

## LE SENS DE CIRCULATION DES TRAINS EN ALSACE-MOSELLE

par M. André SCHONTZ, membre associé libre

### POURQUOI CIRCULE-T-ON À GAUCHE EN FRANCE ?

La première ligne de chemin de fer ouverte aux voyageurs est mise en service en Grande-Bretagne, entre Stockton et Darlington, le 27 septembre 1825. Tout naturellement, lorsque les industriels anglais développent des lignes à double voie, ils font circuler les trains selon l'usage britannique : sur la voie de gauche.

En France, des trains circulent de Saint-Étienne à Andrézieux, à partir de 1828 pour les marchandises et de Saint-Étienne à Lyon, le 1er mars 1832, pour les voyageurs. Par la suite, les premières compagnies françaises qui sollicitent des concessions de lignes de chemin de fer font appel aux capitaux, aux techniques, aux ingénieurs et au matériel britannique. Ce sont 10 000 terrassiers anglais et irlandais qui construisent la ligne de Paris à Rouen, concédée à une compagnie franco-anglaise, dont 50 % des capitaux sont souscrits en Angleterre. Les Anglais conçoivent les modèles de locomotives, les construisent en France pour le compte de la compagnie et les mécaniciens viennent tous d'outre-Manche pour les conduire. L'inauguration officielle de cette ligne, en mai 1843, se déroule en présence de son Altesse Royale, du ministre des Travaux publics, mais surtout sous les couleurs anglaises et le cortège fait une large place aux ouvriers anglais. Ces marques de « courtoisie » sont vivement critiquées par la population indigène.

L'ingénieur de la ligne, Locke, pourtant décoré de la Légion d'honneur à cette occasion, n'a jamais songé à respecter l'usage français qui, sur les voies publiques, oblige les véhicules à circuler à droite. La ligne est donc construite et exploitée « à l'anglaise » avec sens de circulation... « à gauche ».

C'est ainsi que sur « presque » toutes les lignes de chemin de fer en France, les compagnies ont persisté, avec obstination, à transgresser les

## LE SENS DE CIRCULATION DES TRAINS EN ALSACE-MOSELLE

règles françaises en matière de circulation. La Compagnie de l'Est qui nous intéresse plus particulièrement, fait également appel aux capitaux étrangers. Elle se flatte de comprendre 25 % d'actions anglaises dans son capital. Son conseil d'administration compte donc sept anglais et l'influence de ces administrateurs, surtout techniciens est évidente dans le mode d'exploitation et le choix du sens de circulation... à gauche. L'erreur devient usage. Pourtant, il n'y avait aucune raison de poursuivre dans cette « voie »... la preuve.

## UNE LIGNE FRANÇAISE RESPECTE L'USAGE NATIONAL

En Alsace, Nicolas Kœchlin, avant même d'être concessionnaire de la ligne de chemin de fer de Mulhouse à Thann, est autorisé à préparer l'avant-projet d'un chemin de fer de Strasbourg à Mulhouse et à Bâle. Les études sont confiées à l'ingénieur des ponts et chaussées de Mulhouse, Pierre-Dominique Bazaine (le frère du maréchal), et à M. Chaperon, ingénieur à Strasbourg. Cette étude est présentée au gouvernement dès le 10 octobre 1837, pour être soumise aux enquêtes publiques. Le cahier des charges prévoit deux voies de circulation. Cette ligne est concédée le 6 mars 1838. Voici comment Pierre-Dominique Bazaine explique les raisons de son choix pour le sens de circulation des trains: « *Les trains montant de Strasbourg à Bâle ont été dirigés sur la voie placée du côté de la montagne, et les trains descendant de Bâle à Strasbourg ont été dirigés sur la voie placée à côté du Rhin. De cette façon, les trains se croisent à leur gauche ou autrement dit, les trains sont dirigés sur leur destination par la voie de droite* ». *L'usage français est de circuler à droite*; « *il est même imposé par un article du règlement de police de la voirie. C'est comme extension de l'usage français sur les voies publiques, que les ingénieurs du chemin de fer de Strasbourg à Bâle ont cru devoir disposer, comme ils l'ont fait, la circulation sur les chemins d'Alsace* » (1). La première section de Benfeld à Colmar est mise en service, le 19 octobre 1840. La totalité de la ligne, le 15 août 1841, donc bien avant la ligne de Paris à Rouen. Et c'est ainsi qu'en France, en 1841, sur la plus longue ligne d'Europe (140 km), et toute première ligne internationale, les trains circulent « à droite ».

---

1. Pierre-Dominique BAZAINE, *Chemin de fer de Strasbourg à Bâle*, Imprimerie nouvelle, Paris, 1892.

## LES LIGNES ALLEMANDES

Sur les lignes allemandes, les trains circulent à droite, en raison d'une initiative française.

Paul-Camille Denis, né le 26 juin 1795, est le fils d'un administrateur des Eaux et Forêts qui, par le jeu des mutations administratives est nommé en 1799 en Rhénanie, alors annexée à l'empire français. Paul-Camille Denis possède ainsi une double culture, il termine ses études à Louis-le-Grand et est reçu dixième de la promotion de 1814, à l'École royale polytechnique. Auguste Comte, reçu à 16 ans dans la même promotion y anime un esprit de fronde, hostile aux Bourbons, ce qui entraîne le licenciement des élèves. Le préambule de l'ordonnance (2) du roi, qui licencie les élèves, prévoit une nouvelle organisation de Polytechnique « *afin d'étendre ses avantages, de lui donner un nouvel éclat et de porter à la perfection dont il est susceptible. Mais la désobéissance récente et générale des élèves de cette école aux ordres de leurs chefs, en même temps qu'elle nécessite une prompte répression et un exemple pour l'avenir, vient de nous prouver que ces élèves, s'ils étaient introduits dans les services publics, y porteraient l'esprit d'indiscipline dont ils sont animés* ». Le père de Paul-Camille avait choisi de rester sur son lieu d'affectation, après la chute de l'empire. Il était ingénieur des Eaux et Forêts pour le district de Neustadt, mais décède trois mois avant l'affaire de Polytechnique. Ces deux événements incitent Paul-Camille Denis à entrer au service du roi de Bavière, dans l'administration des Bâtiments de ce royaume.

En 1826, il y occupe déjà un poste d'ingénieur du district de Zweibrücken. Mais le Palatinat n'est pas la catholique Bavière, et ses idées de libre penseur lui valent une mutation... qu'il refuse. Il prend un congé de longue durée pour effectuer un voyage d'étude en Angleterre et en Amérique. Il approche ainsi, dans ces pays, les nouvelles techniques de construction des routes, des canaux et des chemins de fer, dont les travaux sont plus avancés qu'en France ou en Allemagne.

Lorsqu'il reprend ses fonctions, en 1834, comme ingénieur en chef à Munich, le gouvernement bavarois désire lui confier la construction d'un canal du Main au Danube. Considérant cette technique dépassée par les chemins de fer, il refuse. Il est alors pressenti pour diriger les travaux de la première ligne de chemin de fer de ce pays, de Nuremberg à Fürth. C'est un

---

2. Ordonnance du 13 avril 1816.

## LE SENS DE CIRCULATION DES TRAINS EN ALSACE-MOSELLE

ingénieur britannique, recommandé par Stephenson qui avait été initialement prévu pour cette construction ; ses prétentions excessives l'ont écarté, au profit de Paul-Camille Denis (3).

Désirant construire une ligne aussi robuste que les dernières techniques anglaises le préconisent, il ne ménage pas sa peine... ni les crédits. Sa compagnie et les actionnaires n'ont pas eu à le regretter. Cette ligne, nommée « Ludwigseisenbahn », est inaugurée le 7 décembre 1835. Elle se révèle d'une extraordinaire rentabilité pendant un siècle.

Pour respecter l'usage allemand sur les voies publiques, Paul-Camille Denis adopte le sens de circulation « à droite ». Puis il étudie ou dirige la construction de nombreux autres travaux ferroviaires en respectant toujours l'usage du pays. Sa renommée l'amène, en 1855, à réaliser en Bavière 450 km de lignes en cinq années, au lieu des sept prévues et en économisant 30 % sur le devis initial. La compagnie lui offre tout naturellement le poste de directeur de l'entreprise.

Il prend sa retraite en 1867, à l'âge de 72 ans et meurt le 3 septembre 1872. Selon son désir, il repose à Strasbourg, au cimetière Sainte-Hélène, pour marquer son attachement à ses deux patries.

Maximilien II de Bavière l'avait anobli en 1852, en lui conférant l'ordre de la Couronne bavaroise. La France l'honore également en le décorant de la Légion d'honneur, lors de l'inauguration de la ligne de Paris à Strasbourg, le 19 juillet 1852. Von Denis n'oubliait pas qu'il était né français et avait beaucoup souffert de l'issue de la guerre de 1870. On peut seulement s'étonner aujourd'hui, qu'un ingénieur français ait pu faire une telle carrière dans un pays devenu ennemi en 1815. Paul-Camille von Denis reste dans les mémoires bien au-delà de la Bavière : sa tombe est fleurie chaque année par les cheminots allemands et, lors du 120<sup>e</sup> anniversaire de leurs chemins de fer, le président allemand entouré d'une délégation de cheminots, dépose une gerbe sur la tombe du Français qui construisit le premier chemin de fer allemand (4).

---

3. VAUQUESAL-PAPIN, « Un pionnier du rail européen : Paul-Camille Denis », *La Vie du Rail*, n° 1472, du 22-12-1974, pp. 8 à 10.

4. *Ibid.*

## LA GUERRE DE 1870

Trois jours après la bataille de Wœrth, les Allemands font à nouveau circuler des trains de la frontière du Palatinat jusqu'à Haguenau, puis le 14 août, jusqu'à Vendenheim, ceci pour rappeler l'importance stratégique que les Prussiens donnaient au chemin de fer. La ligne était à voie unique. Les militaires ont immédiatement posé une seconde voie pour approvisionner massivement les troupes du siège de Metz et celles qui poursuivaient la campagne. Cette ligne à double voie est aménagée avec sens de circulation « à droite » (5), bien avant les conclusions du traité de paix. Ce traité de Francfort de 1871 cède à l'empire allemand 862 km de lignes de chemins de fer, dont 436 à double voie.

Dès que l'Allemagne en prend possession, ce réseau, dénommé Elsass-Lothringen, subit plusieurs modifications :

- le gabarit allemand est plus large et plus haut que le français, c'est pourquoi les premiers trains militaires venus s'aventurer sur le réseau lorrain ont tous subi quelques dommages : cheminées trop hautes, décapitées sous les ponts ou marchepieds trop larges pour nos quais. L'administration allemande a été contrainte d'augmenter le gabarit des ponts et tunnels, en abaissant de 15 cm le niveau de la voie sous ces ouvrages ;
- l'écartement des rails, au moment de la cession était (en France), de 1,446 m ; l'écartement allemand, de 1,435 m est adopté progressivement sur tout le réseau Elsass-Lothringen. C'est d'ailleurs, celui qui est adopté sur les lignes actuelles d'Europe (sauf Espagne, Portugal et Russie) ;
- enfin, les lignes à double voie sont modifiées pour les adapter aux normes allemandes, avec sens de circulation « à droite ». Techniquement cela ne pose que des problèmes relativement simples. Les installations de sécurité sont modestes, l'équipement des gares encore peu sophistiqué et la transformation se réalise au prix du déplacement de quelques aiguillages à l'entrée de chaque gare et des signaux correspondants.

Bien entendu, toutes les lignes nouvelles à double voie, construites en Alsace-Moselle pour des besoins économiques ou pour renforcer son réseau stratégique, sont conçues avec ce nouveau sens de circulation « à droite ».

---

5. Michel DOERR, « Monographie sommaire des chemins de fer d'Alsace-Lorraine et du Guillaume-Luxembourg », Bulletin de la Société Industrielle de Mulhouse, n° 4, 1973.

## LA LIBÉRATION DE 1918.

L'Allemagne ne nous rend pas l'Alsace-Lorraine comme elle l'avait prise. L'occupant avait transformé nos provinces dans le seul but d'assimiler et de faire oublier à jamais toute idée française à ses habitants. L'administration est complètement changée, les lois sont nouvelles et le réseau de chemin de fer est dirigé par Berlin.

La Compagnie Elsass-Lothringen, soumise à l'empire, a dû construire et perfectionner les lignes desservant la place forte de Metz et aussi celles permettant de mettre la main sur le minerai lorrain pour l'acheminer vers les bassins industriels allemands. L'ampleur de l'investissement, ordonné par l'état-major et consenti par Berlin, place le réseau d'Alsace-Lorraine parmi les plus denses, les plus productifs et les plus modernes d'Europe. La convention d'Armistice du 11 novembre 1918, oblige l'Allemagne à céder les chemins de fer d'Alsace-Lorraine avec tout le matériel roulant, l'outillage, les installations et les archives. Cette cession est confirmée par le traité de Versailles.

Dans toute la zone de l'ancien front des armées, les principales artères de communication sont gravement endommagées. Les travaux les plus urgents sont exécutés par des sapeurs du chemin de fer, empruntés aux armées et la pénurie de matériaux ne facilite pas la restauration rapide et complète du réseau. Le matériel est en mauvais état et incomplet. De plus il faut rendre à la Compagnie des chemins de fer belges, les rails pillés par les Allemands. La tarification française, bien plus complexe que la précédente, n'est pas appliquée immédiatement. Les 6 000 agents allemands qui occupent principalement les postes d'encadrement sont rapatriés dans leur pays (6). Une commission des chemins de fer de campagne, à caractère militaire, est chargée de l'exploitation du réseau libéré. Le 19 juin 1919, l'administration des chemins de fer d'Alsace-Lorraine est créée, placée sous l'autorité du commissaire général de la République. Le nouveau réseau d'État d'Alsace-Lorraine est rattaché au ministère des Travaux publics, le 30 novembre 1920. Cette transition d'une organisation purement allemande vers une structure française s'est donc faite en douceur, étant donné le rôle important de ce réseau, indispensable à l'économie des régions libérées.

---

6. Georges DELAHACHE, Les débuts de l'administration française en Alsace-Lorraine, Librairie Hachette, 1921.

## LE RATTACHEMENT AU RÉSEAU EST ?

Une polémique s'élève en Alsace-Lorraine, pour ou contre le rattachement du réseau AL au réseau Est. Les chambres de commerce de Metz, Colmar et Mulhouse y sont favorables. En revanche, la chambre de commerce de Strasbourg se prononce absolument contre, le 14 avril 1921 : « *Le rattachement à l'Est serait irréalisable par suite de la différence entre les deux réseaux relativement au sens de la marche des trains. Le retour à la voie de gauche entraînerait l'inversion des aiguillages, le déplacement des appareils de signalisation, le transfert sur les locomotives de divers mécanismes de conduite et de freinage, toutes choses qui exigeraient un délai de dix ans et se chiffrent par une dépense de 500 millions de francs* » (la valeur du réseau est alors estimée à 2 milliards, soit le quart). Dans *Le Journal de Mulhouse* des 23, 26, 28, 30 avril et 4 mai 1921, paraît un article intitulé « *Le futur régime de nos chemins de fer* », signé « *Ducheminot* » : « *Imagine-t-on les réflexions que susciterait dans l'esprit soit des étrangers soit de nos concitoyens eux-mêmes cette étrange constatation : en France comme d'ailleurs en Belgique, en Italie, en Angleterre, les chemins de fer marchent à gauche. Toutefois il existe trois départements français dans lesquels les trains circulent à droite. Ce sont ceux qui durant 48 ans subirent la domination allemande. En dépit de leur victoire qui leur restitua leur bien volé, les Français n'ont pas voulu toucher à l'installation de leurs ennemis et ils ont laissé subsister dans les territoires désannexés la circulation des trains à droite qui est celle en usage en Allemagne. S'il est un vestige du crime commis sur nous, il y a 50 ans, qu'il faille effacer, c'est bien celui-là, dut-il nous imposer de nouveaux sacrifices en argent.*

» *Au surplus, des considérations d'ordre militaire s'opposent d'une manière absolue au maintien trop prolongé du statu quo dans l'agencement de nos voies ferrées des départements frontières... Rappelons également qu'au cours de la période de concentration c'est, en principe la même locomotive qui conduit un train depuis la garnison de départ jusqu'au point extrême de débarquement. On voit, dès lors, combien serait délicate pour ne pas dire impossible, l'utilisation pendant cette période critique sur les réseaux de l'intérieur, des locomotives du réseau AL. ... Ce n'est pas tout. En maintenant nos voies dans leur dispositif actuel, nous en laissons la libre disposition aux locomotives allemandes. C'est une porte délibérément ouverte aux transports militaires venant de la rive droite du Rhin. C'est l'invasion facilitée* » (7).

---

7. Archives départementales du Bas-Rhin, 121 AL 1372.

## LE SENS DE CIRCULATION DES TRAINS EN ALSACE-MOSELLE

En 1921, le conseil municipal de Nancy désire la fusion des deux réseaux afin de « *faire disparaître une situation qui rappelle une trop pénible séparation* ». La Chambre de commerce de Nancy, dans son rapport (8) du 11 octobre 1921, « *constate que le réseau AL est encore exploité suivant les méthodes allemandes. Cette situation est plus dangereuse pour nous Français, que si le Rhin passait à Avricourt au lieu de passer à Strasbourg. Elle équivaudrait à la reprise de possession quasi immédiate et brutale de l'Alsace et de la Lorraine par l'armée allemande puisque ses locomotives pourraient transporter sans rompre charge comme en territoire allemand jusqu'à l'ancienne frontière. La gravité d'une pareille constatation, que l'on peut saisir sans compétence spéciale en matière militaire est alarmante. Devant une considération de cet ordre, tous les arguments en faveur du maintien de l'état de choses actuel doivent s'effacer pour céder à la nécessité supérieure de la défense nationale et de la préservation de l'intégrité du territoire* ».

« *Le souvenir encore vivace de l'utilisation des voies ferrées durant les campagnes militaires venait renforcer les partisans d'un rattachement complet du réseau ferroviaire d'Alsace-Lorraine* » (9).

Les chambres de commerce prônent le rattachement pour des raisons économiques. Les parlementaires, dont Maurice Barrès, réclament ce rattachement pour des raisons politiques : « *il est extrêmement fâcheux de maintenir et de consacrer définitivement une zone de passage qui marque de façon indélébile l'ancienne frontière allemande dont il y a tout intérêt à faire disparaître les traces* » (10).

Ces quelques citations vous donnent une idée des compétences spéciales en matière militaire de certaines institutions... C'est évidemment alarmant, mais ces propos outranciers nous rappellent surtout l'ambiance dans laquelle se déroulaient les débats qui ont suivi la Libération de 1918. Quant aux dispositions techniques, elles ont été surmontées simplement et naturellement lorsque les passions se sont apaisées.

L'éventuel rattachement du réseau AL à celui de l'Est est très mal perçu par les agents AL ; leur régime de retraite est bien plus favorable. Et surtout, à Strasbourg, on craint la perte d'une grande direction d'un réseau de chemin de fer, et ses agents appréhendent la suppression des 1 200 postes qu'ils occupent. Enfin n'oublions pas l'influence des courants autonomistes alsaciens.

---

8. Archives départementales de Meurthe-et-Moselle, 5 S 18.

9. Jean-Luc VALLENS « Services publics divers », Revue du droit local, n° 19, septembre 1996, pp. 46 à 51.

10. JO. Doc. Parlem. Chambre des députés, 4 juillet 1921, p. 2235.



## LE SENS DE CIRCULATION DES TRAINS EN ALSACE-MOSELLE

Économiquement, le réseau AL, malgré sa faible étendue, est le deuxième de France pour l'importance de son trafic :

- Nord	48	millions de tonnes ;		
- AL	41,6	“	“	2232 km
- Est	39	“	“	5000 km
- PLM	34	“	“	9800 km
- État	24	“	“	9000 km
- Orléans	18	“	“	8000 km

Dans ce trafic AL, on ose à peine distinguer la part écrasante des tonnages réalisés par le seul département de la Moselle ou simplement du pays du fer. Ce poids du chemin de fer d'Alsace-Lorraine, en face des plus faibles tonnages du réseau Est fait insidieusement écrire à André Gain (11) dans *Le Pays Lorrain* de 1924 : « *que les ultramontains de Strasbourg pourraient presque s'autoriser de cette statistique afin de réclamer l'annexion du réseau de l'Est à celui d'Alsace et Lorraine* » ?

## LES VOIX DE LA RAISON

Le 10 mai 1921, paraît dans *Le Messin*, un article signé par le général Hirschauer, sénateur. Le titre de son plaidoyer : « *La question des chemins de fer d'Alsace et de Lorraine* ». Il règle d'abord la question de l'appartenance du réseau AL qui a été cédé à l'État français par les clauses de l'armistice et du traité de Versailles. Du point de vue juridique donc, le réseau appartient à l'État.

« *La première erreur, écrit-il, a été de mettre sur les casquettes des employés du nouveau réseau : AL, au lieu de EL. Les initiales eussent dû être EE, c'est à dire : réseau de l'Est-État, ce qui eût fixé aux yeux de tous, employés compris, la situation réelle du réseau. Cette simple question d'appellation aurait eu un autre avantage ; c'est que, fixant les conditions d'existence du réseau, on n'aurait pas eu l'idée de discuter les questions du rattachement, cession, régie etc.* »

Dans son article, Hirschauer suggère que les tarifs soient unifiés entre l'Alsace-Moselle et le reste du réseau français afin d'abolir les désagréments qui placent les voyageurs dans les conditions, inacceptables aujourd'hui, d'un transit international.

---

11. André GAIN, « Chroniques du Pays messin », *Le Pays Lorrain*, 1924, p. 501.

## LE SENS DE CIRCULATION DES TRAINS EN ALSACE-MOSELLE

Quant aux méthodes d'exploitation différentes qui nécessiteraient 300 à 400 millions, le sénateur aimerait mieux utiliser ces sommes à l'amélioration des communications nécessaires au futur bassin minier (la Sarre) ou à celles de la traversée des Vosges. Il n'est pas d'avis de rétrocéder le réseau AL à celui de l'Est « *pour une raison très simple et qui dispense de toutes les autres : c'est que le réseau de l'Est n'a plus qu'une existence de courte durée ; c'est le premier, ou l'un des premiers qui doit faire retour à l'État dans un tiers de siècle, donc dans un avenir relativement peu éloigné, il redeviendra avec l'Est, réseau d'État, ce n'est pas la peine de changer* ».

Il pense que ce réseau d'État devrait être affermé au réseau Est, ce qui simplifierait les complications commerciales. « *Quant aux problèmes techniques, le changement de réseau à l'emplacement exact de l'ex-frontière, est à la fois blessant pour l'amour-propre français ; d'autre part, nuisible aux intérêts économiques ; il entraîne des retards qu'il importe d'éviter. Il suffit d'amener les points de changements des réseaux dans les gares importantes les plus proches :*

- Longuyon, au lieu d'Audun-le-Roman ;
- Metz ou Conflans, au lieu de Batilly ;
- Metz, au lieu de Novéant ;
- Lunéville, au lieu d'Avricourt...

*Ces transformations de mode d'exploitation n'entraînent que des frais relativement peu élevés puisqu'elles ne portent que sur des distances très courtes* ».

Édouard Hirschauer est né à Saint-Avold le 16 juin 1857. Il a été élu membre titulaire de notre Académie, le 5 octobre 1922. Notre illustre confrère n'oublie pas les intérêts du personnel qui doivent être sauvegardés. « *Ce personnel, dit-il, se divise en deux grandes catégories : celui qui était en place le 11 novembre 1918 et que l'administration française a maintenu, et qui doit conserver son statut ancien ; celui venu d'autres compagnies ou récemment embauchés et qui doivent prendre un statut type français, avancement, grade, retraite...* »

Enfin, à cette voix mosellane de l'appel à la raison, s'ajoute celle de M. Clément Colson, inspecteur général des ponts et chaussées et président de section au Conseil d'État, dans une conférence faite le 28 décembre 1921, à la Société Industrielle de Mulhouse. Il aborde ainsi la polémique sur le sens de circulation : « *On a dit parfois que cette continuité était rendue impossible par le fait que les trains, en Alsace, suivent la voie de droite, tandis qu'en France ils prennent la gauche. Mais c'est une gêne si peu sérieuse que la Compagnie de l'Est, quand elle exploitait nos lignes avant 1870, n'avait jamais aperçu le moindre intérêt à modifier, pour leur étendre la marche à gauche, les signaux de 144 km de chemin de fer à double voie, équipée en vue de la marche à droite, qui avait été incorporés dans sa*

## LE SENS DE CIRCULATION DES TRAINS EN ALSACE-MOSELLE

*concession. L'obligation des relais aura toujours cette conséquence que le service normal, en Alsace et en Lorraine, sera fait par le matériel et le personnel local. Mais en fut-il autrement, cela n'aurait aucun inconvénient : d'une part, il y a encore en France beaucoup de machines où le mécanicien est à droite (12) et, d'autre part, quand un mécanicien averti doit passer d'un régime à l'autre, il n'en éprouve aucune gêne » (13).*

Ces 144 km de chemin de fer sont ceux de la ligne conçue par la Compagnie de Strasbourg à Bâle, construite par Bazaine et, comme nous venons de le voir, exploitée depuis 1840 avec un sens de circulation « à droite ». Cette Compagnie fusionne avec la Compagnie de Paris à Strasbourg qui en absorbe d'autres, pour devenir la Compagnie des chemins de fer de l'Est, en 1854. Cette ligne de la nouvelle Compagnie de l'Est conserve donc son exploitation avec sens de circulation « à droite ». Les conséquences du traité de Versailles n'ont évidemment aucune répercussion sur cette ligne. Les 48 années d'annexion avaient fait oublier que cette ligne était exploitée — à droite — avant 1870.

Les passions commençaient à se calmer mais les 500... ou 300 millions, nécessaires à la modification du sens de circulation n'étaient toujours pas disponibles.

L'arrêt dans la gare de l'ancienne frontière est donc toujours indispensable, pour changer de locomotive, parfois même de train puisqu'on change de compagnie exploitante. Le train repart alors, aiguillé sur la bonne voie.

## LES MILITAIRES RÉGLEMENT LE PROBLÈME

Dès 1918, l'exploitation des mines de charbon de la Sarre (au titre des dommages de guerre) impose l'amélioration des relations ferroviaires vers la France. La « fameuse » ligne directe Metz-Lérrouville, si longtemps désirée par les Messins, resurgit des dossiers. Les Compagnies de l'Est et de l'AL s'accordent même pour réaliser la jonction de cette nouvelle relation : à l'entrée de la gare de Novéant.

- 
12. Toutes les locomotives allemandes des « dommages de guerre », utilisées sur d'autres réseaux.
  13. Clément COLSON, « Les chemins de fer d'Alsace et de Lorraine », Bulletin de la Société Industrielle de Mulhouse, tome 87, décembre 1921, pp. 583 à 608.

## LE SENS DE CIRCULATION DES TRAINS EN ALSACE-MOSELLE

C'est alors que, le 3 juillet 1922, la Commission de défense des frontières décide, surtout pour des raisons stratégiques, la construction de la ligne directe Lérouville-Metz. Déclarée d'utilité publique le 23 février 1923 jusqu'à Novéant et le 26 septembre 1924 jusqu'à Metz, avec mise à quatre voies et maintien du sens de circulation à gauche jusqu'à quatre kilomètres de l'entrée de la gare de Metz, où un saut de mouton permet aux trains de passer, sans arrêt, sur l'autre voie et ceci, sans conséquence sur l'exploitation. Ce système de saut de mouton est imposé, par mesure stratégique, à tous les points de l'ancienne frontière, afin de ne pas ralentir la circulation des trains militaires lors de l'intense période de la mobilisation. La ligne qui dessert Metz, place forte encore importante, est ainsi exploitée directement par la Compagnie de l'Est qui se trouve en enclave dans le réseau AL. Elle installe un très grand dépôt à Frescaty. Cette ligne Metz-Lérouville, avec son saut de mouton situé en face de la rotonde Atlas (ancien dépôt) est mise en service en 1931. Sept ans plus tard, en 1938, toutes les Compagnies sont réunies en une seule SNCF.

### SITUATION ACTUELLE

La conduite des trains à gauche ou à droite ne pose plus de problème et depuis longtemps. Le mécanicien, qui a une très bonne connaissance de la ligne qu'il emprunte, situe parfaitement l'emplacement des signaux. À l'époque de la vapeur, quelques rares courbes pouvaient gêner leur observation par le mécanicien. Dans ces cas, bien connus du parcours, le chauffeur participait alors activement à l'observation de la signalisation. Depuis l'électrification, la vision frontale des cabines de conduite, permet une surveillance attentive de la voie.

Tout ce qui était irréalisable est depuis longtemps réalisé. Le Rhin ne coule toujours pas à Avricourt et les chemins de fer en Alsace-Moselle sont encore exploités « à droite » selon l'usage des voies publiques allemande mais aussi, ne l'oublions pas, selon l'usage français. Alors pourquoi changer ce qui techniquement, politiquement et sentimentalement, ne dérange plus personne.

Nous avons déjà entendu bien des critiques, des polémiques et des énormités sur le prochain TGV-Est, mais personne n'a encore dénoncé son sens de circulation. Sur la ligne nouvelle en cours de construction, le TGV-Est circulera « à gauche », même en Alsace-Moselle.