

arf

# La vallée de la Moselle



Les Chimpelles (1925)  
La descente vers la vallée de la Moselle  
(à l'extrême gauche, emplacement du  
"coup de foudre" de 1857)

## LE PONT DE BRIFONVAU

Tandis que la construction du fort transformait les abords du village, d'importants travaux modifiaient l'aspect de la vallée voisine où la Moselle serpentait paresseusement entre les côtes escarpées qui limitaient son vagabondage.

Les hommes avaient décidé de la rendre utile et dès 1872, ils commençaient à la canaliser entre Toul et Pont-Saint-Vincent. A Villey, un barrage devait relever le cours amont de la rivière tandis qu'un canal et une écluse permettaient de descendre au niveau du bief aval (1). Le cours de la Moselle en était bouleversé et les gués de Brifonvau (2) et de la Brocote qui avaient servi jusque là aux cultivateurs pour rentrer au village les foins des prés de la rive gauche (3) de la rivière devenaient inutilisables. Un pont devenait indispensable pour les remplacer et les services de la navigation établirent

1. Les niveaux de la Moselle étaient alors aux cotes 211,45 en amont et 209,09 en aval.

2. Le gué de Brifonvau fut longtemps utilisé pour le passage des voyageurs. En déc. 1493, Nicolas de Ludres le céda au duc de Lorraine René II pour la somme de 900 f. et 10 gros, monnaie de Lorraine (A.D.M.M.)

Un batelier domicilié sur la rive gauche de la rivière assurait le passage aux hautes eaux au moyen d'une nacelle.

En janvier 1770, Dominique Jobert, sa femme Marguerite

(suite des notes)

Laqua, Barbe Gomo et Louis Gomo périrent noyés, la nacelle qui les transportait ayant versé à cause du grand vent (A.D.M.M.) Après la révolution, le gué n'était plus guère utilisé que par les habitants de Villey-le-Sec.

3. Il s'agissait des prés du Breuil et du Nau Guénolé. Ces derniers faisaient partie du territoire de Pierre-la-Treiche bien qu'appartenant en totalité à des habitants de Villey. Ils furent cédés à cette commune le 16 février 1874, à condition toutefois que les gens de Pierre puissent traverser librement le pont alors en construction.

un projet qui consistait en un ouvrage de 5 arches de 15 mètres d'ouverture, assis sur les fondations du barrage; le prix en était de 40000 F., mais la dépense restait à la charge de la commune.

Lourde charge pour un maigre budget! Même en abandonnant l'indemnité de 30000 F. qui provenait de la cession des terrains où devait passer le canal, même en cédant gratuitement le sol où serait établie la rampe d'accès au pont, on était loin du compte.

Enfin, après bien des démarches, une subvention de 5000 F. du conseil général, un don de 500 F. du comte de Sabran, ami du maire Auguste Lhuillier, la fourniture des matériaux par les carrières du village et surtout le montant d'un emprunt remboursable en 25 ans par le produit de 25 centimes additionnels, permirent de mener à bien les travaux, y compris le garde-corps qui avait été oublié dans le devis.

## LE CHEMIN-DE-FER

Peu à peu les habitants s'habituèrent au nouveau panorama qui s'offrait à leurs yeux depuis le haut de la côte. L'extrémité de l'antique chemin qui descendait dans la vallée avait été aménagé pour rejoindre le pont tandis que son ancien passage devenait un sentier caillouteux "La Grimpette", et n'était plus utilisé que par les gens pressés.

Un peu plus loin, à l'extrémité du chemin des Laveuses, celles-ci avaient trouvé, au-delà des eaux tumultueuses qui descendent du barrage, un nouvel emplacement pour tremper leur linge dans les eaux calmées, avant de les étendre au soleil sur les prés voisins. Leurs bavardages et le bruit de leurs battoires se mêlaient au fracas des eaux auquel s'ajoutait parfois le son de la trompe d'une péniche qui demandait l'ouverture de la prochaine écluse.

C'est alors qu'il est question d'installer au fond de la vallée une ligne de chemin-de-fer qui reliera Toul à Pont-Saint-Vincent Le 18 mai 1889, la municipalité est d'accord sur le tracé de la voie et l'emplacement de la halte de Villey-le-Sec-en-Haye qui desservira le village. Elle cède à la Compagnie de l'est les 8 hectares nécessaires aux travaux qui sont menés rapidement. Bientôt les trains circulent matin et soir dans les deux sens, utilisés par les ouvriers des usines de Neuves-Maisons ou par ceux que leurs affaires appellent à Toul. Mais là-bas, le trajet de la gare à la ville leur paraît bien long, à la fin, ils durent s'y habituer puisque la demande d'une halte à Dommartin, au passage à niveau de la route de Toul à Nancy n'a pas eu de suite.

Les années passent, les constructions nouvelles se sont fondues dans le paysage qu'un va et vient continuel anime, avec les soldats qui rejoignent les casernements du fort ou les baraquements du camp du bois l'Evêque. Souvent le calme de la vallée est troublé par la pétarade du champ de tir voisin, mais en été, il l'est plus gaiement par les cris des militaires descendus au bord de la Moselle pour la baignade.

La guerre de 1914 va stopper toute cette animation: les soldats ne sont plus là, les laveuses sont de moins en moins nombreuses. Le bruit du barrage ne sera plus troublé que par le "floc" du plomb de la ligne qu'un pêcheur vient de jeter à l'eau, tandis que de temps en temps le barragiste manoeuvre les aiguilles qui réglent le niveau des eaux.

Puis les premiers canoës viendront rider la calme surface des eaux, préluant la foule des campeurs et des baigneurs qui couvriront les rives de la Moselle, tandis que les amateurs de ski nautique crèveront le silence par le bruit des hors-bord qui les entraînent.

## LE CANAL À GRAND GABARIT (1)

Cent ans ont passé depuis que les péniches glissent lentement sur l'eau tranquille de la rivière; longtemps elles ont été tirées depuis le chemin de halage par de solides percherons quand ce n'étaient pas les bateliers eux-mêmes. Enfin des moteurs sont venus les libérer de cette astreinte, mais le progrès veut toujours plus.

Dès 1965, les péniches de 1300 tonnes remontent la Moselle jusqu'à Thionville, en 1972, elles atteignent Metz et Frouard l'année suivante. La section de Frouard à Toul est accessible dès 1978 aux convois à grand gabarit, enfin en décembre 1979, ils peuvent desservir les usines de Neuves-Maisons qui, entre-temps, ont rénové leurs installations et créé une nouvelle aciérie pour porter leur production annuelle à un million de tonnes d'acier.

Pour en arriver là, d'importants travaux (2) ont été nécessaires qui ont considérablement modifié le profil du lit de la Moselle et changé l'aspect de la vallée.

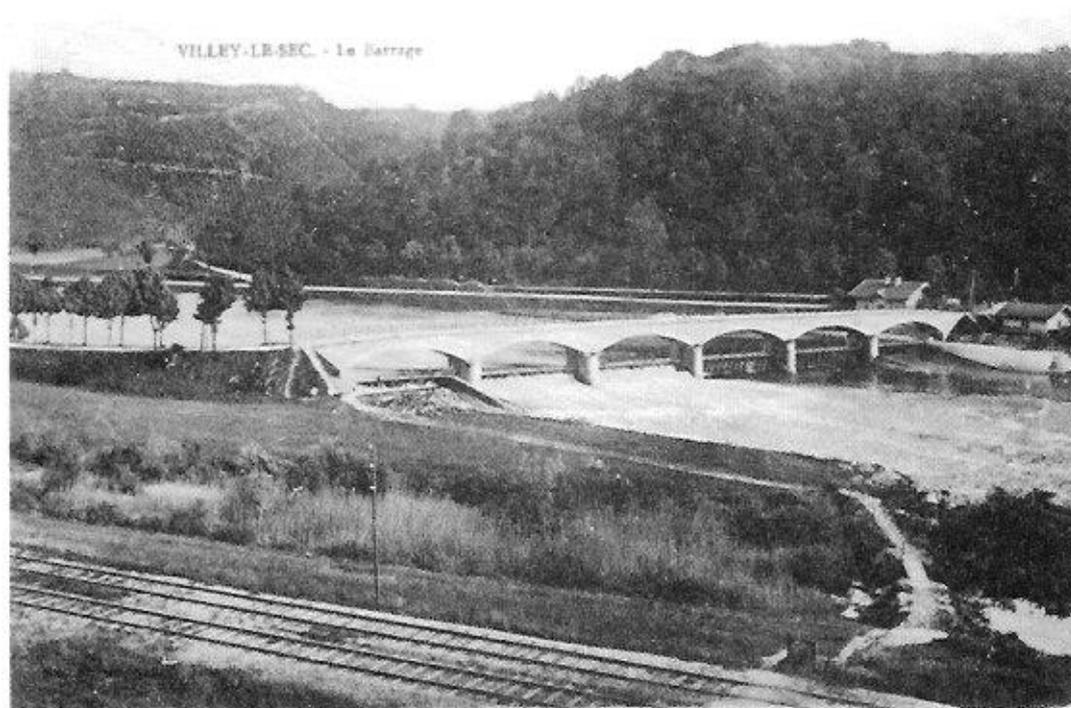
Sur le territoire de Villey, le vieux barrage qui assurait le fonctionnement du canal de l'est a cédé sa place à un nouveau qui maintient en amont un plan d'eau, supérieur de deux mètres à l'ancien et permet de se passer de celui de Maron. Mais cela a nécessité de nombreux travaux accessoires. Il a fallu relever le chemin qui longe la rive gauche de

1. Les renseignements techniques sur le canal à grand gabarit sont extraits d'un article de A. Bernard, ingénieur des Ponts-et-Chaussées intitulé "Canalisation de la Moselle entre Frouard et Neuves-Maisons, l'aménagement des biefs entre Toul et Neuves-Maisons et les écluses de Villey-le-Sec et Neuves-Maisons", publié dans le numéro de juin 1979 de la revue "Travaux" que les Services de la navigation ont bien voulu nous communiquer. Nous les en remercions.

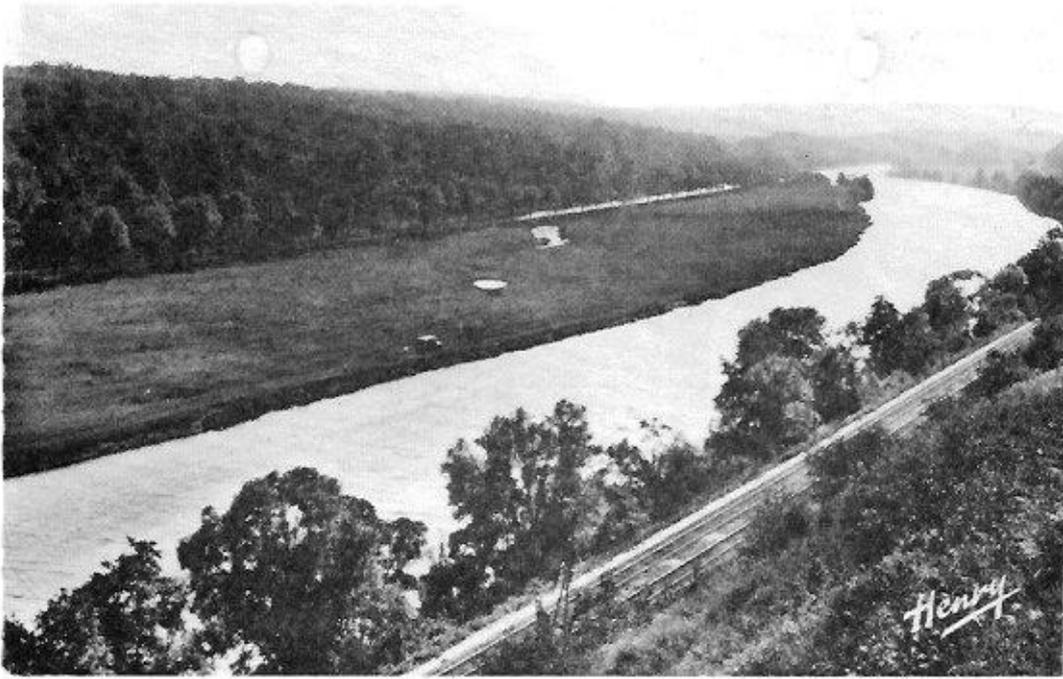
2. La Moselle est devenue, en aval de Neuves-Maisons, une voie navigable classe VI, c'est à dire accessible à 2 barges poussées en flèche avec un enfoncement de 2,50 m. et d'un poids en lourd de 3200 tonnes. Le niveau du bief amont est à la cote 213,50 m. alors que celui qui le suit est à la cote 206,30 m. correspondant à une hauteur de chute de 7,20 m.



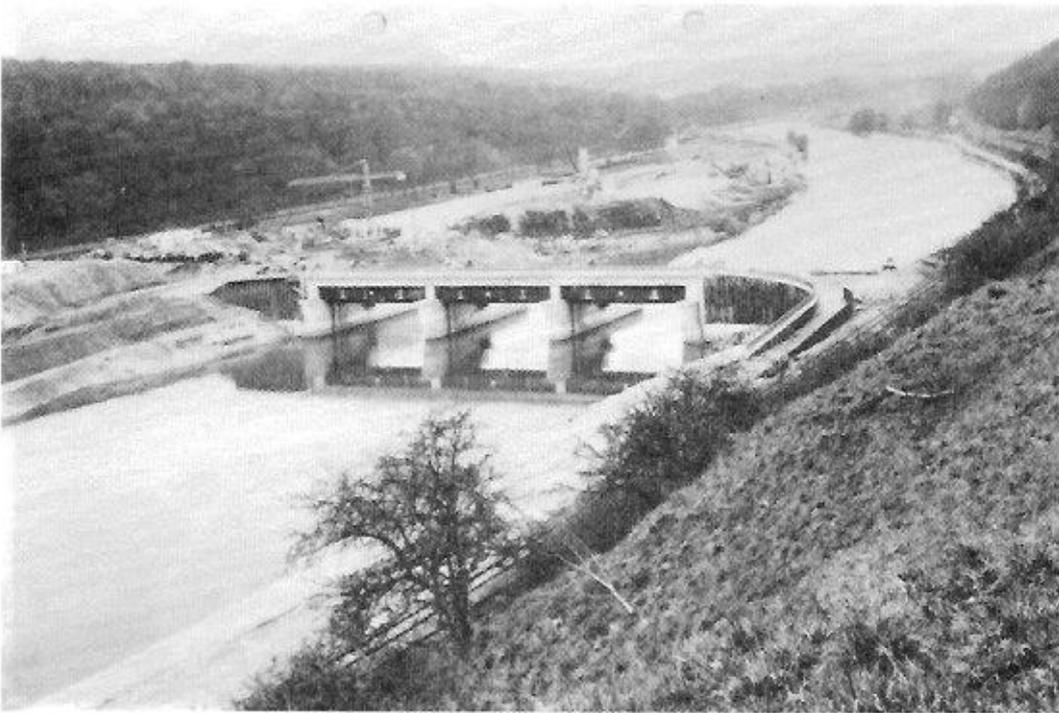
Aux débuts du XX<sup>e</sup> siècle.



LA VALLEE DE LA MOSELLE



Vers Pierre-la-Treiche



Le nouveau barrage (cl. Uriot)

(suite de la note 2)

L'écluse est fermée par des portes dont les vantaux mesurent 7,08 m. de large, hauts de 4,78 m. en amont et 11,87 m. en aval. Ils pèsent respectivement 12 et 36 tonnes. Temps d'ouverture des portes: 45 secondes. Temps de manoeuvre des vannes: 195" à l'ouverture, 120" à la fermeture. Durée de remplissage ou de vidange d'un sas: 4 à 5 mn. Temps total de passage d'un bief à l'autre: 20 minutes.

Travaux: mise en route en juillet 1975; mise en service de l'écluse: décembre 1978; déblais: 197 000 m<sup>3</sup>, remblai: 240 000 m<sup>3</sup>, béton: 34 000 m<sup>3</sup>, palplanches: 670 tonnes, ensemble des dépenses: 19 millions de Francs 1979.

de la rivière, remblayer la zone de la rive droite où avait été installé un terrain de camping. La prise d'eau qui alimentait le village devenait inutilisable et était remplacée par un puits de 120 mètres de profondeur, foré au bord du chemin de Courbevaux en haut de la côte. Enfin le système de drainage de la voie ferrée qui longe la rivière a dû être rénové et ses eaux conduites par une canalisation de 2 mètres de diamètre jusqu'en aval du barrage.

Le nouveau plan d'eau ainsi formé alimente une écluse de 185 m. de long, 12 de large et d'un mouillage de 4 m. qui assure une dénivellation de 7,20 m. entre les biefs qu'elle relie. Des portes monumentales ferment ses extrémités; elles sont manoeuvrées au moyen de vérins hydrauliques alimentés par 4 groupes motopompe installés dans un local voisin de la sortie aval de l'écluse. Au-dessus se trouve une cabine où sont groupés les organes de commande, de contrôle et de signalisation, qui rendent automatiques toutes les manoeuvres: le passage d'une péniche d'un bief à l'autre ne dure pas plus de 20 mn.

Pour être à la hauteur de ces installations, la Moselle a dû agrandir son lit, et si sa partie canalisée ne dépasse pas 60 m. de largeur, on trouve parfois jusqu'à 200 m. entre ses rives, à l'échelle des lourdes péniches qui la parcourent à grande vitesse sans crainte de ronger ses rives.

Si le modernisme a modifié l'aspect ancien de la vallée, il n'en a pas pour autant altéré la majesté. L'herbe pousse sur les remblais, les maisons de service s'intègrent au paysage, un nouveau camping commence à prendre vie, des arbres ont été plantés pour les parcages. Encore quelques années, et la vie aura repris ses droits sur le béton et la nature redonné à la vallée le charme qu'elle a perdu pendant quelque temps: juste ce qu'il faut pour établir ces ouvrages qui faciliteront l'existence de l'homme.