

# Gare de Conflans-Jarry

L'Espérée



#### SOURCES

Brochure Jarny Patrimoine n° 5 « La Gare et son quartier » rédigée par Kévin Goeuriot pour le compte de la Ville de Jarny & Archives Municipales

Rédaction par Catherine Tellier en collaboration avec la Ville de Jarny

Crédit iconographique : Ville de Jarny et Kévin Goeuriot », SNCF RESEAU pour les travaux en gare



Christophe CHARTRAIN  
Directeur Régional Gares du Grand Est

## Édito

Société Anonyme, filiale à 100 % de SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions est au service des voyageurs, des collectivités et de tous les transporteurs ferroviaires. Chaque année, nous accueillons plus de 96 millions de voyageurs, visiteurs et riverains dans nos 385 gares du Grand Est. Nous nous engageons fortement pour imaginer de nouveaux services, conduire des projets de développement et moderniser le patrimoine. Nos grandes missions sont :

- De déployer des services utiles et innovants, imaginer et animer des gares pratiques et accueillantes.
- De moderniser les gares et faciliter le quotidien de nos clients en renforçant l'intermodalité au travers d'une meilleure coordination entre les trains et les autres modes de transport collectifs et doux.
- D'accueillir tous les transporteurs ferroviaires de façon équitable et transparente.

Avec mes équipes, nous travaillons en étroite collaboration avec la Région et les collectivités pour développer les gares dans leur fonction de pôle des mobilités douces. Nous voulons donner « enVie de Gare » grâce à des gares pratiques qui permettent aux clients d'optimiser leur temps et leur rendent service grâce aux commerces.

Et aussi, des gares modernes qui accompagnent nos clients sur les usages de demain et des gares remarquables avec la préservation de notre patrimoine architectural.

Vous découvrirez dans le livret qui suit l'histoire de la gare de Conflans-Jarny, patrimoine exceptionnel qui a traversé les différentes époques et accompagné la vie de ses habitants. Je vous souhaite une très bonne lecture !

## CONFLANS-JARNY. - Place de la Gare



## La gare de Conflans-Jarny L'Espérée

Dans les années 1860, Jarny et sa voisine Conflans-en-Jarnisy, deux communes du bassin de Briey dans le département de la Meurthe-et Moselle sont essentiellement agricoles. Situées à 26 km de Metz et 46 km de Verdun, les communes sont desservies par les seules diligences. Sur le terrain, les élus conscients du potentiel du Jarnisy, notamment les mines de fer, aspirent à rompre cet isolement.

La tant espérée ligne de chemin de fer exaucera leur vœu. La gare contribuera non seulement à l'essor économique du canton, mais elle transformera le paysage. En effet, un incroyable quartier naîtra et prospérera les années suivantes : une cité des cheminots devenue emblématique à Jarny ; et qui deviendra le quartier de la gare.

*Ci-dessous : Inaugurée en 1873, la première gare de Conflans-Jarny n'est qu'un édifice modeste, presque planté au milieu des champs.*

### L'arrivée du chemin de fer et la première gare

L'histoire de la gare de Conflans-Jarny, débute à l'aube des années 1860. La Compagnie des chemins de fer de l'Est projette une ligne directe afin de relier Châlons-sur-Marne (aujourd'hui Châlons en Champagne) et Metz. À cette nouvelle, les élus du Pays-Haut, du Jarnisy et du Pays messin se mettent à espérer. Jusqu'à présent, les politiques d'aménagement du territoire ne leur ont pas été favorables et les élus se sentent délaissés. Alors cette opportunité ferroviaire, pas question qu'elle leur échappe...

*Page 4 : L'hôtel de la gare, avec à côté, l'ancien café Bauchot, sont les premières constructions à sortir de terre, en 1890.*



### Trois options pour le tracé

Les élus du Jarnisy le savent bien : l'arrivée du train permettrait le désenclavement de leur territoire. Jarny et Conflans-en-Jarnisy sont au centre de deux axes majeurs Verdun-Metz et Longwy-Nancy, des villes déjà prospères, et rompre l'isolement est un atout économique pour l'avenir. Aussi, l'annonce de la Compagnie des chemins de fer résonne comme une bouffée d'air si toutefois la ligne ferroviaire pouvait desservir le nord de cette région, en reliant Verdun à la cité messine.

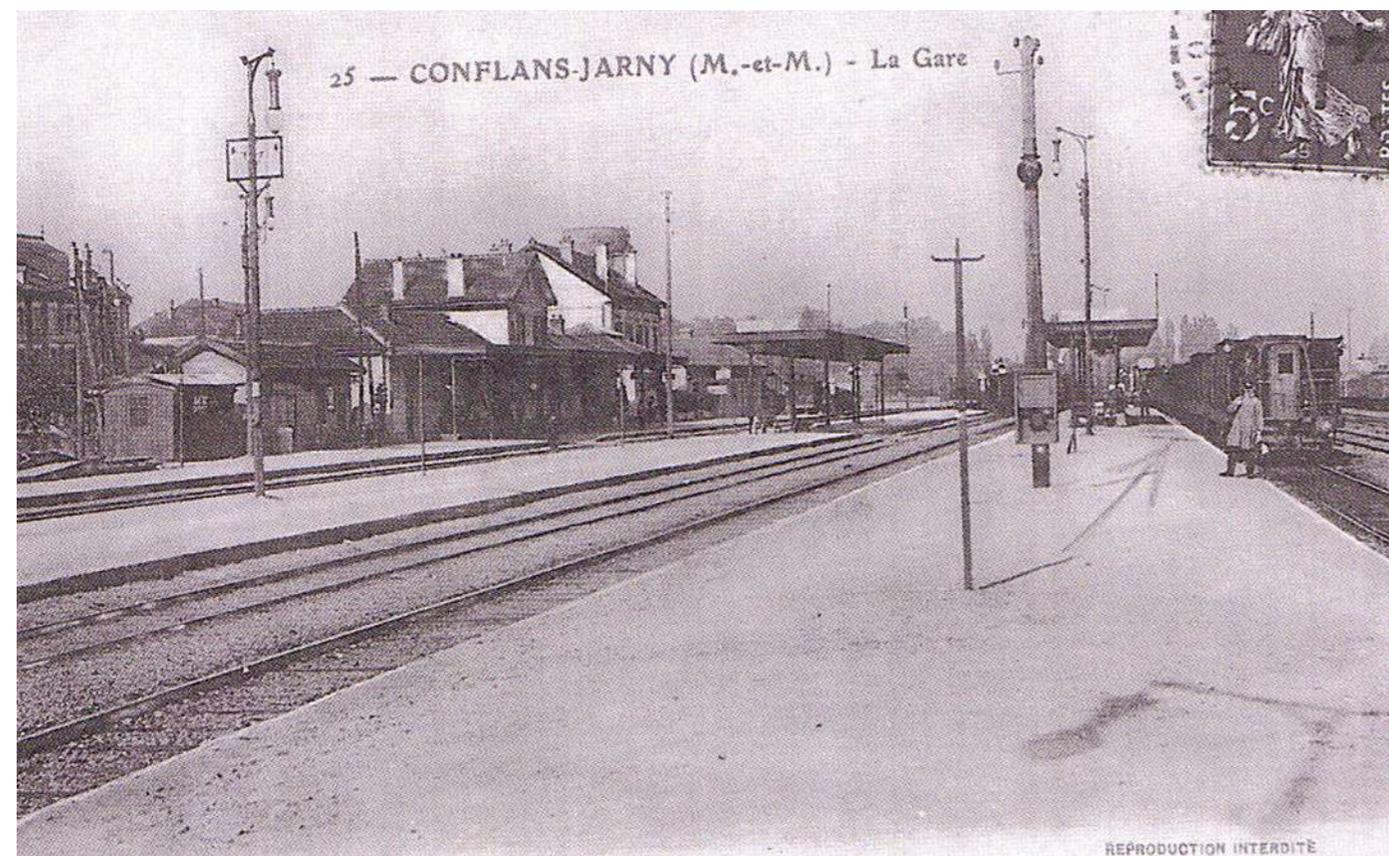
Sur le papier, le projet est parfait mais les élus en connaissent déjà les difficultés ; un coût des travaux élevé et une situation géographique compliquée. La ligne doit notamment franchir les côtes de Meuse et de Moselle.

Mais les élus y croient.

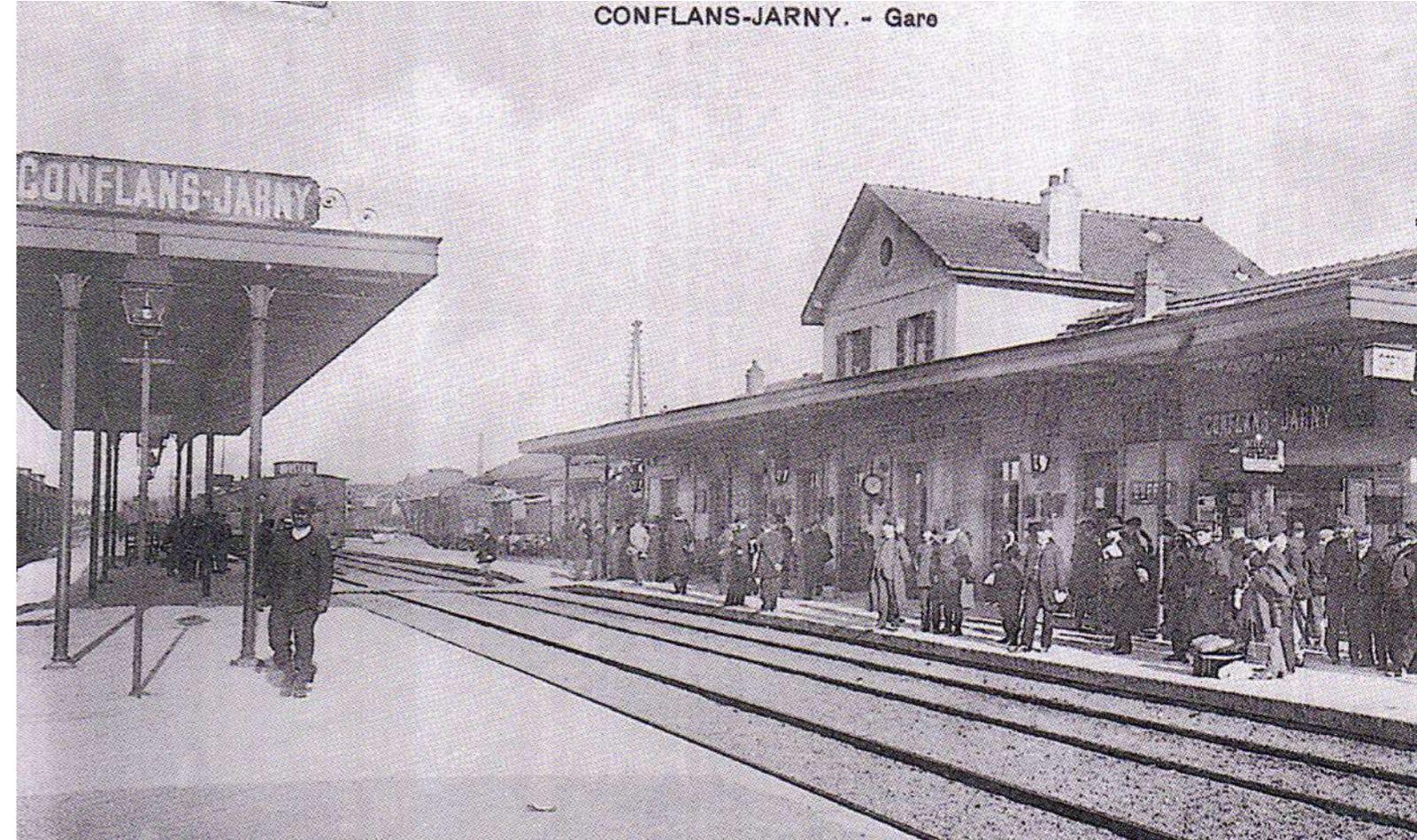
Côté Compagnie des chemins de fer de l'Est, trois options sont possibles. Le premier fait passer la future ligne par Briey et la vallée du Woïgot. La seconde envisage de desservir Fresnes-en-Woëvre et Mars-la-Tour. La troisième prévoit un arrêt des trains à Étain et à Jarny.

*Ci-dessous : Avec l'ouverture, en 1877, de la ligne Longwy-Nancy puis de la ligne Jarny-Briey deux ans plus tard, la gare se retrouve vite au centre d'une véritable étoile ferroviaire.*

*Page 7 : Bien que de petites dimensions, la gare attire pourtant déjà de nombreux voyageurs.*



REPRODUCTION INTERDITE



### Premiers coups de pioche en 1862

Études et enquêtes d'utilité publique sont activement menées. Le 22 décembre 1861, le conseil municipal de Jarny est sollicité pour donner son avis.

Finalement, la Compagnie des chemins de fer de l'Est tranche. La future voie ferrée passera par Conflans-en-Jarnisy, Jarny, avant de la poursuivre vers Giraumont, Batilly et Metz.

Les élus entérinent ce projet et les travaux commencent dès l'année suivante, en 1862. Retardés par la difficulté technique du percement du tunnel de Tavannes et par la guerre de 1870, les travaux ne sont achevés qu'en 1872.

### Une gare à mi-chemin entre Conflans et Jarny

Alors que le tracé est défini, il faut trouver un lieu propice où les habitants du Jarnisy pourront prendre leur train. La future gare, décidée en 1869, sur le tracé impliquent les municipalités de Jarny, Conflans et Labry. Les élus s'accordent en 1871. La station est implantée à mi-chemin entre Conflans et Jarny, (à deux kilomètres du centre-ville) au cœur d'un triangle symbolique qui relie les deux villes et le village de Labry.

Aussitôt, le maire de Jarny, M. Barthélémy, prend les devants et demande à la Compagnie des chemins de fer de l'Est que la gare porte le nom de « Jarny ». Ce qui déplaît fortement à sa voisine Conflans.

**Clochemerle autour d'un nom**

Les élus jarnysiens justifient ce toponyme car la station est implantée sur le territoire de la commune. Le non-recevoir des élus conflanais est sans appel et fait annuler la décision prise par le conseil municipal de Jarny le 22 décembre 1871. Les discussions sont relancées. Comme Jarny est plus peuplée, plus industrielle et plus commerçante que sa voisine conflanaise, les Jarnysiens proposent d'appeler la station « Jarny-Conflans ». Quant aux Conflanais, ils rappellent que leur ville est chef-lieu de canton et historiquement plus importante que sa voisine !

Les débats sont vifs avec de réelles luttes d'influence. Après des mois de palabres, la gare est baptisée « Conflans-Jarny ». L'inauguration officielle de la ligne entre Verdun et la station Conflans-Jarny a lieu le 23 juin 1873.

Alors que le dossier sur le nom de la gare semble clos, il ressurgit en 1874. La municipalité de Jarny fait une nouvelle demande à la Compagnie des chemins de fer de l'Est, pour rebaptiser la gare en « Jarny ». La raison : faire correspondre le nom avec celui du bureau de la poste centrale situé en face de la gare. L'opposition conflanaise, suffisamment forte, parvient à maintenir la dénomination. Et ce n'est pas fini... mais n'anticipons pas !

*Ci-contre : Avec son télégraphe et ses téléphones à la disposition des clients, le bureau des postes est un des endroits les plus modernes de Jarny.*



Edit. Vve Willaume - Photo Mettavant

**JARNY (M.-et-M.) — La Poste. - Place de la Gare.**

### Une gare modeste

Études et enquêtes d'utilité publique sont activement menées. Le 22 décembre 1861, le conseil municipal de Jarny est sollicité pour donner son avis. Finalement, la Compagnie des chemins de fer de l'Est tranche. La future voie ferrée passera par Conflans-en-Jarnisy, Jarny, avant de la poursuivre vers Giraumont, Batilly et Metz. Les élus entérinent ce projet et les travaux commencent dès l'année suivante, en 1862. Retardés par la difficulté technique du percement du tunnel de Tavannes et par la guerre de 1870, les travaux ne sont achevés qu'en 1872.

### Au cœur d'une étoile ferroviaire

La position géographique et la situation politique feront naître de nouveaux intérêts. En 1870, avec l'annexion de l'actuel département de la Moselle par l'Allemagne, la frontière n'est plus qu'à une dizaine de kilomètres de Jarny. La ville acquiert une position stratégique, que les élus de l'époque entendent mettre à profit.

Une nouvelle ligne est mise en place. Son but est de relier Nancy, la capitale du tout jeune département de Meurthe-et-Moselle, à la partie du département de Moselle qui n'a pas été annexée. Cette ligne, inaugurée le 27 août 1877, épouse le tracé de la nouvelle frontière. La petite gare de Conflans-Jarny devient le centre d'un carrefour ferroviaire important. Une position renforcée, à l'automne 1879, avec l'inauguration de la ligne Jarny-Briey. En 1880, la gare de Conflans-Jarny se trouve au cœur d'une étoile ferroviaire. Désormais, les voyageurs en partance de Conflans-Jarny peuvent se rendre dans cinq directions : Verdun, Metz, Longwy, Nancy et Briey. Sur le terrain, « Conflans-Jarny » devenue une gare de bifurcation, nécessite quelques transformations.

### La gare se transforme

La gare se dote de trois quais supplémentaires. L'ancien réservoir d'eau est remplacé par une nouvelle structure, d'une capacité de 100 m<sup>3</sup>. Les bâtiments de la gare subissent également quelques modifications. Le pavillon de lieux d'aisance est agrandi, une lampisterie et une remise pour les pompes incendie sont construites. En juin 1881, le buffet est installé au sein de la gare. L'année suivante, une lingerie ouvre ses portes.



Ci-contre : A partir des années 1890, une série d'hôtels, de cafés et d'établissements publics voient le jour en face de la gare.



## La gare, point de départ d'un quartier emblématique de Jarny

Dès la réalisation de la ligne, l'afflux de trains de marchandises entraîne une activité importante autour de la gare. Le nombre croissant de voyageurs encourage la vie économique. Des éléments qui contribuent à la naissance d'un quartier.

### Un raccordement pour la « reine des bières »

Deux entreprises mettent à profit le dynamisme que la gare suscite. En 1874, la société Fenaux et Cie obtient l'aval de la municipalité de Jarny pour implanter une sucrerie à proximité de la gare, (en bas de l'actuelle rue Jean- Jaurès), sur un terrain de 16 200 m<sup>2</sup>. La sucrerie traduit l'évolution des techniques architecturales en Lorraine, à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle.

Alors que les constructions traditionnelles utilisent encore la pierre calcaire, le bois d'œuvre et la tuile dite « romaine » la sucrerie se sert dans son architecture de

pierre de Meuse, de brique, de verre ainsi que de charpentes métalliques, autant de matériaux acheminés à Jarny grâce à l'implantation du chemin de fer. Cent quarante ouvriers y travaillent en 1886. La sucrerie connaît très vite des difficultés. En 1889, elle cesse son activité. Les bâtiments de la sucrerie restent vides une dizaine d'années.

En 1900, les propriétaires de la brasserie de Jarny, cherchent des locaux plus grands. A l'étroit, rue du Point du jour, ils rachètent les bâtiments de la sucrerie désaffectée. Après quelques aménagements, la brasserie est opérationnelle en 1906. Trois ans plus tard, elle emploie quatre-vingt-dix ouvriers et elle produit 400 000 litres de bière par an. Les affaires sont florissantes. Si bien qu'en 1911, elle obtient de la Compagnie des chemins de fer de l'Est un raccordement privé. La brasserie expédie ainsi dans toute la Lorraine, sa célèbre « reine des bières ».



Page 12 : En bas de l'avenue Jean Jaurès (anciennement avenue de la gare), une sucrerie voit le jour en 1874. Cette tentative d'industrialisation sera un échec : la sucrerie est remplacée par une brasserie en 1906.

Ci-contre : Les ateliers du dépôt, où se concentrent les services d'entretien et de mécanique. A l'arrière-plan, on devine la coupole de la rotonde.

Page 14-15 : La brasserie de Jarny, célèbre pour avoir produit la fameuse Reine des Bières, fermera finalement ses portes en 1945.

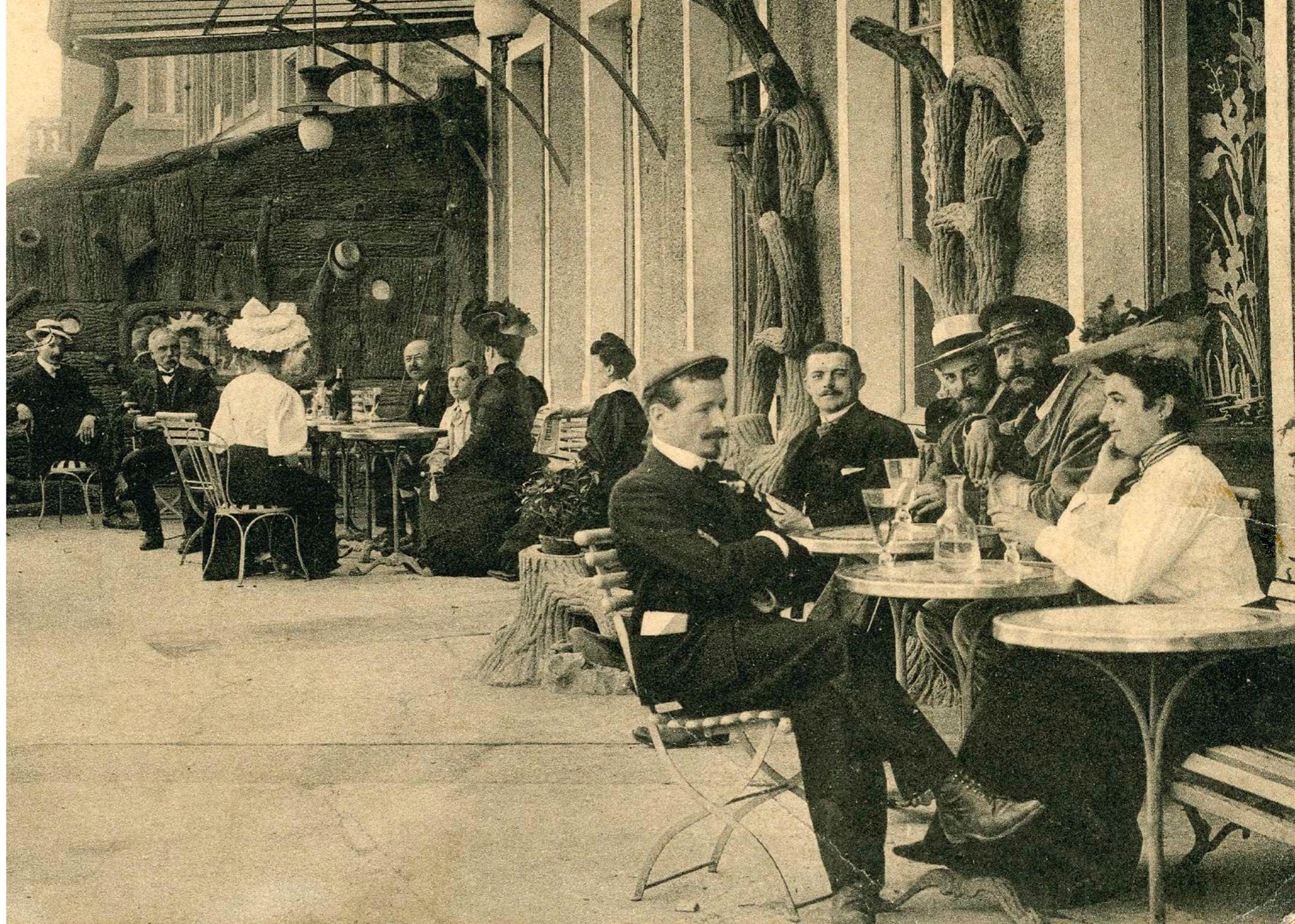
*JARNY - Gare - La Brasserie*



### Un quartier en devenir

Indépendamment de la sucrerie et de la brasserie, d'autres bâtiments s'installent : l'hôtel de la gare et le café Bauchot. Juste à côté, M. Neveux de Batilly, fait construire le café du Chemin de fer, caractérisé par sa grande terrasse extérieure, très appréciée des voyageurs. En 1892, la famille Cordier inaugure l'hôtel du buffet, qui prendra par la suite le nom d'hôtel Cordier. Anecdote mais surprenant, vers 1890, M. Biguier, chef de gare à la retraite, fait bâtir un pavillon à l'architecture curieuse, qui fait l'angle de la place de la gare et de la rue Jean Jaurès.

*Ci-contre : La terrasse de l'hôtel du buffet, vers 1900.  
Les dames en crinolines et les messieurs en canotiers  
prennent un rafraîchissement en attendant le prochain train.*





### Bâtir la cité des chemins de fer

L'essor du quartier vient véritablement de ses logements. Dès 1890, les problèmes d'habitat se posent. Les demandes d'ouvriers venus du Jarnisy ou du Pays Haut, sont importantes et les logements insuffisants. Il faut donc bâtir. Plusieurs initiatives voient le jour.

En 1900, M. Bernard, négociant vivant à Pont-à-Mousson, se porte acquéreur de plusieurs terrains, situés entre la place de la gare et la rue Jean-Jaurès. L'année suivante, grâce à la Société foncière de Conflans-Jarny nouvellement créée, il entreprend la construction d'un premier lotissement.

1907 : la Compagnie des chemins de fer de l'Est projette de construire un lotissement de trente-deux maisons, qui voient le jour dès 1908. Construits en l'espace de deux ans, ceux-ci abritent essentiellement les mécaniciens et leurs familles. Cela donne naissance à la « cité du chemin de fer » sise au lieu-dit "le Breuil". Cette cité se compose de trois catégories de construction.

Pour la première catégorie, dite "A", on compte quatre

logements par bâtiment. Les bâtiments de la classe "B" ne sont composés en revanche que de deux logements chacun. La catégorie "C" regroupe quant à elle quatre maisons de six logements chacune. Chaque logement dispose de sa propre entrée et d'un jardin d'environ 300 m<sup>2</sup>. Le lotissement est complété par l'installation de vingt-huit cabinets de toilettes et d'un lavoir, installé au bas des cités. La construction de cette cité, dont le coût dépasse 900 000 francs, ne suffit pourtant pas à loger tout le monde.

Un second projet de construction est alors envisagé, avant d'être accepté par la Compagnie des chemins de fer de l'Est le 11 juillet 1913. Prévoyant la construction de dix nouvelles maisons, ce projet constitue l'acte de naissance des rues de Tribieux, du Haut Sureau et de l'Épine.

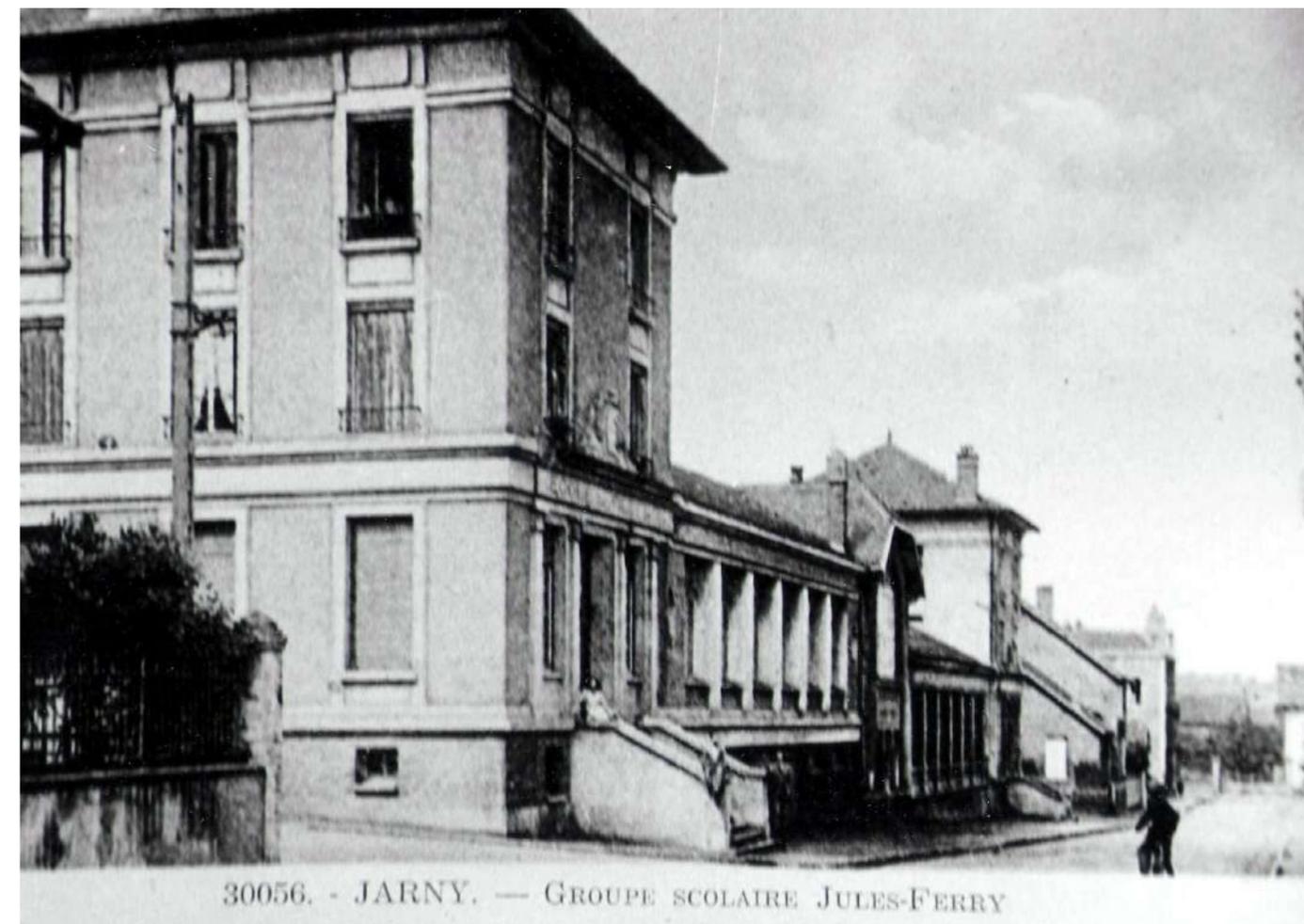
*Ci-dessus : L'ancienne rotonde de Jarny, construite en 1908, donne son nom à une des rues des cités. La rotonde étant démolie, la rue alors prend son nom actuel, rue Pierre Sépard.*

À la veille de la Première Guerre mondiale, la Société, soucieuse de l'éducation des enfants de ses employés, acquiert également quatorze lots de terrain, dans le but d'y construire une école. Celle-ci voit le jour le long de la rue Jules Ferry.

En l'espace d'une quinzaine d'années, c'est tout un quartier qui sort progressivement de terre. La Ville de Jarny s'étend dans l'espace et croît sur le plan démographique : comptant 780 habitants en 1886, la commune recense en 1911, près de 5 000 individus !

A la même époque, apparaissent les cités de Droitaumont et de Moulinelle qui dessinent progressivement les contours de la ville actuelle. Elle connaît un spectaculaire essor autour du chemin de fer et de l'ouverture des puits de mines. Il sera stoppé par la Grande Guerre.

*Ci-dessous : A la veille de la première guerre mondiale, la société des Chemins de Fer de l'est prévoit la construction d'une école, pour les enfants des ouvriers. Celle-ci verra le jour le long de la rue Jules Ferry.*



### 1912, un nouveau bâtiment des voyageurs

Avec l'augmentation du trafic et du nombre de lignes desservant Conflans-Jarny, le bâtiment voyageurs d'origine devient exigu.

Début 1900, par exemple, le buffet de la gare, situé dans l'une des ailes du bâtiment réservé aux voyageurs, ne suffit plus. Il est agrandi dans un premier temps, puis démoli et remplacé par un bâtiment plus monumental. Il est doté de guichets pour la vente des billets et pour le

télégraphe. Il dispose de plusieurs salles d'attente.

Un nouveau buffet, à l'extrémité occidentale de la gare est érigé. Le bâtiment comprend une salle de restauration et une buvette au rez-de-chaussée, les appartements des gérants sont à l'étage et cinq chambres sont proposées à la location.

Les infrastructures ferroviaires font également l'objet de modifications. Un passage souterrain est construit.



Photo Mettavant. - Edit. G. Trib

Ci-dessus : Un café, dans la rue Victor Hugo. Dans les visages des enfants, c'est toute l'ambiance d'une époque qui semble revivre.



Edit. Vve Willaume - Photo Mettavant

Ci-dessus : Le paysage évolue et se transforme. Si la cheminée de l'ancienne brasserie a été abattue, la gare reste et restera au fond, le témoin privilégié de l'histoire du quartier.

### La Grande Guerre et ses conséquences

La Première Guerre mondiale interrompt la modernisation du quartier. Dès août 1914, les troupes françaises, craignant que l'ensemble des infrastructures de la gare ne tombent aux mains de l'ennemi, expédient les locomotives du dépôt vers Verdun. Elles font sauter les ponts sur l'Orne. En un mois, les Allemands rétablissent le trafic. Durant les quatre années de guerre, Jarny se trouve en terre occupée. Les Allemands prennent possession du réseau ferroviaire. L'étoile ferroviaire de Conflans-Jarny est stratégique en matière d'approvisionnement du front. Passage obligé sur la route de Verdun, le quartier de la gare subit, entre 1914 et 1918, une série de violents bombardements.

La reconstruction est engagée dès 1918. La gare sert à acheminer les matériaux nécessaires aux travaux de réfection. Ceux-ci sont menés par l'entreprise Richard, installée à Paris. Il faut cependant attendre 1922 pour que les trois ponts sur l'Orne soient totalement reconstruits.

La Compagnie des chemins de fer de l'Est, quant à elle, prévoit de réaliser d'importants travaux de relèvement de la tête du faisceau de triage. Ces aménagements d'envergure, entamés au mois de juin 1930, coûteront 740 000 francs. Le quartier de la gare, principalement la rue de Verdun, (ancienne RN3), se dynamise avec de nouveaux commerces.

### Le toponyme revient sur le tapis

Pensez-vous que la question sur le nom de la gare était entérinée ?

Le 24 février 1932, au cours d'un conseil municipal de Jarny, la question revient sur la table. M. Génot, qui préside la séance demande à ce que la gare soit une nouvelle fois rebaptisée du seul « Jarny ». La modification de nom, qui coûte 4 200 francs, est soumise à l'accord des Conflanais. Et ces derniers refusent.



*Ci-dessus : Reconstituée et agrandie en 1912, la gare de Conflans-Jarny devient, pendant la première guerre mondiale, un site stratégique où transitent des tonnes de matériel militaire allemand.*



*Ci-dessus : Dans les années 1930, le carrefour de la gare est un lieu animé, où se côtoient garage, quincaillerie et épicerie.*



*Ci-dessus : Avec ses platanes et ses villas cossues, la rue de Verdun prend, au début du XXème siècle, des allures de faubourg parisien.*

## De la Seconde Guerre mondiale à nos jours

### La gare évacuée en juin 1940

Le répit est de courte durée. Les 10 et 11 mai 1940, le quartier est bombardé. La rue de Verdun et le triage subissent des dégâts importants.

Le 14 juin dans la soirée, la gare et son personnel sont évacués. Gabriel Contal a quinze ans à l'époque. Il se souvient : « Le 14 juin au soir, nous avons dû évacuer. Mon père travaillait à la SNCF, on lui avait confié les archives de la gare. Le départ s'est fait par le dernier train, destination Poitiers. Mais en fait nous ne sommes pas allés si loin. Une fois arrivés à Charmes dans les Vosges, nous avons appris que les troupes allemandes nous avaient encerclés. Nous sommes donc rapidement revenus à Jarny ».

### Des actes de résistance

Sous l'Occupation, la gare conserve son importance stratégique. De nombreux trains de marchandises destinés au Reich transitent par Conflans-Jarny.

Rapidement, une forme de résistance se met en place autour de la gare et plusieurs actions sont menées, pour freiner la logistique allemande.

René Bodson, employé à la SNCF durant cette période, témoigne : « Nos actions consistaient surtout en des sabotages. Munis d'une pompe à vélo, on allait tirer l'huile des boîtes d'essieu sur les wagons à l'arrêt, puis on remplaçait l'huile par du sable. Inutile de préciser que les wagons ne roulaient plus si bien après l'opération.



Ci-dessus : L'avenue Carnot se développe le long du chemin qui mène de Conflans à la gare. A l'arrière-plan, on remarque que les hauteurs de Labry sont encore vierges de toute habitation.

Parfois, cela nous arrivait de couper les freins à moitié ou de changer les panneaux de destination sur les convois qui n'avaient pas encore été triés. De fait, le ravitaillement destiné aux Allemands pouvait partir sur Dijon ou Chalindrey ».

Le 3 septembre 1944, la 3ème Armée du général Patton entre en Lorraine. Les Allemands décident de faire sauter les ponts sur l'Orne. Ces derniers ne seront remis en état qu'à la fin de l'année 1945. La guerre achevée, la reconstruction de la gare et son quartier s'engage.

### Un centre de formation pour les cheminots

À partir des années 1950, le quartier de la gare connaît une incroyable effervescence.

La gare est le centre d'une activité importante. Elle accueille la plupart des convois du bassin minier, alors à son apogée. Pour le seul mois de novembre 1948, 8 013 tonnes de marchandises transitent par la gare de Conflans-Jarny, soit 1 478 trains.

Profitant de ce regain d'activité, le quartier se métamorphose. De nouvelles entreprises, de nouveaux commerces relancent la vie du quartier. Il y a par exemple l'économat. Créé sous l'occupation, ce magasin dans lequel on peut se procurer toutes sortes d'articles, propose aux employés de la SNCF des prix attractifs. Il incarne le centre commercial du quartier jusqu'à sa fermeture en 1978.

La SNCF construit également une cantine, rue Victor-Hugo. Un centre de formation est créé. Plusieurs générations de cheminots y feront leurs armes..

### Des années de crise

Dès le milieu des années soixante, le déclin de l'activité minière et de la sidérurgie retentit sur la gare et le quartier. Des structures afférentes à la gare ferment les unes après les autres. En 1962, le poste 2 met fin à son activité. Deux ans plus tard, c'est au tour du poste 3.

Le nombre d'employés de la SNCF sur le site diminue. En 1963, l'étoile ferroviaire de Conflans-Jarny fait vivre 1 450 salariés. Trente ans plus tard, elle ne compte plus que 450 employés. Dans cette situation de crise, entre 1968 et 1995, les grèves et les actions sociales se multiplient.

Les événements de mai 1968 restent dans les esprits. Les cheminots annoncent la grève générale le 17 mai. Le lendemain, la gare est occupée. Les chefs de gare, de dépôt et du service d'entretien voient leurs pouvoirs suspendus. Après 21 jours de grève, les cheminots reprennent le travail. La semaine de travail est passée de 48 à 40 heures et le nombre de jours de congés, de 22 à 28.



Ci-contre : L'avenue Jean Jaurès. Hôtels et larges immeubles se côtoient et commencent à donner à Jarny une singulière ambiance citadine.

### Un plan de modernisation

À partir de 1973, la gare ne reçoit plus les trains de minerais en provenance de Giraumont. En 1982, la fermeture de l'école de formation suivie, trois ans plus tard, par celle de l'entretien, accélèrent le mouvement.

La gare connaît cependant, au début des années 90, d'importants travaux de modernisation. La façade de la gare et le parvis sont rénovés. Le triage fait également l'objet d'une vaste campagne de modernisation. Le Poste Tout Relais à commandes Géographiques y est installé. Il remplace les cinq postes d'aiguillage qui existaient jusqu'alors.

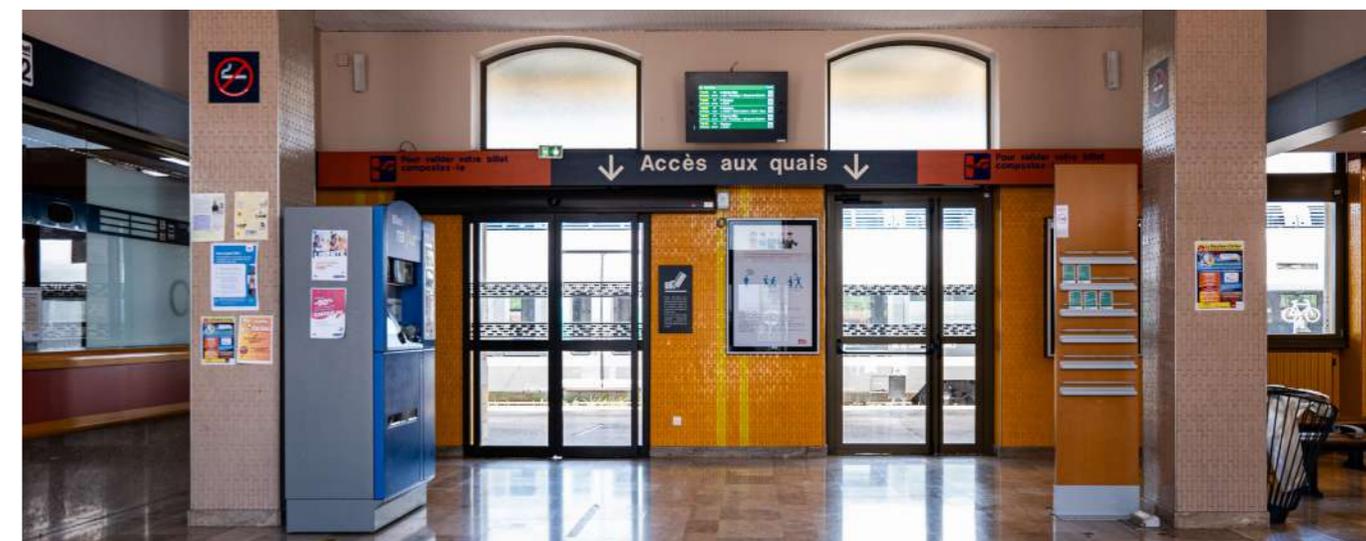
Depuis, le quartier de la gare vit un rythme différent. De nouveaux lotissements dans la rue Jean-Paul Sartre, l'implantation de récentes entreprises, ou bien encore les activités menées par le Théâtre du Jarnisy rendent son dynamisme au quartier de la gare.

En 2007, la gare de Conflans-Jarny est inscrite au programme régional de modernisation des stations ferroviaires. 1, 2M€ y sont investis. Subventionnés à hauteur de 78% par de nombreux partenaires dont la SNCF, les Conseils Régional et Général, les travaux engagés permettent de faire de la gare de Conflans-Jarny un pôle d'échange multimodal.

SNCF continue de prendre soin de son patrimoine. En 2017, la réfection du quai 2 et du passage souterrain a été réalisée par SNCF RESEAU pour un montant de 617 000 euros. Les WC publics du quai 1 ont été rénovés et la signalétique de la gare reprise. A venir la création d'un espace collecte de déchets au niveau du Hall de la gare. En 2023, plus de 159 000 voyageurs ont fréquenté la gare de Conflans-Jarny.



Ci-contre : Sculpture d'Amilcar Zannoni (1922 – 2009) en salle des pas-perdus. L'artiste local, connu et reconnu, est spécialisé dans la sculpture sur acier. Il offre cette oeuvre à la Ville de Jarny en 2006.



Ci-dessus : La salle des pas-perdus. L'expression remonte au début du XIXe siècle. Elle désigne un large vestibule s'apparentant à une salle d'attente (de gare ou autre bâtiment public) où l'on peut patienter en faisant les cent pas.



Ci-dessus : Réfection du quai 2 et réfection du passage au souterrain



## Un quartier gare toujours en transformation

La gare n'est pas le seul bâtiment à se transformer. La municipalité travaille au renouveau de l'ensemble du quartier. Logements et voirie de la rue du Grand Breuil font l'objet d'une importante requalification.

En partenariat avec le bailleur ICF (Immobilière des Chemins de Fer), la commune de Jarny a entamé d'importants travaux : enfouissement de l'ensemble du réseau électrique, renforcement du réseau d'eau potable et de protection contre les incendies, plantation d'arbres... Débutés en mai 2011 et d'un coût total de 1,7 millions

d'euros, ces aménagements sont achevés à la fin de l'été 2012. Conjointement, l'ICF réhabilite cent dix-sept logements.

*Ci-dessous : Après deux ans de travaux menés par la Commune et l'Immobilière des Chemins de Fer (ICF), la réhabilitation complète des logements et des voiries des cités du Grand Breuil s'achève en juillet 2013 avec la mise en place de candélabres, de nouvelles plantations et l'aménagement de la placette centrale.*



La Maison d'Elsa, qui accueille la médiathèque et le théâtre, implantée aux abords de l'avenue Patton, insuffle un nouveau dynamisme au quartier. Elle représente également un investissement conséquent de 5,9 millions d'euros. Le quartier commence sa transformation avec le foyer des jeunes travailleurs Guy Moquet, la création de la Maison des associations et la création de nouveaux commerces.

*Ci-dessus : La construction de la Maison d'Elsa aux abords de l'avenue Patton insuffle un nouveau dynamisme au quartier. 1 200 personnes viennent découvrir sa médiathèque et son théâtre lors de son inauguration le 5 octobre 2013, en présence d'Aurélie Filippetti, Ministre de la Culture et de la Communication.*



*Ci-dessus : Les travaux de transformation de l'ancien lycée Anne Frank en Maison des associations et de la vie citoyenne ont démarré en avril 2010 pour une durée d'un an et demi. Inauguré le 19 novembre 2011, le nouveau bâtiment abrite une quinzaine d'associations rue de la Commune de Paris.*



*Ci-dessus : Face à la Maison des associations se trouve l'École municipale de musique de Jarny. Depuis 2006, elle est labellisée par le Conseil Départemental pour la qualité de son enseignement, son projet d'établissement et ses activités. Ces dernières années, la Ville a réalisé d'importants travaux de modernisation des bâtiments : aménagements acoustiques, réfection de toutes les salles, changement de fenêtres... Elle envisage de transformer l'école de musique en une Maison de « toutes les musiques » où tous les genres seront représentés.*



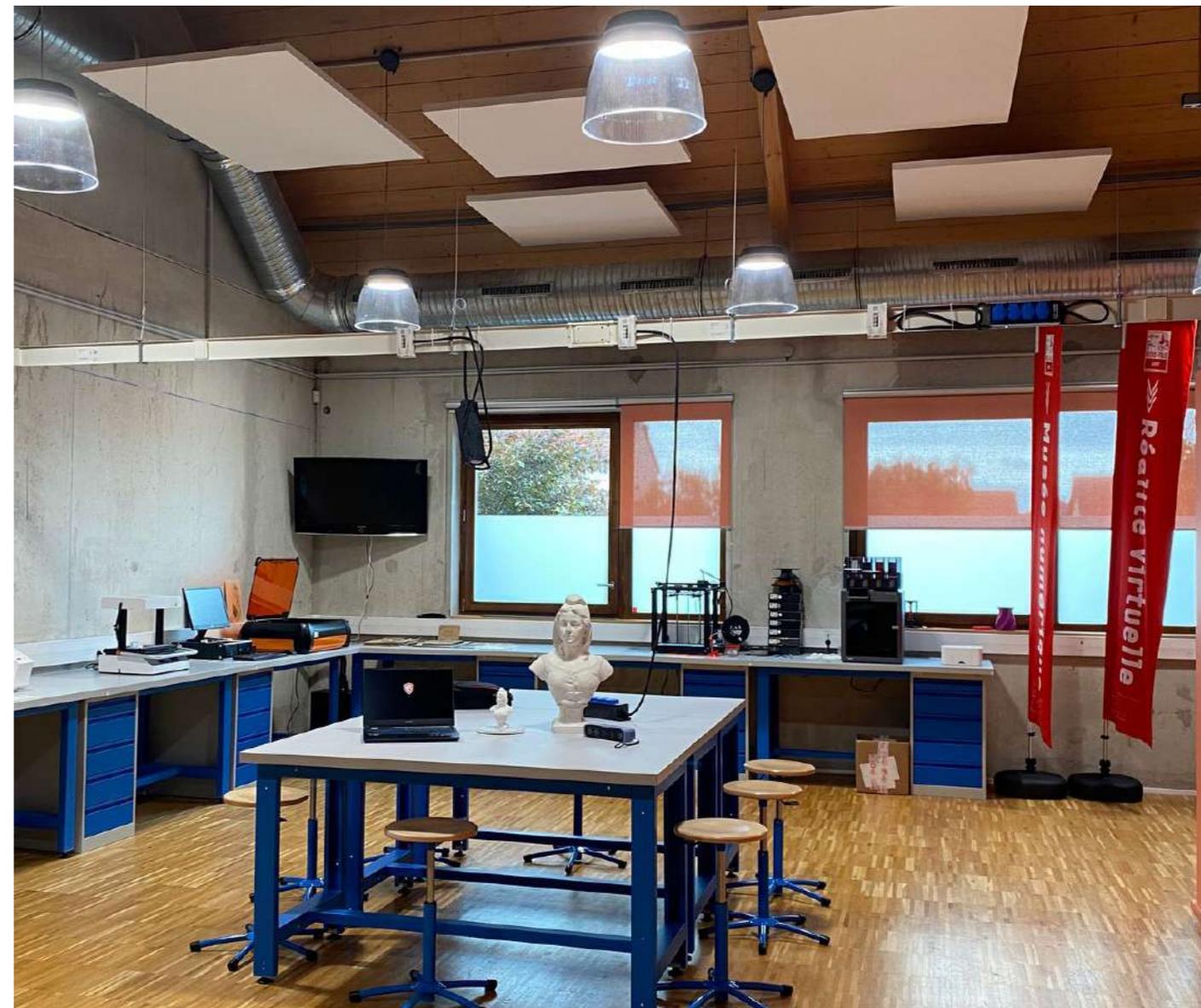
*Ci-dessus : Le bâtiment de l'ancienne cantine SNCF de la rue Victor Hugo devient la nouvelle salle de quartier Gare, inaugurée le 6 novembre 2013.*



*Ci-contre et ci-dessus : La chapelle Notre-Dame du Rail est construite par les Cheminots en 1948, entre l'avenue Patton et la rue Foch. Désacralisée et à l'abandon depuis une quinzaine d'années, elle est vendue par le Diocèse de Nancy en 2019. Rénovée et isolée avec des matériaux écologiques et/ou de récupération, l'ancienne chapelle abrite aujourd'hui 3 chambres d'hôtes insolites. Ses vitraux sont signés par l'atelier Benoît – Nancy – 1956 de la Communication.*



Ci-dessus : La dynamisation du quartier se poursuit avec l'ouverture d'un centre de santé communal, rue Jean Jaurès. Inauguré le 21 décembre 2023, le centre de santé de Jarny accueille ses patients depuis juillet 2023. Il propose une offre de santé cohérente, des parcours de soins renforcés et une action préventive adaptée aux besoins des habitants.



Ci-dessus : Élargir l'offre culturelle dans le quartier et sur le territoire entier, réduire la fracture géographique et culturelle en luttant contre les inégalités grâce au numérique, c'est l'objectif de la Micro-Folie Jarny implantée à la Maison d'Elsa depuis fin 2022 et inaugurée officiellement

le 15 mars 2024. La Micro-Folie comprend un musée numérique, un salon de réalité virtuelle, un espace scénique et un Fab Lab depuis juin 2024.



Ci-dessus : Réhabilitation thermique complète et amélioration de 32 logements collectifs et 4 logements individuels dans la rue Pierre Sépard durant l'année 2022. La réhabilitation de ces 190 logements, collectifs et individuels, est conduite par Batigère Grand Est. La Ville accompagne ces travaux pour améliorer le cadre de vie : enfouissements, espaces verts, voirie...



Ci-dessus : Réhabilitation thermique, amélioration intérieure et extérieure complète de 154 logements individuels au Lotissement « Le Breton » de fin 2021 à mi 2023.



Ci-dessus : Construction en cours d'un immeuble de 31 logements collectifs et d'un parking aérien de 31 places, rue Jeanne D'Arc. Recouvert d'une toiture en tuiles terre cuite, le bâtiment de 4 niveaux (rez-de-chaussée + 3 niveaux) est en forme de L.



*Ci-dessus : Les travaux pour rendre les abords de la gare fonctionnels et sécurisés sont menés à grand train durant l'été 2010. Ils consistent à aménager un parking longue durée de 222 places gratuites, des emplacements réservés aux bus et aux taxis, une zone dépose minute*

*et un second parking devant la gare en zone bleue. Le pôle d'échange multimodal de Conflans-Jarny est inauguré le 27 octobre 2010.*

La municipalité porte un projet ambitieux et le quartier de la gare y a une place essentielle. Le développement des mobilités décarbonées et des déplacements doux que la Ville porte, replacent la gare et son quartier au cœur des enjeux pour l'avenir. En 2021, la Ville lance une étude centre bourg conjointement avec les voisines de Conflans et de Labry. Jarny devient « Petite ville de Demain ». Dans l'ensemble des orientations stratégiques qui découlent de ces études, le quartier de la gare est identifié comme un des trois secteurs prioritaires et concrètement les sujets comme les mobilités et le transport, l'habitat, le commerce et les services sont programmés et des actions concrètes sont d'ores et déjà engagées sur le quartier :

- La création de pistes cyclables sur le quartier, vers la gare et la connexion avec les villes voisines ;
- L'installation de nouveaux services comme le centre de santé communal,

- La création de nouveaux logements et la réhabilitation des cités.

En 2023, le Comité de quartier Gare est relancé. Ce dispositif municipal, composé d'habitants volontaires, permet de réfléchir aux côtés de la Ville sur les projets pour le quartier, de renforcer le lien de proximité entre les habitants et l'équipe municipale et enfin de proposer des animations dans ce quartier emblématique. Les membres du Comité de quartier ont ainsi contribué à la réalisation des festivités du 150ème anniversaire de la gare.

À plus de 150 ans, la gare et son quartier sont emblématiques de la vie du Jarnisy. Riche d'un passé et d'un patrimoine particulièrement denses, le quartier de la gare reste l'un des plus dynamiques de Jarny, toujours tourné vers l'avenir.

## A PROPOS DE SNCF GARES & CONNEXIONS :

Filiale de SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions est la spécialiste de la gare, de la conception à l'exploitation en passant par la commercialisation des espaces. Avec ses 3 000 gares françaises, elle s'engage pour ses 10 millions de voyageurs et visiteurs quotidiens à constamment améliorer la qualité de l'exploitation, inventer de nouveaux services et moderniser son patrimoine.

Objectif : satisfaire ses clients pour rendre les gares efficaces, modernes, pratiques et remarquables.

Née de la conviction que les gares sont des lieux de vie à part entière, elle enrichit ces « villages urbains » afin de contribuer à la diffusion de la culture auprès de tous les publics. Chaque année, plus de 150 expositions, interventions et manifestations artistiques sont ainsi conçues sur-mesure pour les gares sur l'ensemble du territoire français en partenariat avec les plus grandes institutions culturelles, nationales ou locales.

Directrice de la publication : Christelle Delplanque  
christelle.delplanque@sncf.fr  
Direction Régionale Gares Grand Est  
14, Viaduc J-F Kennedy – 54052 NANCY

