

PASSAGES DE LA MOSELLE

par Lucien GEINDRE

La Moselle fut-elle un obstacle important pour les riverains contraints de la traverser afin de vaquer à leurs affaires et pour les voyageurs qui se déplaçaient d'une région à une autre ? Certainement pas. Et si les ponts n'étaient pas nombreux, les nefs ou bacs y suppléaient. Cependant, les premiers furent souvent mis hors d'usage en raison de leur vieillissement ou de fortes crues tandis que les bacs subissaient maints dommages voire une totale destruction par le fait des gens de guerre ou d'une brusque montée des eaux.

PONT-SAINT-VINCENT

Appelé jadis Conflans (*confluent*) en raison de la jonction de la Moselle et du Madon, la ville est mentionnée dans les archives de 1556 lorsqu'une somme de 150 francs est octroyée à Philippe Picart et Barbet Dayne pour achever un petit pont de pierre près de la ville. Mais il s'agit, sans doute, d'un ouvrage construit sur le Madon.

Quant à la traversée de la Moselle, elle devait se faire par le moyen d'un bac puisqu'en 1166, Gauthier, chevalier, a affranchi les religieux de l'abbaye de Clairlieu des droits de passage qu'on leur faisait payer au Port-Saint-Vincent (*in porti sancti vincenti*).

C'est seulement en 1607 qu'il est question d'un pont lorsque la duchesse de Penthièvre, douairière de Mercoeur, épouse de Philippe de Mercoeur, fils de Nicolas de Lorraine, devenu duc de Penthièvre par son épouse, est autorisée à construire un pont de pierre sur la Moselle. Mais le duc fait remarquer que, de l'ancien pont qui a été ruiné, il reste les vestiges au fond de la rivière. Ainsi, cet ouvrage n'est pas le premier mais il n'est pas précisé de quand date le précédent. Notons cependant que l'évêque Ricuin de Toul l'a déjà cité au début du XII^e siècle. Charles III précise que le nouvel ouvrage sera construit à l'endroit du château ou du village qui sera trouvé le plus propre (*apt*) et offrira le plus de commodités que le bac.

Toutefois, il semble que la construction de ce pont ait un peu tardé puisqu'en 1619 on trouve, dans les comptes du trésorier la mention suivante : «*Payé à Gaspard des Jardins la somme de 10 francs pour deux jours qu'il a travaillé à la livraison de la pierre de taille et maçonnerie de roche en provision du pont de pierre commencé sur la rivière*». Il est vrai que le battage des pieux, la préparation des piles et culées pour les fondations a pu être longue. Et les deux jours mentionnés ne peuvent correspondre à la totalité des maçonneries de l'ouvrage. Il s'agirait plutôt d'un complément de matériaux.

MARON

Pour la commodité des habitants qui possédaient des terres sur la rive gauche et pour une liaison avec Sexey-aux-Forges plus directe, un pont fut construit et ouvert à la circulation en 1896. Avant sa réalisation, il n'y avait d'autres moyens pour traverser la Moselle que des passages à gué (gué de Chanteheux, gué de Monvaux, du Grand Saussaie, du Pâtis, de la Grande Lolotte et de la Boulangère). Bernard Perrin raconte, dans son livre, Histoire méconnue de ma vallée : Chaligny, Maron, que le pont était un point chaud dans les rencontres entre les *béliers* de Sexey et les *meulsons* de Maron.

Le pont, bâti en 1894, fut détruit en juin 1940 par l'armée française. Les Allemands construisirent une passerelle mise rapidement hors d'usage. Un bac fut créé puis détruit en 1944 ainsi que la passerelle. Un nouveau pont, reconstruit après la guerre, fut inauguré par Louis Marin en 1951. Mais les exigences de la canalisation entraînèrent son remplacement, en 1980, par le pont actuel.

Tandis qu'à **PIERRE-LA-TREICHE** le barrage sert de pont, un grand ouvrage moderne supporte l'autoroute A 31 près de Chaudeney au lieu-dit *La Côte au Diable*.

Et, devant **TOUL**, un grand pont, sur la route de Dommartin, franchit la Moselle qui prend la direction du nord est. Un écrit ancien de 1638 nous apprend que, le bac de Gondreville étant impraticable, les passants s'en détournaient pour traverser à Dommartin. Il y avait donc un bac en ce lieu dont nous ne savons rien de plus.

A **GONDREVILLE**, il existait un bac payant mais aussi un gué « Les Courtes eaux » pour lequel un droit de passage était exigé. Celui de 1549 est assez détaillé. Les archives nous rapportent que « Notre souverain seigneur (Charles III) a deux quartiers d'eau nommés «nef du chevalier» sur la rivière. Le passage de Gondreville donne lieu à un droit de 6 blancs pour un char, 12 deniers pour une charrette, 6 deniers pour un homme à cheval, 3 deniers pour un homme à pied et 1 denier pour un homme portant un fardeau. Celui qui fait passer un troupeau de porcs doit 8 deniers, qu'il traverse sur le bac ou à gué ». Les voileurs, bateliers transportant des planches, descendant des Vosges avec leur flotte de bois doivent payer une taxe de 9 gros en passant par Gondreville.

En 1493, le duc René avait acquis de Pierre de Magiron et de Nicolas de Ludres, pour 1800 francs, le passage à nef sur la rivière Moselle à Gondreville et à Villey-le-Sec dont chacun de ces seigneurs possédait la moitié. Il n'est donc pas question de pont sur la Moselle à cette époque et, c'est bien plus tard qu'un tel ouvrage sera construit pour la route allant à Villey-Saint-Etienne. Par contre, les archives signalent un petit pont

de pierre pour l'achèvement duquel, en 1552, le duc octroie 150 hommes à Philippe Picart et Barbet Dayne (déjà vus à Pont-Saint-Vincent). Il s'agit peut-être d'un pont sur le canal du moulin.

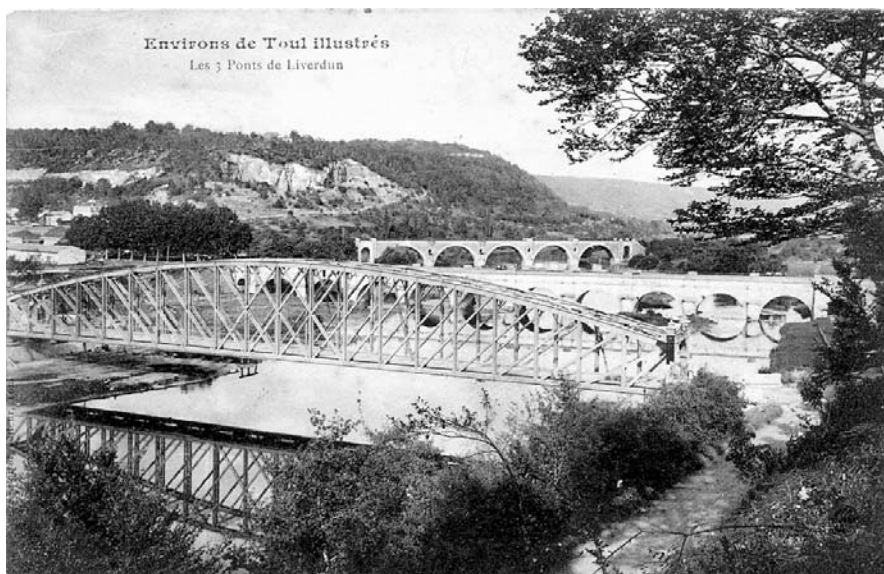
Mais, en 1631, il est question de la maison du bac qui a été infectée par l'épidémie. C'est pourquoi les passants vont au bac de Dommartin. L'année suivante, le passeur se plaint de la grave diminution de ses revenus et du fait que les soldats passent et repassent

sans payer et parfois même le battent ! Puis, en 1633, les gens de guerre emportent les deux bateaux jusqu'en dessous des moulins de Frouard.

LIVERDUN eut-il très tôt un pont ? Seul un écrit cité par Beaulieu, avocat archéologue (1788-1861), fait allusion à un ouvrage très ancien : « *On voyait, en-dessous de Liverdun, autrefois, un pont en pierre qui joignait les deux rives de la Moselle et que l'on croit généralement avoir été*



Le bac



Les trois ponts (route, canal, chemin de fer)



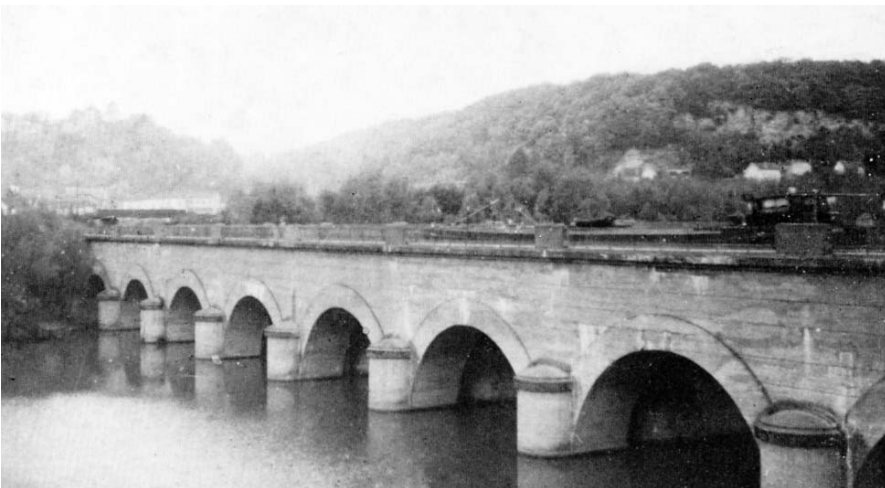
Le pont route effondré en 1944

construit au Moyen âge sur les fondations d'un pont romain ». Quoi qu'il en soit, il n'y avait pas de pont en 1473 puisque le duc René dut passer la rivière à gué avec ses soldats.

Durant longtemps, un bac servit à la traversée de la Moselle jusqu'à l'établissement, en 1905, d'un grand pont métallique auquel succéda, après la guerre 1940-1944, le pont actuel en béton fait de trois arches surbaissées. Mais le chemin de fer, depuis 1852, avait déjà ses ponts de pierre de même que le canal.



Un pont du chemin de fer



Le pont canal

POMPEY ET FROUARD

Depuis des siècles, les petits villages de Pompey et de Frouard se regardaient par-dessus la rivière de la Moselle observant ainsi les bateaux de transport emprunter cette belle voie d'eau. Chacun d'eux était établi au pied d'une forteresse ayant pour seigneur et maître le duc de Lorraine, rive droite, et le comte de Bar, rive gauche. Mais Frouard avait son moulin médiéval avec son pertuis et ses pièges à saumons, créé, semble-t-il, vers 1460. Cependant, la nécessité d'établir une liaison entre les deux villages s'imposait de plus en plus, les gens de Pompey pouvant ainsi aller faire moudre à Frouard.

Nous n'avons pas d'indication quant à l'établissement du premier bac. Mais en 1243, il fonctionnait sous l'appellation de « *nef grant* ». Il était affermé à un sei-

gneur tel que Pierre de Bar, seigneur de l'Avant-Garde en 1316 ou à un habitant du lieu tel que Didier Maucaulin, puis sa veuve en 1636. L'attribution, en 1453, de la ferme du bac à Elisabeth Darmoy, veuve de Didier Maucaulin, le fermier du bateau, nous donne quelques précisions techniques puisque la dame doit fournir l'anneau coulissant, la corde et les poteaux nécessaires au fonctionnement, ce qui confirme que le bac était guidé par une corde tendue au travers de la Moselle. En outre, il est stipulé que les animaux seraient attachés pour ne pas compromettre la stabilité du bateau.

En 1509, on achète un nouveau bateau. En 1636, le maire de Frouard se plaint : « *Depuis longtemps, il y a eu un bac sur la rivière. Il y a quatre mois, les bateaux se sont égarés et n'ont pas été retrouvés au grand préjudice du public et de la recette du roi. Les gens de guerre ni la poste ne*

peuvent passer ! ». Ordre est donné au prévôt de l'Avant-Garde de faire rétablir ce bac par adjudication. Mais, trois ans plus tard, une violente crue l'emportait. Rétabli, il fut détruit par les Croates en 1639. Rétabli, il est affermé à François Paillier de Pompey. Cependant, on le supprima en 1697 en raison de la création d'un pont en bois, pont que l'on peut voir sur le tableau de Jacquard au Musée Lorrain. Notons que le sentier descendant de l'Avant-Garde vers la rivière était jadis appelé le chemin du bac.

Le premier pont (en bois) fut donc construit en 1697 puis supprimé en 1724 à la suite d'une ordonnance du duc Léopold préconisant la réorganisation du réseau routier lorrain ce qui entraîna l'établissement d'un solide pont de pierre entre Frouard et Pompey. Mais, en 1729, il fallut remettre en service le bac car le pont s'était

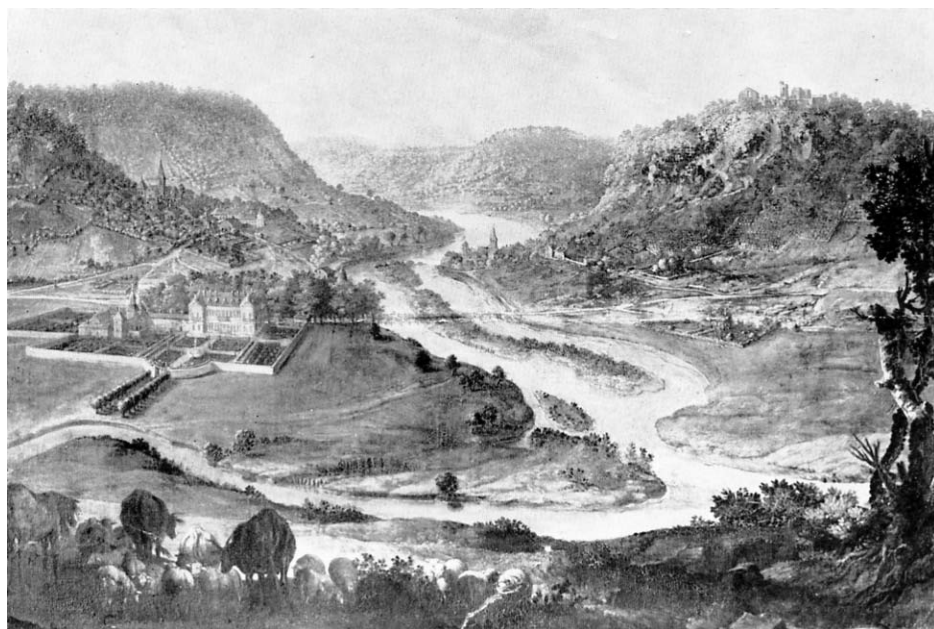


Tableau de Jacquard :
le premier pont est visible au centre du tableau


A R R Ê T
DU CONSEIL D'ÉTAT
DU ROI,

QUI ordonne l'Etablissement d'un Bac près le village de Frouard, & la Perception d'un Droit pour l'entretien & le service dudit Bac.

Du 22 Novembre 1778.

EXTRAIT des Registres du Conseil d'Etat du Roi.

LE ROI étant informé que le Pont établi sur la Moëlle, p. le village de Frouard, a été dégradé par le débordement des eaux de cette rivière, au point que la communication entre les villes de Nancy, Pont-à-Mouillon & Metz, s'est trouvée interrompue; Sa MAJESTÉ a cru devoir en conséquence donner ses ordres pour l'établissement d'un Bac, jusqu'à ce qu'Elle ait pris des mesures convenables pour le rétablissement de ce Pont; & faire connaître ses intentions sur la perception du droit qu'il est nécessaire de lever pour l'entretien & le service de ce Bac. Vu sur ce l'avis du Sieur Intendant & Commissaire départi en la Généralité de Lorraine; Qui le rapport du Sieur Mareau de Beaumont, Conseiller d'Etat ordinaire & au Conseil Royal des Finances. Le ROI STANT EN SON CONSEIL a ordonné & ordonne, qu'à compter du jour de la publication du présent Arrêt, il sera perçu au Bac établi près du Pont de Frouard, un droit de Passage suivant le Tarif ci-après:

SAVOIE,

- 1^o pour un chariot ou autre voiture à quatre roues, y compris le conducteur, 6 fous, cours de France.
 - 2^o Pour une voiture à deux roues, 4 fous.
 - 3^o Pour un cheval chargé ou autre bête, de somme, y compris le conducteur, 1 fous.
- Lesdites voitures & bêtes de hommes ne payeront point le droit au retour, s'il a lieu dans le même jour.
- 4^o Pour un homme à cheval, 1 fou.
 - 5^o Pour une personne à pied, 6 deniers.
 - 6^o Pour chaque veau ou vache, 3 deniers.
 - 7^o Pour chaque veau ou porc, 3 deniers.
 - 8^o Par chaque mouton, brebis ou chèvre, 1 denier.

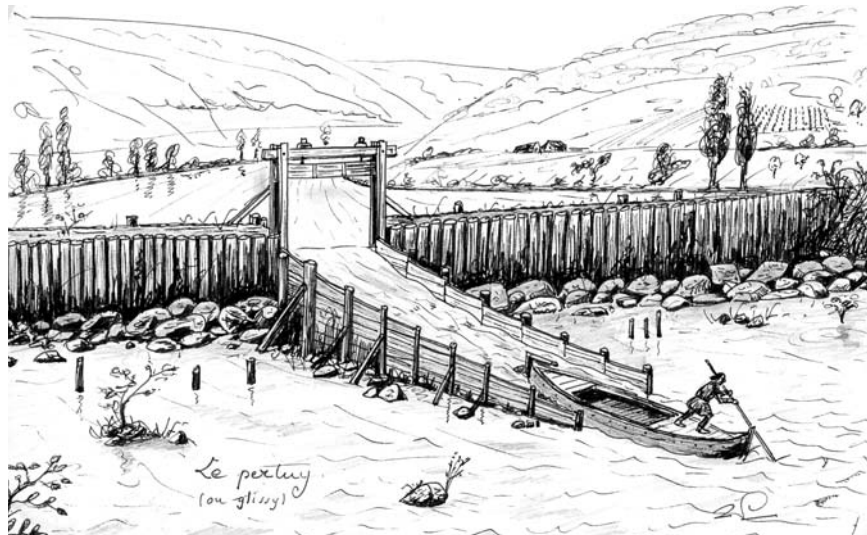
Sauf à augmenter ou diminuer lesdits droits lorsque par la perception il aura été possible d'en couvrir le produit. Autorise Sa Majesté le Sieur Intendant & Commissaire départi dans les Duchés de Lorraine & de Bar, de passer Adjudication du droit de passage établi par le présent Arrêt, ou à le faire percevoir par forme de régie, ainsi qu'il sera par lui jugé plus convenable. Fait Sa Majesté très-expresses inhibitions & défenses au Fermier ou Régisseur, de percevoir d'autres & plus grands droits que ceux compris dans le Tarif ci-dessus, à peine d'être pourvu comme contumace.

fonnaire, & puni comme tel suivant la rigueur des Ordonnances. Ordonne Sa Majesté que le Fermier ou Régisseur dudit droit sera tenu en outre de se conformer pour la perception d'icelui, aux Edits, Déclarations, Arrêts & Règlement concernant les droits de Passage ou de Bac. Enjoint Sa Majesté que le produit dudit droit, soit qu'il soit régi ou affermé, soit versé dans une caisse particulière, qui sera établie par le Sieur Intendant & Commissaire départi, & employé sur ses ordonnances aux dépenses d'entretien, & au salaire des personnes employées au service dudit Bac, & que le surplus desdites dépenses acquittées, soit mis en réserve pour être appliqué à la reconstruction dudit Pont de Frouard, sans qu'il puisse être détourné pour aucun autre usage. Enjoint Sa Majesté audit Sieur Intendant & Commissaire départi dans les Duchés de Lorraine & de Bar, de tenir exactement la main à l'exécution du présent Arrêt, qui sera publié & affiché par-tout où besoin sera, & de lui faire toutes lettres-parentes à ce nécessaires seront expédiées. FAIT au Conseil d'Etat du Roi, Sa Majesté y étant, sous le Verfailles le vingt-deux Novembre mil sept cent soixante-dix-huit. Le Prince DE MONTBARRY.

JEAN-BAPTISTE-FRANÇOIS-MOULINS
DE LA PORTE,
Chevalier, Conseiller du Roi en ses Conseils,
Maître des Requêtes ordinaire de son Hôtel, Intendant
de Justice, Police & Finances, Troupes, Fortifications
& Frontières de Lorraine & Barrois.

VU le présent Arrêt:
 NOUS ordonnons qu'il sera exécuté selon la forme & teneur, la public & affiché par-tout où besoin sera, sans que personne n'en prétende cause d'ignorance. FAIT à Nancy le sept Décembre mil sept cent soixante-dix-huit.
 DE LA PORTE
 A NANCY,
 Chez la Veuve LECLEERC, Imprimeur de l'Académie. 1778.

Ordre de création d'un bac



Glissy ou pertuis pour le passage des bateaux au droit du moulin.

effondré dans la rivière. En face, le moulin de Frouard, de par la dénivellation des eaux nécessaire à son fonctionnement constituait une gêne pour les bateaux d'où la création d'un glissoir ou « glissy » permettant à ceux-ci de franchir la différence de niveau.

Les travaux débutèrent cette année-là. L'ouvrage devait compter neuf arches de 13,60 m d'ouverture, les piles étant fondées sur des pieux en chêne. La longueur du pont était de 155 m. Hélas ! En 1778, la terrible crue dite « le déluge de la saint Crépin » emporta une partie de l'ouvrage. Il fallait reconstruire ce pont dont les vestiges gênaient la circulation des bateaux et installer un bac provisoire. L'ingénieur Lecreux fut chargé des travaux. Cela découlait d'une ordonnance de Léopold, datée de 1724, prévoyant la réorganisation du réseau routier lorrain (selon Dom Calmet, on construisit alors 400 ponts et 800 kilomètres de chaussée). Après adjudication à la bougie, Honoré François emporta le marché pour 30 800 livres.

Le projet de Lecreux prévoyait sept arches, six piles et deux culées pour une longueur de 83 toises (soit 161 mètres). Chaque pile serait fondée sur une grille en chêne reposant sur 156 pieux enfoncés dans le lit de la rivière. Trois jeux de cintres seraient utilisés pour la construction des arches de pierre. La chaussée, en pavés posés sur un lit de sable, aurait une largeur de 22 pieds (6,30 m).

Une chance nous fut donnée de retrouver, en 1965, au service de la navigation, le journal de

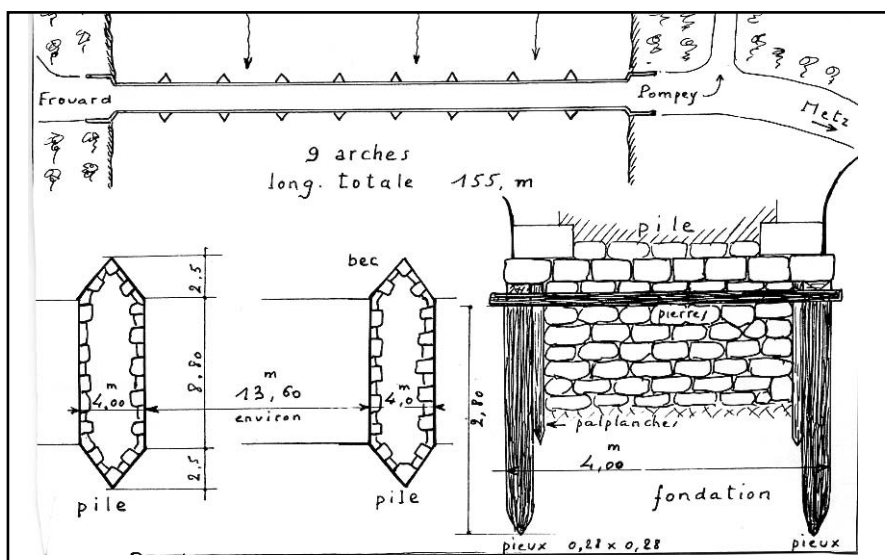
chantier d'Honoré François, journal malheureusement perdu depuis. L'entrepreneur y consignait tous les travaux, les incidents, les difficultés rencontrées, jour après jour, et ajoutait de nombreux croquis des piles, des pompes d'épuisement (il allait jusqu'à fournir du vin et de l'eau de vie aux pompistes pour accélérer les épuisements lorsque les eaux menaçaient d'envahir les batardeaux !).

Le cahier de l'entrepreneur mentionne aussi :

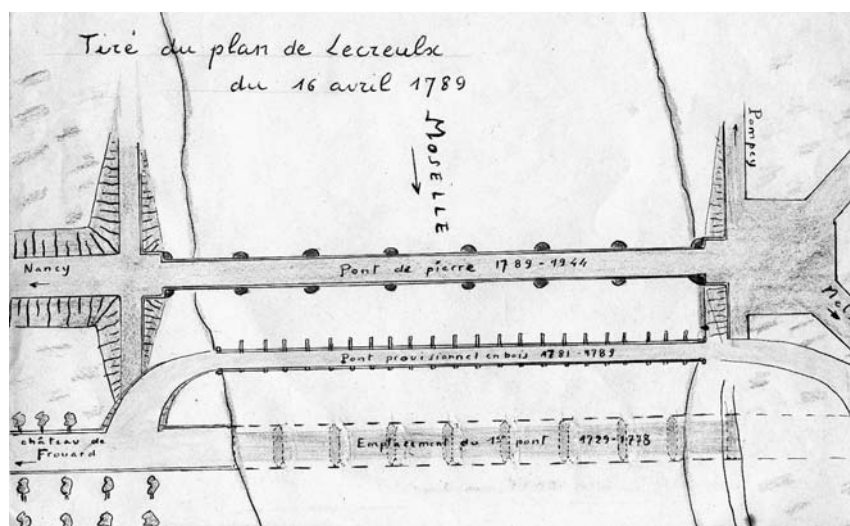
- un logement pour les ingénieurs côté Frouard
- une baraque pour les instruments
- une baraque pour les manœuvres
- achat de chandelles, huile, oing, paille de couchage, clous, cuir, vin, eau-de-vie et cordes.

LE JOURNAL DE CHANTIER

Écrit par le chef des travaux, il nous donne de précieux renseignements sur les techniques de l'époque. De nombreux croquis sont intercalés dans le texte. Mais ce cahier ne couvre que la période des fondations. Acheté dans une vente publique par un certain Monsieur Zellen, ingénieur, il vint entre les mains de Monsieur Viennois qui en fit don au service des Ponts-et-Chaussées. Il y était encore lorsqu'il nous fût possible d'en prendre communication en 1965. Malheureusement il fut perdu lors d'un déménagement ou d'une remise en ordre des archives. Une deuxième demande formulée ultérieurement pour le consulter et en faire des photocopies resta sans résultat ; il n'existait plus. C'est une perte bien regrettable.



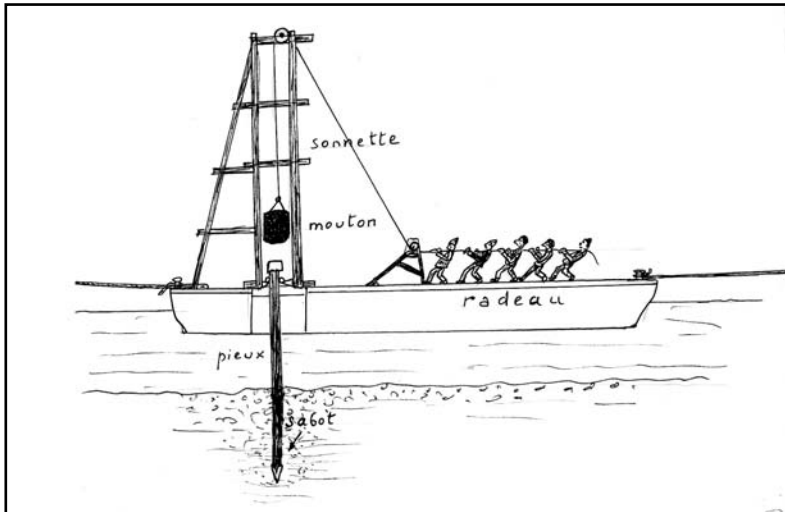
Plan d'un batardeau et d'une pile



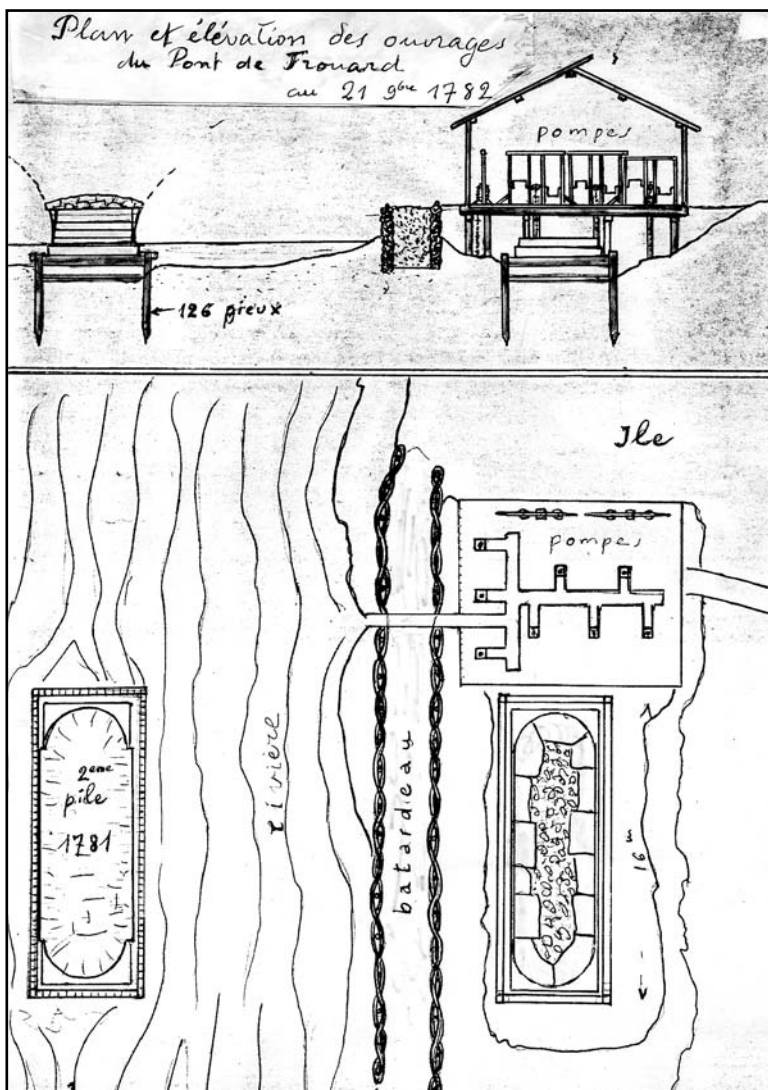
Extrait d'un plan de Lecreulx

Dès le 25 avril 1781, une sonnette sur radeau servirait à enfoncer les pieux dont le battage commença le 1^{er} juin. Le mouton (masse de pierre de la sonnette pesant 950 livres) était élevé par une équipe de manœuvres et lâché en chute libre sur chaque pieu. Des pompes à bras servaient à épuiser l'eau infiltrée dans les batardeaux formés d'une enceinte en fascines bourrées de glaise entourant les piles. L'une des pompes à bras était manœuvrée par douze femmes.

Mais, à cause des vendanges, le manque de journaliers ralentit les travaux en octobre. Pour faciliter la bonne marche des travaux, Lecreulx fit construire un pont de bois provisoire de 145 m de longueur mis en place en 1778. Il put être utilisé par les gens du secteur moyennant un droit de passage, ce qui entraîna des discussions, voire des actes de violence, d'où l'envoi à Frouard de cavaliers de la maréchaussée pour protéger les préposés au péage.



Mouton pour le battage des pieux



Plan d'une pile

LE PONT PROVISOIRE

Appelé aussi pont provisionnel car il sert à approvisionner le chantier du pont de pierre, c'est un ouvrage en bois qui franchit la rivière à proximité du pont écroulé. Il mesure 145 m de longueur et comprend 22 travées portées sur 23 palées. On le met en place au cours de l'année 1778 car le manque d'ouvrages pour traverser la Moselle se fait lourdement sentir. Par mesure d'économie, on l'a prévu en sapin et non en chêne. Durant sa construction, il faut de nouveau recourir au service du bac. Un édit royal du 22 novembre, rédigé au conseil du roi à Versailles, en ordonne le rétablissement et précise les droits de passage. Le ponton est affermé au sieur Bruant. Son service cesse dès que le pont provisoire est ouvert à la circulation. Mais cela ne va pas sans soulever certaines difficultés avec les usagers car le passage n'est pas gratuit.

Mais, en janvier 1789, la débâcle des glaces ouvrait une brèche de 196 pieds dans l'ouvrage. L'utilisation des pompes mobilisait 80 manœuvres plus, par moments, 32 baqueteurs qui écopaient l'eau avec de petits baquets. On distribuait parfois du vin et de la mirabelle et les jours de fête religieuse étaient chômés. Mais les travaux provoquèrent des accidents et même des morts et également la misère chez certains travailleurs. Le pont fut terminé en 1790, sa construction ayant subi quelques retards à cause de la Révolution et des réquisitions. Cependant il résista bien aux intempéries.

LE PÉAGE

Dès la mis en service un droit de passage est institué tendant à amortir, au moins partiellement, les frais de sa construction.

Le tarif est fixé en décembre 1778

Pour un chariot et autre voiture à quatre roues	6 sols
Pour une voiture à deux roues	4 sols
Pour un cheval chargé et autre bête de somme compris le conducteur (Le péage n'est pas dû au retour si celui-ci se fait le même jour)	2 sols
Pour un homme à cheval	1 sol
Pour une personne à pied	6 deniers
Pour un bœuf ou une vache	3 deniers
Pour un veau ou un porc	2 deniers
Pour un mouton ou une brebis ou une chèvre	1 denier

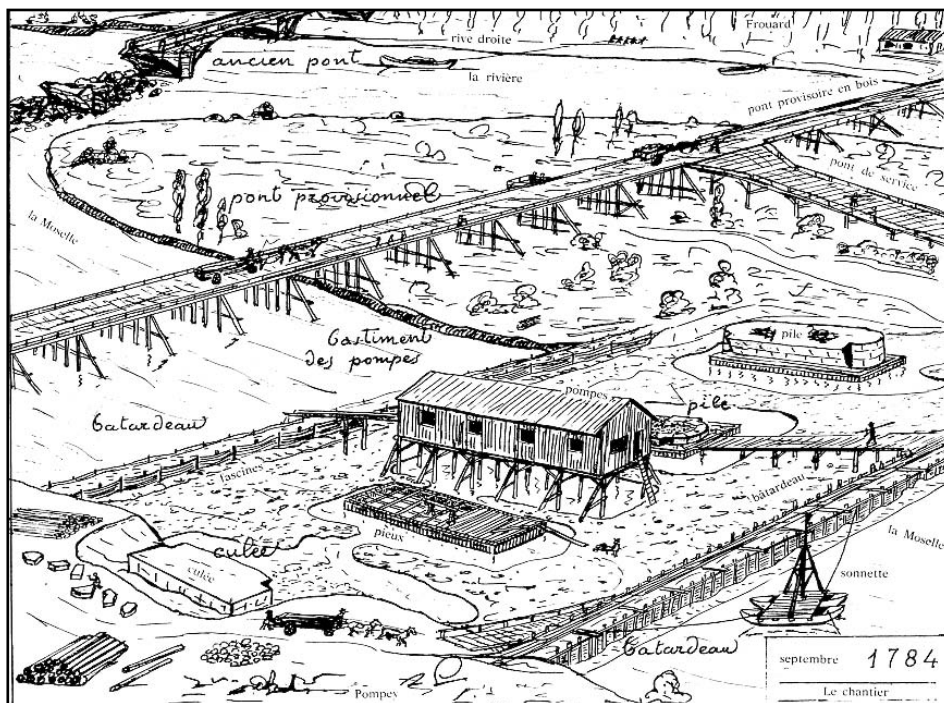
Le fermier du péage devra respecter rigoureusement le tarif, à peine de poursuites. Le premier commis au péage sur le pont provisoire est Nicolas Sauvage, le second est Granjean remplacé par Emont lesquels touchent respectivement 600 et 480 livres par mois pour ce travail. Cependant cette taxation amène des contestations et nombreux sont les opposants ou ceux qui tentent de tricher.

Comme partout ailleurs, le passage était payant. Un pont provisoire en bois avait été établi à côté du pont en construction qui fut terminé en 1790.

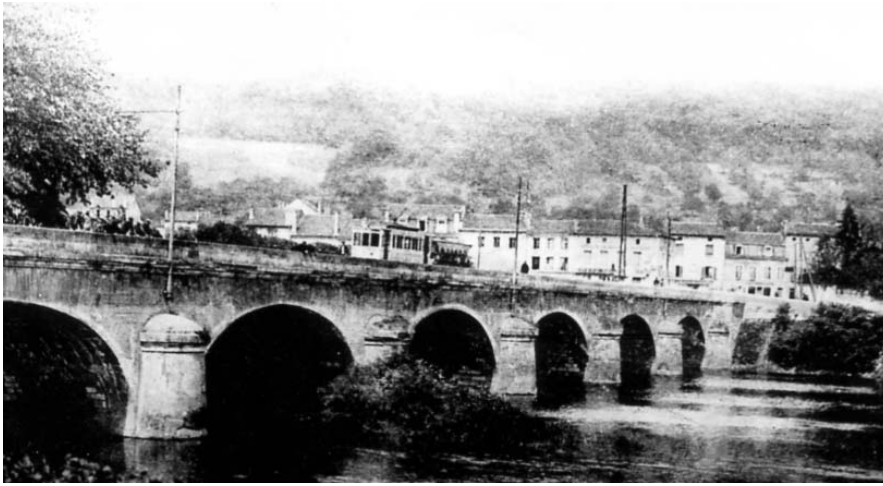
Au début de la guerre de 1870, on scella des crochets dans les parapets pour tendre des chaî-

nes destinées à arrêter les cavaliers prussiens qui, pourtant, passeront, le 15 août, vers Nancy. Au début de la guerre de 1914, l'ennemi tenta de détruire le pont par des tirs à longue portée mais n'y réussit pas. Mais, en 1939, le Génie français fit sauter deux arches puis les bombardiers US, en septembre 44, cou-

pèrent une arche et demie. Lorsque les Allemands firent évacuer Pompey, les habitants durent passer la Moselle sur le pont en partie détruit. Après les bombardements, l'ouvrage fut rétabli. Du pont de 1785, il ne restait que la septième arche.

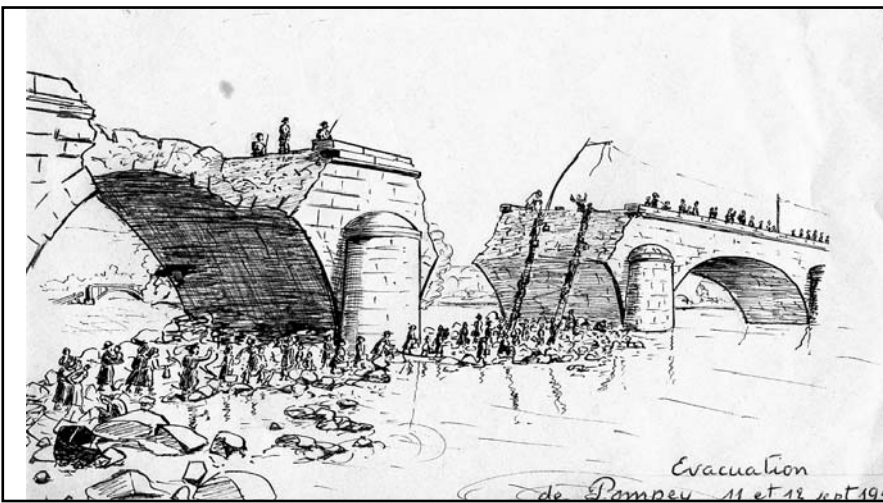


Vue du chantier

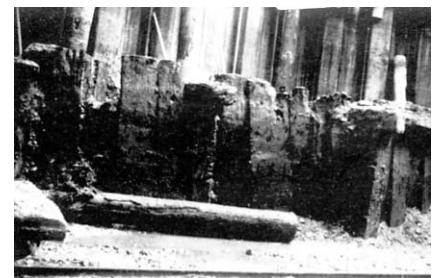


Le pont en 1930

Un pont provisoire en bois, s'appuyant sur l'île voisine, avait été mis en place dès juin 1940. Il fut alors démonté. Mais les débris du pont de pierre encombraient encore la rivière. L'entreprise Vandevallée fut chargée de les enlever. L'entreprise Duval creusa des batardeaux dans une enceinte en palplanches métalliques. Cependant, en décembre 1947, une formidable crue causait encore des dégâts sur le chantier. Des pieux du pont de 1779 furent mis au jour.



Passage du pont lors de l'évacuation de Pompey en 1944



Découverte des pieux du pont



Pointes métalliques d'anciens pieux



Le pont provisoire (1939-44)

Les soldats américains travaillèrent à son rétablissement et, le 8 novembre 1950, le pont était ouvert à la circulation. Il restait toutefois à déblayer le lit de la rivière.

Le nouvel ouvrage de 160 mètres de long compte trois arches de 49, 52 et 49 mètres d'ouverture. Le nouveau pont, mis en service en mai 1950, compte trois arches surbaissées, deux piles et deux culées et mesure 160 mètres de longueur. Lors de sa construction, on découvrit les restes des pieux de l'ancien ouvrage.

Il se révéla, en 1970, un peu gênant lorsque la canalisation de la Moselle fit adopter des convois poussés de 3000 tonnes dont le passage sous les arches se révéla trop juste.

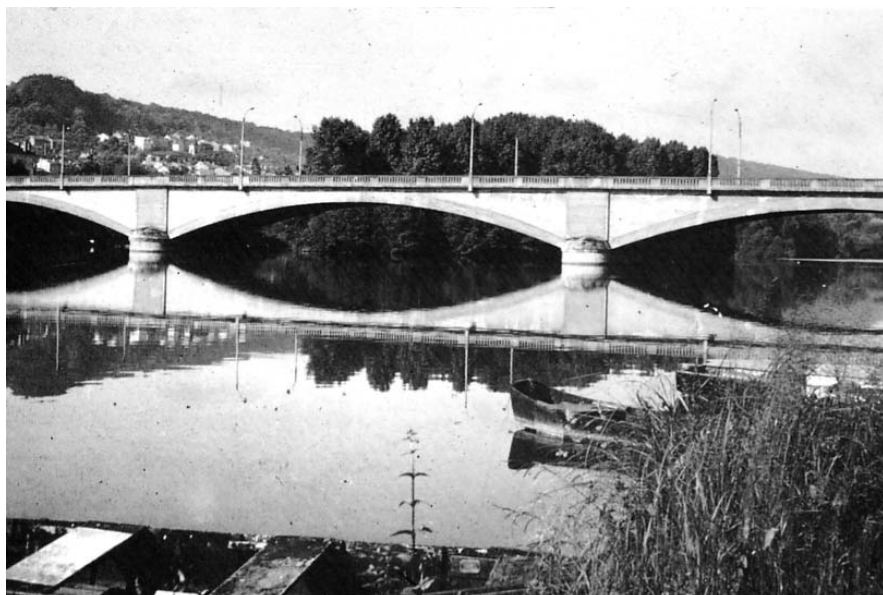
Aussi, en 2002, un pont moderne fut lancé sur la Moselle entre le Ban-la-Dame et les terrains des anciennes aciéries de Pompey.



Débuts de la construction de pont de 1950



Les cintres pour la construction des arches



Le pont terminé

A CUSTINES, jadis Condé, il est souvent question d'un bac appelé nacelle, nef ou ponton, propriété du seigneur qui en affermaient l'exploitation au passeur. En 1376, la nef de Condé est conduite par cinq bateliers jusque Pont-à-Mousson pour servir à la garnison. En 1498, on répare le grand et le petit ponton. En 1504, on achète un bac à Gondreville.

En 1507, un ponton neuf est construit par un batelier de Scarpone et, en 1588, des charpentiers de Liverdun fournissent deux bateaux neufs. En 1629, le châtelain commande à Nicolas Noël de Liverdun deux pontons.

Le bac va servir longtemps et, lorsque les forges de Pompey sont en marche, les ouvriers qui habitent Custines l'empruntent encore, de 1872 à 1882, date à laquelle un pont de pierre est construit pour le trafic routier et pour le chemin de fer de la ligne Pompey-Nomény permettant de recevoir le minerai de fer de Faulx pour les forges de Pompey. Détruit en septembre 1944, l'ouvrage est reconstruit mais le train de Nomény n'y passe plus.

Mais pourquoi ne pas mentionner **les autres ponts du chemin de fer** ? A Pont-Saint-Vincent, un grand pont a été créé pour la ligne de chemin de fer de Mirecourt. A Chaudeney, la ligne de Neuves-Maisons à Toul franchit la Moselle sur un ouvrage construit en 1892.

A Fontenoy, la ligne Paris-Strasbourg passe d'une rive à l'autre par un grand pont de sept arches de 16 mètres. Il fut partiellement détruit en janvier 1871 par les francs tireurs, au grand dam des Prussiens, mais rétabli onze jours plus tard. Des représailles s'en suivirent...

A Liverdun, la ligne franchit deux fois la Moselle par des

ponts en maçonnerie comptant cinq arches de 24 mètres qui furent partiellement détruites durant la dernière guerre.

Puis, à Pompey, un ouvrage en fonte dit *le pont de fer* supporte la ligne Nancy-Metz comptant quatre arches. Il fut très endommagé en 1944 et réparé provisoirement par l'armée américaine avant d'être reconstruit en béton.



Le pont de 1882



Le pont de fer de Pompey