux engagements financiers* ».

La décision finale restant au conseil d'Etat, il faudra attendre mars 1914 pour qu'un projet de loi soit présenté à la chambre des députés par le ministre des Travaux publics, Fernand David, et par Joseph Caillaux, ministre des Finances. Mais la guerre survient et le projet est rangé dans les oubliettes. Personne n'en a connaissance jusqu'au jour où un habitant de Saulxures retrouve les documents parmi ses archives.

Guillaume BERNARDEAU

Les 44,306 km du tramway historique

Le tracé historique prévu par le projet de loi présenté en mars 1914, devant la chambre des députés.

Infographie. Florence Garnier.

que le tracé semble convenir à l'ensemble des acteurs. Etant donné que Sauville ne figure pas sur le tracé, sa mention dans le dossier laisse encore des interrogations, Entre temps, le premier

Extrait de "La Liberté de l'Est du 18 janvier 2004

C'est la fin de tout projet de ligne de chemin de fer desservant Bulgnéville !

- Le 9 Mars 1910, Monsieur le Maire fait lecture d'une lettre du Maire de Gérardmer relative à la percée des Vosges et à la création d'une ligne de Chemin de fer reliant directement Chaumont, Epinal, Gérardmer à Colmar. Le Conseil considérant que cette voie ferrée ne peut que faciliter les relations entre la France et l'Allemagne donne un avis très favorable sur ce projet et souhaite voir prochainement sa réalisation.

Voici contée l'histoire du petit train qui voulait passer à Bulgnéville et qui jamais n'y arriva !

A noter que la gare située à la sortie d'Aulnois en allant vers Chatenois, sur la ligne Neufchâteau-Mirecourt-Epinal, porte (officiellement !) le nom de "**Gare d'Aulnois-Bulgnéville**".

Toute desserte voyageurs a été supprimée sur cette ligne en 1970. En 1989, la desserte marchandises sur la section Gironcourt-Mirecourt-Epinal a été supprimée et cette section déclassée.

Seule subsiste donc, en trafic fret, la section Gironcourt-Neufchâteau pour les trains de bouteilles neuves sortant de la verrerie de Gironcourt.

La gare d'Aulnois-Bulgnéville voit donc toujours passer des trains (qui, bien sûr, ne s'y arrêtent jamais !)