

# La Gare et son quartier

## *D'hier à aujourd'hui*



Place de la gare 2011



Après l'église Saint-Maximin, le château de Moncel, le vieux Jarny, le quartier de Droitaumont, ce cinquième numéro de "Jarny Patrimoine" vous propose de découvrir l'histoire du quartier de la gare, de ses origines à aujourd'hui.

C'est parce que notre ville poursuit sa mutation que nous avons souhaité éditer ce livret. Sa publication coïncide avec la réalisation d'importants travaux dans et à proximité du quartier de la gare. En effet, c'est le secteur qui connaîtra le plus de transformation durant le mandat puisque de nombreux chantiers d'envergure y sont réalisés par la Municipalité ou ses partenaires. L'aménagement des abords de la gare a été réalisé dans le cadre du contrat de projet Etat-Région. La requalification des logements et de la voirie des cités du Grand Breuil est quant à elle financée par l'Immobilière des Chemins de Fer. Une médiathèque municipale est en cours de construction. De plus, sur la place Giacometti, un nouveau supermarché et des cellules commerciales sortiront de terre prochainement grâce à l'investissement de partenaires privés. Enfin, le lycée Jean Zay sera totalement rénové par le Conseil Régional. Au total, environ 90 millions d'euros seront investis dans ce quartier, dont 10 % à la charge de la Ville.

Cette modernisation est emblématique de notre programme municipal dont le but est de mettre en valeur et de développer l'attractivité de la ville, à travers des interventions sur le patrimoine public, la voirie, l'environnement et le cadre de vie. Pour un aménagement du territoire équitable et équilibré, il est fondamental que tous les quartiers de Jarny puissent bénéficier de ce renouvellement urbain.

Se tourner vers l'avenir ne signifie pas pour autant oublier le passé. Bien au contraire, la Municipalité valorise son histoire en rénovant de nombreux bâtiments et en publiant ce "Jarny Patrimoine" consacré au quartier de la gare.

Bonne lecture et bon voyage à travers le passé de notre commune d'hier à aujourd'hui.

**Jacky Zanardo**  
Maire de Jarny

# La Gare et son quartier

***Situé entre la rivière d'Orne et l'ancienne route nationale de Metz à Verdun, le quartier de la gare est certainement l'un des plus emblématiques de Jarny. Né du chemin de fer, il a prospéré grâce aux mines et aux usines de la région. Il a connu, durant les deux guerres mondiales, des heures sombres et de graves difficultés. Mais il a aussi vécu, dans les années 1950, une activité intense qui l'a mené à son apogée. Ce quartier est riche d'une histoire et d'un patrimoine souvent méconnus, qui ont pourtant façonné notre environnement actuel.***

## L'arrivée du chemin de fer à Jarny et la première gare : genèse d'un quartier

### Prélude à l'épopée du chemin de fer

Pour comprendre comment est né le quartier de la gare, il est nécessaire de rappeler quelques-uns des faits contemporains sans lesquels la Ville de Jarny n'aurait probablement pas connu le développement dont elle a bénéficié à partir de la seconde moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle.

Avant l'arrivée du chemin de fer dans le Jarnisy, des avancées technologiques et des révolutions industrielles se sont produites en Grande-Bretagne et sur le territoire français. En effet, dès les années 1780, le physicien écossais James Watt synthétise les théories de ses prédécesseurs en mettant au point les premiers modèles de machines à vapeur. L'invention est révolutionnaire : elle permet à l'humanité de disposer d'une énergie nouvelle et de suppléer la force animale par un nouveau moyen de transport, beaucoup plus rapide et plus économique.

Dans la première moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle, la découverte se répand en Europe. En France, il faut attendre 1827 pour voir apparaître la première voie ferrée. Longue d'une vingtaine de kilomètres, elle relie alors le bassin houiller de Saint-Étienne au port fluvial d'Andrézieux, près de Lyon. C'est sur cette même ligne ferroviaire que sont inaugurés en 1831, les premiers trains de voyageurs français. L'épopée du

chemin de fer peut alors commencer. Soutenus par de grandes entreprises privées ou par des banques aux capitaux florissants, les projets de construction de voies ferrées se multiplient dans tout le pays. En 1840, le territoire français compte déjà près de 500 km de lignes ferroviaires.

Dans notre région, la première voie ferrée est créée en 1850. Elle relie Metz à Nancy. Cette ligne est complétée, deux ans plus tard, par un second axe ferroviaire reliant Paris à Strasbourg, via Châlons-en-Champagne, Commercy, Nancy et Lunéville. La ligne, si elle permet de mettre en valeur la Lorraine méridionale, demeure en revanche peu avantageuse pour les populations qui vivent au Nord de Pont-à-Mousson. Ces dernières, qui restent enclavées par manque de moyens de transport modernes, doivent encore pour se déplacer, user de la diligence et de la malle-poste. Dès les années 1860, les élus du Pays-Haut, du Jarnisy et du Pays messin, se sentant délaissés par les politiques d'aménagement du territoire, réclament donc la création d'une ligne ferroviaire qui relierait Paris à Metz, via Reims. C'est dans ce contexte particulier et suite au vœu des populations locales que le chemin de fer va prendre progressivement possession du Jarnisy.

## Le projet de ligne Reims-Metz et la naissance de la gare

L'arrivée du train permettrait au Jarnisy de se développer et lui garantirait un relatif essor économique. C'est pourquoi, les élus locaux souhaitent la construction d'une ligne ferroviaire qui desservirait le nord de la région, en reliant notamment Verdun à la cité messine. La Compagnie des chemins de fer de l'Est projette d'aménager une ligne directe entre Châlons-en-Champagne et Metz. Mais la réalisation de ce projet bute sur plusieurs points. Outre le coût élevé des travaux, la ligne doit surmonter plusieurs obstacles naturels, notamment le franchissement des côtes de Meuse et de Moselle. A cela s'ajoutent les intérêts géopolitiques de chacun : quelles régions, quels cantons, la ligne doit-elle desservir ? Plusieurs options s'offrent aux ingénieurs. La première fait passer la future ligne par Briey et la vallée du Woigot. La deuxième envisage de desservir Fresnes-en-Woëvre et Mars-la-Tour. La troisième solution enfin, prévoit un arrêt des trains à Étain et à Jarny. Afin d'apporter des solutions à toutes ces questions, de nombreuses études et plusieurs enquêtes d'utilité publique sont lancées ainsi que des campagnes de presse et de nombreux rapports. Les débats sont ouverts, il ne reste plus qu'à trancher.

Le 22 décembre 1861, le conseil municipal de Jarny est sollicité pour donner son avis. La Compagnie des chemins de fer de l'Est, après avoir écarté de nombreux projets, propose de faire passer la future voie ferrée par Conflans, Jarny, avant de la poursuivre vers Giraumont, Batilly et Metz. La réponse des élus est évidemment favorable à ce projet et les travaux commencent

dès l'année suivante. Retardés par la difficulté technique du percement du [tunnel de Tavannes\\*](#) et par la guerre de 1870, ils ne sont achevés qu'en 1872. La ligne est officiellement inaugurée le 23 juin 1873. Pour permettre aux habitants du Jarnisy de disposer efficacement du train, les municipalités de Jarny, Conflans et Labry doivent également prévoir la construction d'une gare sur le tracé de la ligne. Après de longs débats, le conseil municipal de Jarny donne son accord pour que la future station soit implantée à mi-chemin entre Conflans et Jarny, au cœur d'un triangle symbolique qui relierait les deux villes et le village de Labry. A cette occasion, M. Barthélémy, le maire de Jarny, demande à la Compagnie des chemins de fer de l'Est que la future station prenne la dénomination "Jarny". Une dénomination qui n'était pas faite pour plaire aux voisins conflanais.

### Tunnel de Tavannes

Percé en 1872 et inauguré en 1873, ce tunnel ferroviaire sur la ligne Verdun-Metz a été utilisé pendant la première guerre mondiale comme hébergement, dépôt de matériel et dépôt de munitions pour l'armée. Il s'agissait d'une galerie unique de 5 m de large et 1 400 m de long. La deuxième galerie construite en 1936 est la seule utilisée aujourd'hui.



## Quel nom pour la nouvelle gare ?

L'idée de donner à la jeune gare le nom de "Jarny", justifié par le fait que la station est implantée sur le territoire de cette commune, déplaît fortement aux élus conflanais. Si bien que la décision prise par le conseil municipal de Jarny le 22 décembre 1871, d'appeler la gare par le nom de la commune, doit être revue. Les

Jarnysiens proposent alors d'appeler la gare "Jarny-Conflans", arguant du fait que la Ville de Jarny, déjà à l'époque, est plus peuplée, plus industrielle et plus commerçante que sa voisine conflanaise. De leur côté, les Conflanais rappellent que leur ville est chef-lieu de canton et historiquement plus importante que Jarny. Après de longues discussions et

La première gare de Jarny n'était qu'un bâtiment modeste, composé d'un pavillon central à fronton classique, flanqué de deux autres pavillons plus bas. Ce n'est qu'en 1912 qu'elle prend l'aspect que nous lui connaissons encore aujourd'hui.

*Toponyme*  
Nom de lieu.

Après la guerre de 1870, la gare de Jarny se retrouve au cœur d'une importante étoile ferroviaire. La création de la ligne Longuyon-Nancy, puis de l'embranchement vers Briey attirent de plus en plus de voyageurs et contribue largement au développement du quartier.

de réelles luttes d'influence, le nom de "Conflans-Jarny" est finalement retenu.

Le débat ressurgit cependant en 1874, lorsque la municipalité de Jarny fait la demande à la Compagnie des chemins de fer de l'Est, de baptiser la gare "Jarny", afin que le nom corresponde à celui du bureau de la poste centrale alors situé juste en face de la gare. L'opposition conflanaise est suffisamment forte pour que le toponyme\* initial soit

maintenu. Mais l'affaire ne s'arrête pas là. Dans sa séance du 24 février 1932, le conseil municipal de Jarny, alors présidé par M. Génot, demande à ce que la gare prenne le seul nom de "Jarny". La modification de nom, qui aurait engendré une dépense de 4 200 francs, est là encore soumise à l'accord des Conflanais. Ces derniers refusent.

En dehors de ces querelles de clochers, il paraît important de rappeler que les bâtiments de la gare n'ont pas toujours été ce qu'ils sont aujourd'hui. Lors de son inauguration en 1873, la gare de Jarny n'est qu'une construction modeste, que nous font connaître quelques rares cartes postales et photographies anciennes. Cette première gare est alors composée d'un bâtiment central à un étage et surmonté d'un fronton percé d'un œil-de-bœuf. De part et d'autre de cette bâtisse s'alignent deux pavillons, servant surtout à l'accueil des voyageurs. Deux quais (que les documents de l'époque appellent "trottoirs de voyageurs"), un réservoir d'eau, deux grues hydrauliques et une fosse à piquer le feu complètent les infrastructures. Mais c'est surtout dans le dernier tiers du XIX<sup>ème</sup> siècle que la gare va connaître ses premières grandes transformations.



Conservée aux Archives départementales de Meurthe-et-Moselle, cette carte figure le tracé de la ligne Conflans-Briey. Au sud-ouest, on remarque que le site de Jarny constitue déjà un important carrefour ferroviaire. L'épais trait violacé à l'est de la carte rappelle une autre réalité de l'époque : la proximité de la frontière avec la Lorraine annexée.

## La première gare au cœur d'une "étoile de fer"

**A**oût 1870, à Gravelotte, à Saint-Privat, sur le vaste plateau qui s'étend entre Vionville et Rezonville, les troupes prussiennes et françaises se lancent dans des combats acharnés, à l'issue desquels l'empire français de Napoléon III est contraint d'abandonner à l'Allemagne l'Alsace et une partie de la Lorraine. Cette page de la grande Histoire a une importance capitale pour la gare et le développement du quartier qui l'entoure. En effet, 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 donc une position stratégique de premier ordre, que les élus de l'époque entendent bien-sûr mettre à profit.

Ainsi, 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 alors le centre d'un carrefour ferroviaire. La position stratégique de la gare est encore renforcée à l'automne 1879, avec l'inauguration de la ligne Jarny-Briey. En 1880, la gare de Jarny se trouve donc au cœur d'une étoile ferroviaire dont l'importance va croître dans les décennies suivantes.

La création de ces nouvelles lignes et le fait que les voyageurs en partance de Conflans-Jarny peuvent désormais se rendre dans cinq directions différentes (Verdun, Metz, Longwy, Nancy et Briey) nécessitent quelques transformations sur le terrain. Ce ne



Toits à sheds pour faire entrer la lumière, large horloge et haute cheminée, les ateliers du dépôt sont caractéristiques de l'architecture de l'époque industrielle.

### *Chemin vicinal*

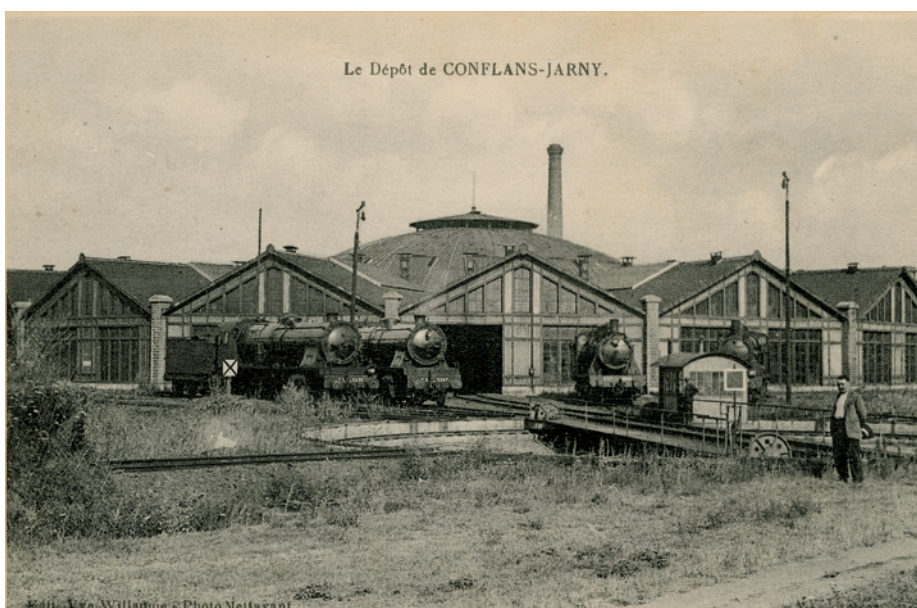
Se dit d'un chemin qui relie des villages entre eux.

### *Lampisterie*

Lieu où l'on garde et répare les appareils d'éclairage.

sont pas les premiers changements qui s'opèrent dans le paysage. La création du dépôt a déjà obligé la commune de Jarny à revoir le tracé de l'ancien [chemin vicinal](#)\* du Breuil, qui longeait l'Orne en direction de Moulinelle. Le nouveau tracé donne d'ailleurs naissance à l'actuelle rue Victor Hugo. La gare reçoit donc de nouvelles voies et se dote de trois quais supplémentaires. De plus, 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 eux-mêmes subissent également quelques modifications. Il s'agit notamment de l'agrandissement du pavillon de lieux d'aisance et de la construction d'une

[lampisterie](#)\* et d'une remise pour les pompes à incendies. Le tout est complété, en juin 1881, par l'installation d'un buffet au sein des bâtiments de la gare et par l'ouverture d'une librairie, l'année suivante. Toutes ces transformations commencent à modifier sensiblement le paysage jarnysien. L'afflux de trains de marchandises engendre une activité importante autour de la gare, à laquelle il faut ajouter le potentiel économique que constitue la masse des voyageurs qui transitent par Conflans-Jarny. C'est en profitant de ces deux vecteurs que la petite gare va donner naissance à un des quartiers le plus emblématiques de Jarny.



Avec une architecture qui pourrait faire songer aux verrières de l'Art Nouveau, la rotonde du dépôt est un vaste hangar, où dorment, dans l'attente d'un convoi, des machines à vapeur sorties d'un roman de Zola.

### Courte mais utile : la ligne Conflans-Briey

Dernière ligne à être venue compléter l'étoile ferroviaire de Conflans-Jarny, la voie Conflans-Briey a pourtant toute une histoire. Mise à l'étude dès le mois de janvier 1877, cette ligne de seulement 13,5 kilomètres ne sera ouverte que le 1<sup>er</sup> septembre 1879. A cette époque, elle ne compte qu'une seule voie et qu'un seul arrêt, situé à Valleroy. Il faut attendre l'ouverture de la mine de Moutiers pour que, face à un important afflux de convois de minerais de fer, la Compagnie des chemins de fer de l'Est décide de doubler la voie. Au début du XX<sup>ème</sup> siècle, l'ouverture des multiples concessions minières dans le Pays Haut oblige la prolongation de la ligne, jusqu'à Audun-le-Roman et Villerupt. Cette nouvelle ligne, déclarée d'utilité publique le 12 avril 1900, ne sera mise en service que six ans plus tard. Elle permet notamment au Pays Haut de sortir de son enclavement tout en écoulant les milliers de tonnes qui chaque année, sont extraites de ses entrailles.

Dans les années 1970, le déclin des mines associé à la diffusion massive de l'automobile dans les ménages entraînent un abandon progressif de la ligne par les voyageurs. La gare de Briey doit ainsi fermer ses portes dès 1973. Elle sera démolie à l'été 1995. Ce jour là, l'étoile ferroviaire de Conflans-Jarny a perdu une branche.

## La belle époque

### Une tentative d'industrialisation : l'histoire mouvementée de la sucrerie de Jarny

**D**urant la période qui s'étend de 1870 à 1914 et que les contemporains qualifient eux-mêmes de "Belle Époque" en raison des formidables avancées technologiques qui la caractérisent, la gare de Jarny va susciter la construction de nombreux établissements. Parmi ceux-ci, le plus important reste certainement la sucrerie.

dont le diamètre à la base avoisine les 3 mètres. Ces bâtiments, quoique largement remaniés dans les décennies suivantes, forment un ensemble patrimonial de premier ordre. Édifiée une vingtaine d'années avant les vastes complexes industrialo-miniers de Jarny et de Droitaumont, la sucrerie traduit l'évolution des techniques architecturales en Lorraine, dans les dernières années du XIX<sup>ème</sup> siècle. En effet, alors que les constructions traditionnelles utilisaient encore la pierre calcaire, le bois d'œuvre et la tuile dite "romaine", la sucrerie se sert massivement dans son architecture, de pierre de Meuse, de brique, de verre ainsi que de charpentes métalliques, autant de matériaux dont l'emploi à Jarny n'a été rendu possible que par la mise en place du chemin de fer.

Associée à la brasserie d'Uckange, la brasserie de Jarny déserte ses locaux de la rue du Point du jour en 1900, pour s'installer dans les bâtiments de l'ancienne sucrerie, à proximité de la gare. Cette lithographie nous montre le site tel qu'il était vers 1910.



L'idée d'implanter une sucrerie à Jarny est née du succès que rencontre la betterave à sucre, dans les plaines du Nord et de la Picardie. 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. Installée sur un terrain de 16 200 m<sup>2</sup>, l'usine compte alors, outre les bureaux et bâtiments administratifs, une chaufferie, un imposant atelier de fabrication, un laboratoire, une conciergerie et une imposante cheminée,

Bien qu'employant 140 ouvriers en 1886, la sucrerie de Jarny connaît très vite des difficultés importantes, si bien qu'en 1889, elle est contrainte de cesser son activité. Les raisons de cet échec sont multiples. Les sols du Jarnisy, principalement argilo-calcaires, sont impropres à la culture de la betterave. Cette dernière offre des rendements et une teneur en sucre qui restent toujours faibles. Par ailleurs, les directeurs de la sucrerie se heurtent très vite au scepticisme de la population locale qui préfère utiliser la surface agricole en y plantant des céréales.

L'avenue de la gare, actuelle rue Jean Jaurès, vers 1913. A cette époque, tout était encore à construire. On note la haute cheminée de la brasserie et au fond, la nouvelle gare.



Les bâtiments de la sucrerie vont néanmoins trouver repaire à partir de 1900. Cette année là, les propriétaires de la brasserie de Jarny, jugeant que leurs locaux de la rue du Point du jour sont devenus trop exiguës pour leur activité, décident de racheter les bâtiments de la sucrerie désaffectée. Après quelques aménagements dans les locaux, la brasserie devient fonctionnelle en 1906. Trois ans plus tard, alors qu'elle emploie 90 ouvriers, la brasserie produit déjà 400 000 litres de bière par an ! En 1911, elle obtient de la Compagnie des chemins de fer de l'Est un raccordement privé, qui lui permettra d'expédier dans toute la Lorraine, sa célèbre "reine des bières". Curieusement, les Jarnysiens semblent donc avoir fait meilleur accueil à la bière qu'à la betterave à sucre.

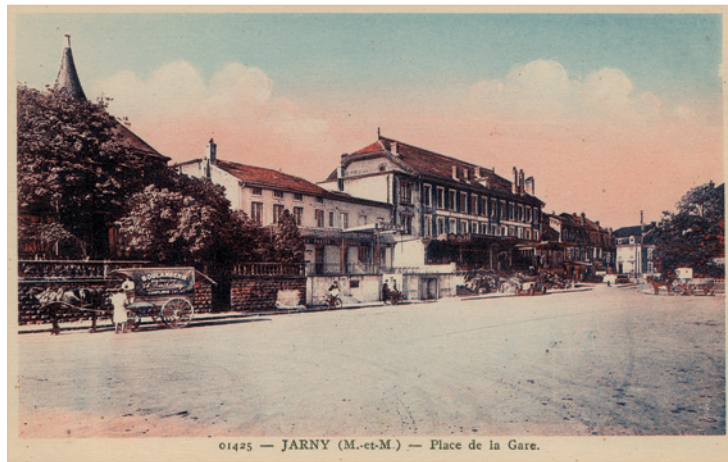
## Autour de la gare, cafés et hôtels se développent

**A** lors que l'implantation de la sucrerie marque le début de l'industrialisation et du développement du quartier, plusieurs autres établissements voient le jour autour de la gare. Vers 1880, outre la gare et la sucrerie, le quartier se résume à quelques bâtiments : maison du directeur et chef de fabrication, conciergerie, laboratoires et trois constructions destinées à loger les ouvriers. Il faut attendre les années 1890 pour que le quartier connaisse un premier essor, avec la construction de l'hôtel de la gare et du café Bauchot.

Entre les actuelles rue Jeanne d'Arc et Carnot, la famille Lambertaux, originaire de Jarny, entreprend de construire une vaste maison destinée au logement des ouvriers. Juste à côté, M. Neveux, de Batilly, fait construire le café du Chemin de fer, caractérisé par sa vaste 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. M. Biguier, chef de gare à la retraite, complète le panorama en se faisant édifier vers 1900, le curieux pavillon à l'architecture éclectique, qui fait l'angle de la place de la gare et de la rue Jean Jaurès.

L'essor du quartier ne s'arrête pas là. Au début du XX<sup>ème</sup> siècle, le buffet de la gare, situé dans l'une des ailes du bâtiment réservé aux voyageurs, ne suffit plus. La Compagnie des chemins de fer de l'Est prévoit donc la construction d'un nouveau buffet, à l'extrémité occidentale de la gare. Le bâtiment comprend une salle de restauration et une buvette au rez-de-chaussée, les appartements des gérants et cinq chambres proposées à la location, à l'étage.

Sur la terrasse de l'hôtel du buffet, les messieurs en canotiers et les dames vêtues de dentelles prennent un rafraîchissement en attendant le prochain train.



A l'extrême fin du XIX<sup>ème</sup> siècle se développe, face à la gare, un panorama éclectique. Sous l'impulsion de riches investisseurs, hôtels, cafés et postes sortent de terre. On est alors en pleine "Belle Epoque".

Mais c'est surtout à partir de 1912 que le quartier subit une transformation radicale, avec la reconstruction de la gare. Agrandie, dotée de guichets pour la vente des billets et pour le télégraphe ainsi que de plusieurs salles d'attente, la gare prend alors l'aspect que nous lui connaissons encore aujourd'hui. Les infrastructures ferroviaires font également l'objet de modifications. Il s'agit notamment du percement du souterrain ainsi que de la construction de deux nouveaux ponts sur l'Orme. C'est à cette occasion que le cours de la rivière est en partie modifié.

Il est difficile d'évoquer toutes ces transformations sans songer à la manière dont les contemporains ont dû les vivre. A cette époque, le train est encore le moyen de transport le plus moderne et le plus rapide. Le quartier de la gare, en plein essor, bouillonne d'un incessant va-et-vient de voyageurs et d'ouvriers ; de messieurs portant chapeau haut de forme ou *canotier*\* et de dames vêtues de *crinolines*\* et de dentelles élégantes. Aujourd'hui, seules quelques cartes postales anciennes nous rappellent l'effervescence qu'a connu ce quartier durant la Belle Époque.

### Canotier

Chapeau de paille à calotte et bords plats.

### Crinoline

Armature de cerceaux métalliques superposés qui donnait une grande ampleur à la jupe des robes.

### Une idée lumineuse !

La série S des Archives départementales de Moselle et de Meurthe-et-Moselle détaille, à travers d'imposants dossiers, les travaux et mesures mis en place autour de la gare de Jarny. Parmi ces dossiers, un document daté du 6 janvier 1909 nous renseigne sur la manière dont la gare est passée de l'éclairage au pétrole à l'électricité. Outre le fait que l'éclairage au pétrole nécessitait les soins d'un "allumeur", la raison première de ce changement semble avoir été le coût. En effet, le passage à l'éclairage électrique aurait permis à la direction de la gare de faire une économie annuelle de 6 000 francs, tout en augmentant l'intensité lumineuse de 90%. L'électricité, poursuit le texte, est "fournie par la station génératrice destinée à faire face pendant la journée, aux besoins du dépôt".

Au total, 35 lampes sont installées dans les locaux de la gare, auxquelles il faut ajouter cependant 16 lampes à incandescence de 16 bougies chacune. Une décision lumineuse, destinée à éclairer le quotidien des Jarnysiens.

## La construction des cités

### Un lavoir à vau-l'eau

Avec la création des logements de la rue de l'Yron entre 1908 et 1910, les familles des mécaniciens et des cheminots qui y logeaient éprouvent vite le besoin de disposer d'un lavoir collectif. A une époque où la machine à laver était encore inconnue, ces constructions étaient d'autant plus nécessaires que les vêtements des ouvriers sont facilement salis par les travaux quotidiens.

Afin de répondre à la demande, la société des chemins de fer de l'Est entreprend donc l'édification d'un vaste lavoir sur l'Yron, en contrebas de la rue éponyme. Long d'une vingtaine de mètres et ouvert sur la rivière dans toute la longueur de sa façade, ce lavoir est couvert d'un toit en tuiles mécaniques et ses murs enduits de cette peinture jaune pâle que l'on retrouve sur les autres bâtiments industriels du Jarnisy, notamment ceux de la mine de Droitaumont. Mais dans les dernières décennies, l'apparition des machines à laver dans les ménages conduit à l'abandon de ce lavoir. Le lavoir de la rue de l'Yron se fait oublier peu à peu. Il est pourtant l'un des derniers témoins jarnysiens de la manière dont vivaient les précédentes générations.

Dans son développement, le quartier de la gare entraîne très vite l'arrivée d'une importante population. Celle-ci, constituée en grande partie d'ouvriers venus du Jarnisy ou du Pays Haut, se heurte vite à la question du logement. Vers la fin des années 1890, le quartier offre donc une capacité d'hébergement qui se révèle être d'autant plus insuffisante que le centre-ville se situe à plus de deux kilomètres de la gare. Il faut donc construire de nouveaux logements. Plusieurs initiatives voient alors le jour. Dès 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.

En 1908, c'est au tour des logements de la rue de l'Yron de sortir de terre. Construits en l'espace de deux ans, ceux-ci abritent essentiellement les mécaniciens et leurs familles qui, à l'époque, sont mieux payés que la plupart des autres agents. On note également l'installation d'un bureau de banque dans le quartier de la gare, annexe de la Société nancéienne, opérationnel dès 1906.

Mais c'est surtout à partir de 1907 que le quartier va prendre un nouvel élan. Cette année là, la Compagnie des chemins de fer de l'Est projette de construire un lotissement de 32 maisons, qui voient le jour dès 1908. C'est la naissance de tout le complexe que les Jarnysiens d'aujourd'hui appellent "cités du chemin de fer". Sises au lieu-dit "le Breuil", ces cités se composent 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 "d" regroupe quant à elle quatre maisons de six logements chacune. Ces maisons se veulent modernes pour l'époque. Chaque logement dispose de sa propre entrée ainsi que d'un jardin d'environ 300 m<sup>2</sup>. Le lotissement est complété par l'installation de 28 cabinets de toilettes et d'un lavoir, installé au bas des cités. La même année voit l'édification d'une série de maisons ainsi que des bureaux de la Société dans l'actuelle rue Pierre Sépard, appelée à l'époque "rue de la Rotonde".

La construction de ces cités, 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 Société 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.

A la veille de la première Guerre mondiale, la Société, soucieuse de l'éducation des enfants de ses employés, acquiert également 14 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 donc 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, 3 411 individus !

Construites vers 1907, les cités du chemin de fer alignent leurs maisons identiques au lieu-dit le Breuil. En plus de son appartement, chaque locataire dispose d'un jardin et d'un lavoir commun, situé en bas des cités.



Afin de pallier le manque de logements, la Compagnie des chemins de fer de l'Est décide en 1908, la construction de nouvelles cités dans la rue de la Rotonde, devenue aujourd'hui rue Pierre Sépard.





## La grande Guerre et ses conséquences

L'essor du quartier est considérablement freiné durant la première guerre mondiale. Dès le mois d'août 1914, les troupes françaises, craignant que l'ensemble des infrastructures de la gare ne tombent aux mains de l'ennemi, font expédier les locomotives du dépôt vers Verdun, avant de faire sauter les ponts sur l'Orne. Les Allemands, aidés de prisonniers, rétablissent le trafic en moins d'un mois.

Durant les quatre années de guerre, Jarny se trouve en terre occupée. Les Allemands prennent possession du secteur, faisant de l'étoile ferroviaire de Conflans-Jarny un des enjeux les plus stratégiques dans leur système 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, dont les dégâts sont immortalisés par quelques photographies.

A partir de 1918, la reconstruction procure au quartier un élan nouveau. 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

totallement reconstruits. La rivière est d'ailleurs une nouvelle fois détournée durant cette période, car le triage s'est vu doté de 29 nouvelles voies.

Après la première guerre mondiale s'ouvre donc à Jarny une période de reconstruction, marquée notamment par l'agrandissement de quelques infrastructures. Ces transformations annoncent déjà les importants bouleversements dont le quartier va être le témoin, tout au long du XX<sup>ème</sup> siècle.

Durant la première guerre mondiale, la gare de Jarny, située à l'arrière du front allemand, devient un site stratégique. De nombreux soldats et des tonnes de matériels et de munitions y transitent chaque jour.



Conflans.  
Ein Transport Verwundeter.

## Guerre, apogée, déclin : la gare et son quartier au XX<sup>ème</sup> siècle

### D'une guerre à l'autre

La période de l'entre deux guerres apporte quelques transformations au quartier. Outre l'agrandissement du **triai**ge\*, la Société des chemins de fer de l'Est prévoit de réaliser d'importants travaux de relèvement de la tête du **faisceau**\* de triage. Ces aménagements, entamés au mois de juin 1930, coûteront 740 000 francs.

Parallèlement, toute la rue de Verdun, ancienne route nationale 3, se développe. De nombreux commerces fleurissent le long de cet axe qui est devenu l'un des plus dynamiques de la ville. Parmi ces commerces, on peut citer les pharmacies Kœnig et Thomassin, le familistère ou encore le garage Bonu.

Les 10 et 11 mai 1940, le quartier subit de nouveaux bombardements, qui causent quelques dégâts, notamment dans la rue de Verdun et sur le triage. Le 14 juin dans

#### *Triage*

Action de recevoir les trains de marchandises de diverses provenances, d'en trier les wagons par destinations pour former de nouveaux trains et de les expédier.

#### *Faisceau*

Ensemble de voies ferrées groupées de façon sensiblement parallèle et réunies par des aiguillages.



Les années 1930 voient surtout le développement de l'avenue de Verdun. Avec ses hauts platanes et ses maisons cossues, celle-ci prend des airs de boulevard parisien.

## Faste

Favorable, heureuse,  
en parlant d'une période.

Dans les années 1950, le quartier vit son apogée. Cette photographie aérienne montre, derrière l'imposante gare, le faisceau des voies de triage sur lesquelles attendent des wagons venus de toute la France.



## Aragon, le 2<sup>ème</sup> collège

Jusque dans les années 1970, la ville de Jarny ne dispose que d'un seul collège pour accueillir l'ensemble des élèves scolarisés dans le Jarnisy. Face à la pression démographique du baby-boom, le collège Alfred Mézières devient rapidement insuffisant. Au début des années 1970, la municipalité de Jarny, en accord avec le rectorat, entreprend donc la construction d'un nouveau collège, entre la rue Pierre Sénard et la rue Foch, en haut de la côte où avaient déjà été construites, quelques soixante ans plus tôt, les cités des employés de la Compagnie des chemins de fer de l'Est.

Durant les travaux, certains élèves patientent studieusement dans des bâtiments préfabriqués situés aux abords du collège Alfred Mézières. Il leur faut attendre jusqu'à la rentrée 1973 pour que l'établissement, qui prend le nom du poète Louis Aragon, ouvre ses portes afin d'accueillir les élèves habitant l'ouest et le nord du Jarnisy.

Deuxième collège construit à Jarny, le CES Louis Aragon est pourtant le premier en terme d'effectifs. En effet, malgré une baisse sensible du nombre d'élèves ces dix dernières années, le collège Aragon a accueilli, à la rentrée 2010, 660 élèves (contre 354 pour le collège Alfred Mézières). Au total, c'est donc plus d'un millier de collégiens qui sont scolarisés à Jarny.

la soirée, la gare et son personnel sont évacués. Gabriel Contal, qui avait quinze ans à l'époque, 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.”*

Sous l'occupation, le quartier de 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, dans le but d'entraver la logistique allemande. René Bodson, qui était 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. 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, face à l'avancée de la 3<sup>ème</sup> Armée du général Patton, 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 opérée, la gare de Jarny et son quartier s'apprentent alors à vivre leurs années les plus [fastes](#).\*

## Les années fastes

**A** partir des années 1950, le quartier de la gare connaît une incroyable effervescence. La gare elle-même est le centre d'une activité importante puisqu'elle accueille la plupart des convois du bassin minier, alors à son apogée. Ces quelques chiffres suffisent à se faire une idée du rôle joué par la gare durant cette période : pour le seul mois de novembre 1948, 8 013 tonnes de marchandises ont transité par la gare de Jarny, soit 1 478 trains reçus et expédiés !

Profitant de ce regain d'activité, le quartier voit se développer plusieurs établissements, parmi lesquels 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. Parallèlement à l'économat, la SNCF établit une cantine, rue Victor Hugo, pour permettre aux agents de prendre leurs repas. Un centre de formation est également créé, dans lequel plusieurs générations de cheminots seront formées.

C'est également à cette époque qu'est édifée la chapelle Notre-Dame du Rail, entre l'avenue Patton et la rue Foch. Le bâtiment, modeste et sobre dans son architecture, demeure symboliquement lié à la mère-église Saint-Maximin. En effet, lors de la construction de la chapelle, les paroissiens ont tenu à ce que la petite cloche fondue avec ce qui restait des cloches de Saint-Maximin après l'incendie d'août 1914, aille poursuivre sa vie à Notre-Dame du Rail. La croix qui se trouve à côté de la chapelle mérite elle aussi une mention. Connue sous le nom de croix Mouza, du nom de la famille qui la fit ériger suite à la mort d'un de ses membres, elle se trouvait initialement en face du cimetière, le long de la route départementale 952. Lors de l'élargissement de celle-ci dans les années 1960, on décide de déplacer le monument aux abords de la chapelle. Cette croix, datée de 1807 et consistant en une grande pièce de ferronnerie surmontant un autel en pierre de taille, est le dernier exemple de croix de chemin à Jarny.

## Le quartier de la gare entre déclin et perspectives

**M**ais les fastes de cette période ne durent pas. Dès le milieu des années 1960, la gare de Jarny accuse quelques difficultés, liées notamment au déclin de l'activité minière et de la sidérurgie. La fermeture de

nombreuses structures afférentes à la gare témoigne de ces difficultés. Dès 1962 par exemple, le poste 2 cesse de fonctionner. Deux ans plus tard, c'est au tour du poste 3 de mettre fin à son activité, avant d'être démolie en 1970. Le nombre

d'employés de la SNCF sur le site de Conflans-Jarny permet également de se faire une idée du déclin que connaît le quartier dans le dernier tiers du XX<sup>ème</sup> siècle. Ainsi, en 1963, l'étoile ferroviaire de 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, au point de faire presque partie de la culture du quartier. Parmi ces temps forts, les plus marquants demeurent ceux de mai 1968. Suivant le mouvement initié par les étudiants parisiens, les cheminots de Jarny annoncent la grève générale le 17 mai. Le lendemain, la gare est occupée et les chefs de gare, de dépôt et du service d'entretien voient leurs pouvoirs suspendus. Au terme de vingt et un jours de grève difficile, au cours de laquelle certains paysans du Jarnisy durent subvenir aux besoins alimentaires de certains grévistes, on procède à un vote à main levée sur la place de la gare. Les deux tiers des personnes présentes se disent favorables à la reprise du travail. Les cheminots retrouvent donc leurs postes le 7 juin au matin. Par leur action et par celles menées par la plupart des ouvriers de France durant ce mois de mai 1968, la semaine de travail est passée de 48 à 40 heures et le nombre de jours de congés, de 22 à 28.

Mais ces manifestations ne suffisent pas à enrayer le déclin du quartier. A partir de 1973, la gare ne reçoit plus les trains de minerai 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.

Lueur d'espoir dans ce ciel tourmenté : la gare connaît cependant, au début de la décennie 1990, d'importants travaux de modernisation. La façade de la gare ainsi que son parvis sont rénovés. Le triage lui-même fait l'objet d'une vaste campagne de modernisation, avec notamment la mise en place du Poste tout Relais à commandes Géographiques (PRG dans le jargon cheminot). Ce poste unique remplace les cinq postes d'aiguillage qui existaient jusqu'alors.

Depuis, le quartier de la gare semble évoluer lentement, hésitant entre la

nostalgie des années fastes et un avenir qui lui paraît parfois incertain. Mais la construction de nouveaux lotissements dans la rue Jean-Paul Sartre, tout comme l'implantation de nouvelles entreprises ou les activités menées par le Théâtre du Jarnisy sont là pour rappeler que le quartier continue de vivre.

Cœur vivant de la ville, pour ne pas dire du Jarnisy, le quartier de la gare fait ainsi l'objet d'importants travaux de requalification. Dès 2007, la gare de Jarny est effectivement inscrite au programme régional de modernisation des stations ferroviaires. Le choix des élus est ici particulièrement important : il fait clairement de Jarny et de ses environs un territoire d'avenir. Au total, ce sont 1 200 000 € qui ont été investis pour que ce projet puisse voir le jour. Subventionnés à hauteur de 78% par de nombreux partenaires tels que la SNCF, les Conseils Régional et Général, les travaux engagés ont permis de faire de la gare de Jarny un pôle d'échange multimodal.

Mais la gare n'est pas le seul bâtiment à subir une telle transformation. La municipalité œuvre également au renouveau de l'ensemble du quartier, puisque désormais, ce sont les logements et la voirie de la rue du Grand Breuil qui font l'objet d'une importante requalification. En partenariat avec le bailleur ICF (Immobilière des Chemins de Fer), la commune de Jarny a en effet entamé d'importants travaux : enfouissement de l'ensemble du réseau électrique, renforcement du réseau d'eau potable et de protection contre les incendies. Ces travaux s'accompagnent d'une rénovation complète de la voirie (routes et trottoirs) avec la mise en place d'une zone 30 ainsi que la plantation d'arbres dans les rues et sur la placette centrale. Débutés en mai 2011 et d'un coût total de 1 775 000 €, ces aménagements devraient être achevés à la fin de l'été 2012. Ils se dérouleront conjointement à la réhabilitation des cent dix-sept logements, menée par ICF. Enfin, la future médiathèque, implantée aux abords de l'avenue Patton, insufflera un nouveau dynamisme au quartier. Elle représente également un investissement conséquent de 5,9 millions d'euros.

A travers les récents travaux engagés autour de la gare, la municipalité de Jarny lance le quartier dans l'ère du développement durable. Les parcs de stationnement, les nouveaux arrêts d'autobus et la requalification du parvis de la gare sont en effet autant d'aménagements qui invitent les Jarnysiens à prendre les transports en commun.



L'inauguration du nouveau parvis de la gare le 27 octobre 2010, en présence du Directeur Régional de la SNCF, du Vice-président du Conseil Général, du Président du Conseil Régional et du Sous-Préfet de Briey, devrait ouvrir une nouvelle page dans l'histoire du quartier.

Les cités du Breuil, à l'écart des grands axes de circulation, nécessitaient une requalification. Celle-ci offrira un nouveau cadre de vie aux résidents de ce quartier.



Ce document d'architecte permet de se faire une idée de l'état futur des cités du Breuil. En plantant des arbres et en installant des candélabres à lumière douce, la commune entend remodeler le quartier tout en préservant le patrimoine local.

*Bien que vieux d'à peine cent cinquante ans, le quartier qui entoure la gare de Jarny est riche d'un passé et d'un patrimoine particulièrement denses.*

*La gare, que les aléas de l'Histoire ont placé au cœur d'une étoile ferroviaire de première importance, a engendré l'implantation d'une sucrerie, puis d'une brasserie, avant que naissent hôtels, cafés et cités.*

*Si ce quartier semble avoir connu ses heures de gloire dans les années qui suivent la seconde guerre mondiale, il reste l'un des plus dynamiques de Jarny.*

*A travers son patrimoine, il demeure aussi le témoin privilégié d'un passé plein de fierté, durant lequel le Jarnisy a occupé une place de choix dans la vie économique lorraine.*

*Un passé qu'il appartient à chacun de connaître, pour mieux comprendre le présent et mieux appréhender l'avenir.*

Ce cinquième numéro de *Jarny Patrimoine* est le fruit des recherches de Kévin Gœuriot, jarnysien d'origine, aujourd'hui professeur d'histoire et de géographie au collège Jean Moulin d'Uckange.

En juin 2010, il a publié un recueil de témoignages présentant la vie quotidienne dans le Jarnisy durant la seconde guerre mondiale. Cet ouvrage émouvant et nécessaire au devoir de mémoire, intitulé *Nous attendions l'Aurore*, est toujours en vente au service culturel de la mairie de Jarny.

L'auteur élargit actuellement ses recherches à d'autres horizons, puisqu'il va bientôt publier un ouvrage présentant l'histoire et le patrimoine en pays de Briey, avant de s'intéresser à la problématique de la Grande Guerre dans le nord lorrain.

---

**Jarny Patrimoine n° 5 - Supplément Jarny Mag - juillet 2011**

**Dépôt légal :** 3<sup>ème</sup> trimestre 2011 - **Directeur de la publication :** Jacky Zanardo

**Suivi de réalisation :** service Communication/Culture/Vie citoyenne

**Crédit photos :** Ville de Jarny et Kévin Gœuriot

**Conception :** anagram Vandoeuvre-lès-Nancy

**Impression :** Digit'Offset Marly

**2 000 exemplaires sur papier recyclé**