

DE TOUL À NANCY PAR LES CANAUX DE L'EST ET DE LA MARNE-AU-RHIN

par Daniel JACQUES

La Moselle sauvage, dans sa traversée du Toulais, était longée dans son virage spectaculaire, par le Canal de l'Est et le Canal de la Marne-au-Rhin. Ces deux ouvrages ont aujourd'hui disparu en raison de la canalisation de la Moselle et c'est bien dommage.

Le parcours de ces deux canaux bordés de marronniers et de platanes était magnifique, voire idyllique. Des hauteurs de Chaudeney, l'écrivain toulais Emile Moselly ne se lassait pas d'admirer les chalands qui remontaient la rivière, peints aux couleurs vives de minium ou de vert éclatant. Il reste quelques vestiges de ces ouvrages d'art : une petite partie du canal en eau de Toul à Gondreville, l'entrée du souterrain de Liverdun et une partie de l'écluse de Maron au bord de la piste cyclable.

LE CANAL DE LA MARNE AU RHIN

Voici 150 ans, en 1854/55, que fut achevé le creusement du canal de la Marne-au-Rhin. Les travaux s'échelonnèrent de 1838 à 1853. Ce canal était destiné à relier Paris et le nord de la France avec l'Alsace, le Rhin et l'Allemagne. Le trafic fut intense, surtout vers 1950, lorsque la circulation avait atteint un niveau de saturation à cause des embouteillages de péniches encore halées par des remorqueurs (énormes péniches de bois appelées «bilanders») et des barges automotrices plus rapides.

Canal original, car il franchit deux biefs de partage des eaux, celui de Mauvages entre les vallées de la Meuse et de la Moselle et celui des Vosges entre les vallées de la Meurthe et de la Zorn. Avec ses quelque 160 écluses et ses 314 kilomètres de long, il relie Vitry-le-François à Strasbourg.

Le canal de la Marne-au-Rhin passe de la Marne à la vallée de la Meuse, puis à celle de la Moselle moyennant un passage souterrain à Foug de 867 mètres. Il suit, à sa sortie du souterrain, l'ancien lit

par lequel, aux temps géologiques, la Moselle se jetait dans la Meuse avant d'être capturée par un affluent de la Meurthe. La configuration du canal ne permet pas, la plupart du temps, de l'alimenter naturellement par des cours d'eau. Des réservoirs ont été aménagés et des stations de pompage (Valcourt à Toul) ont été construites, prenant l'eau dans la Meuse, la Moselle ou encore dans des étangs à proximité. En été, pour économiser l'eau on demandait aux bateliers de pénétrer à plusieurs dans les écluses afin de réduire le nombre de bassinées.

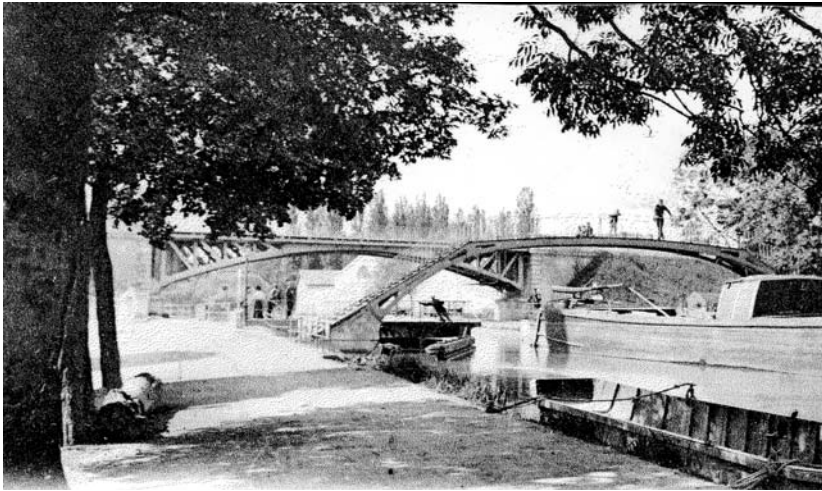
Le canal de la Marne-au-Rhin traverse Toul puis le quartier Saint-Mansuy et son pont levant avant de filer vers Nancy via Villey-Saint-Etienne, Fontenoy, Aingeray, Liverdun, Frouard, Champigneulle, Malzeville, Maxeville et entre dans Nancy par le quartier des Trois Maisons.

Le canal est jalonné d'écluses, de cafés de marinières avec des relais de chevaux. Le trafic fut très important avant l'avènement du chemin de fer. On trouva des «bouchons» de péniches à Toul, Frouard et Nancy lors des déchargements de marchandises. C'est l'un des axes les plus importants de France pour le trafic : aciéries à Pompey, Delatre à Frouard, brasserie à Champigneulle, fonderies à Liverdun, Carrières Solvay à Aingeray.

De nombreux ouvrages jalonnent le canal. À Toul, des ports : de l'usine à gaz, de la Porte de France, de Saint-Mansuy avec son pont-levant, de la Vacherie, lieu de jonction avec le canal de l'Est.

À Villey-Saint-Etienne, les bateaux accostent au port des Soudières Réunies (Marcheville) et à celui des Carrières du Terroin.

À Liverdun, avant de passer le souterrain, les bateaux sont en attente dans le port de Sous-Vignal. À la sortie du souterrain, on trouve le garage de la

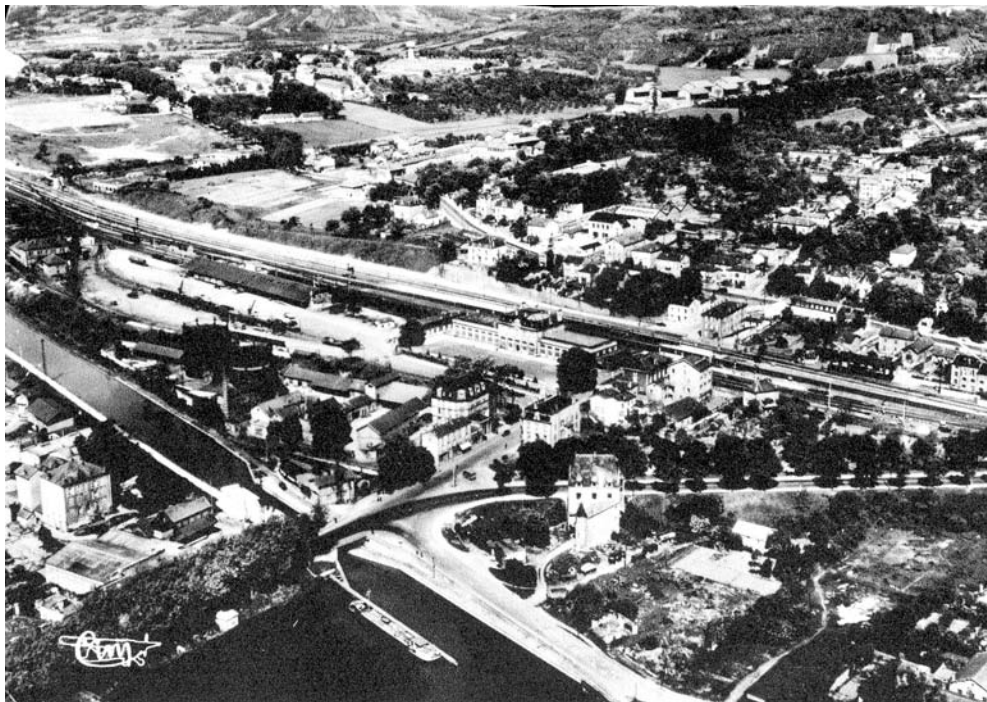
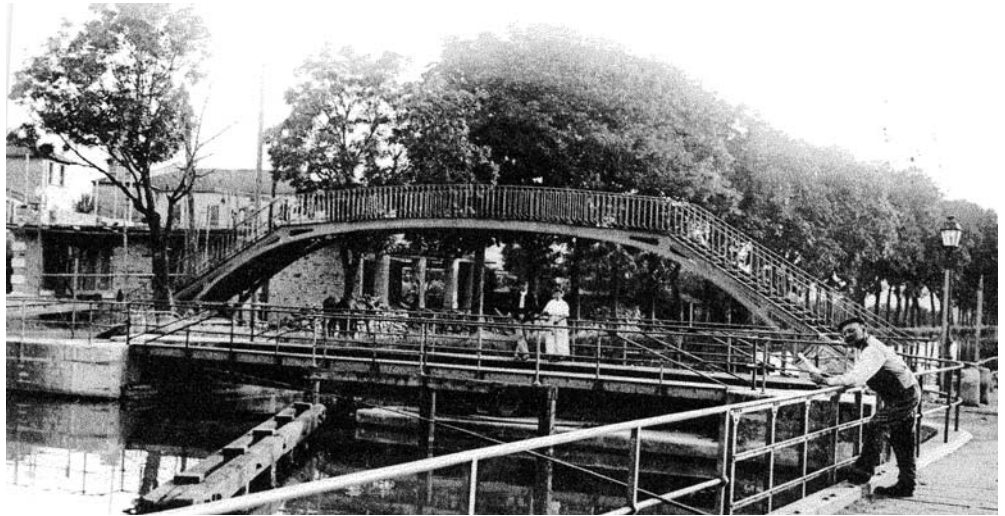


Le canal à Toul, quartier Saint-Mansuy : les trois ponts.

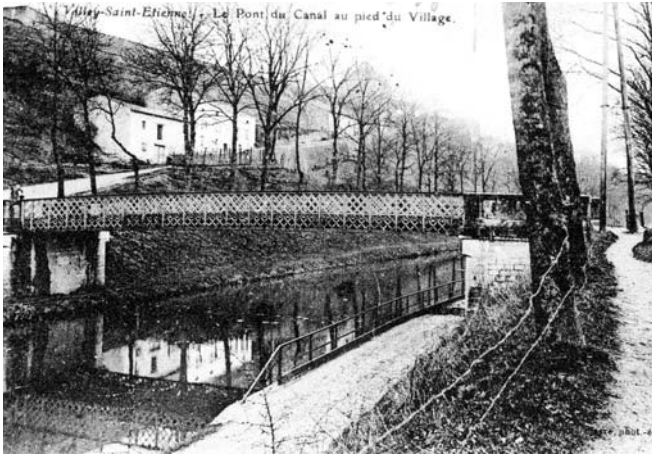
(Carte postale ancienne)

Le canal à Toul, quartier Saint-Mansuy : le pont-tournant et la passerelle.

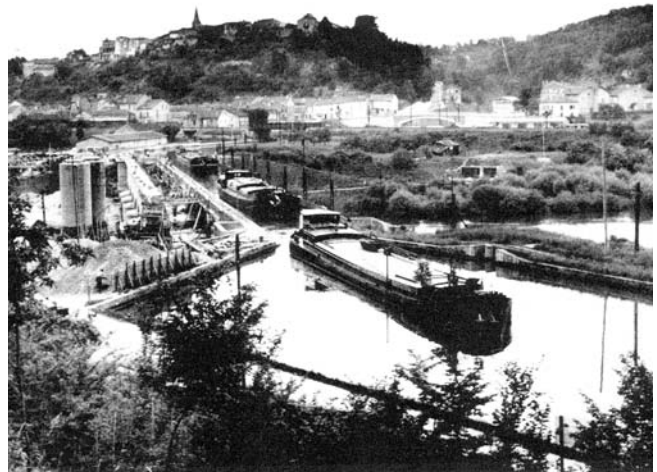
(Carte postale ancienne)



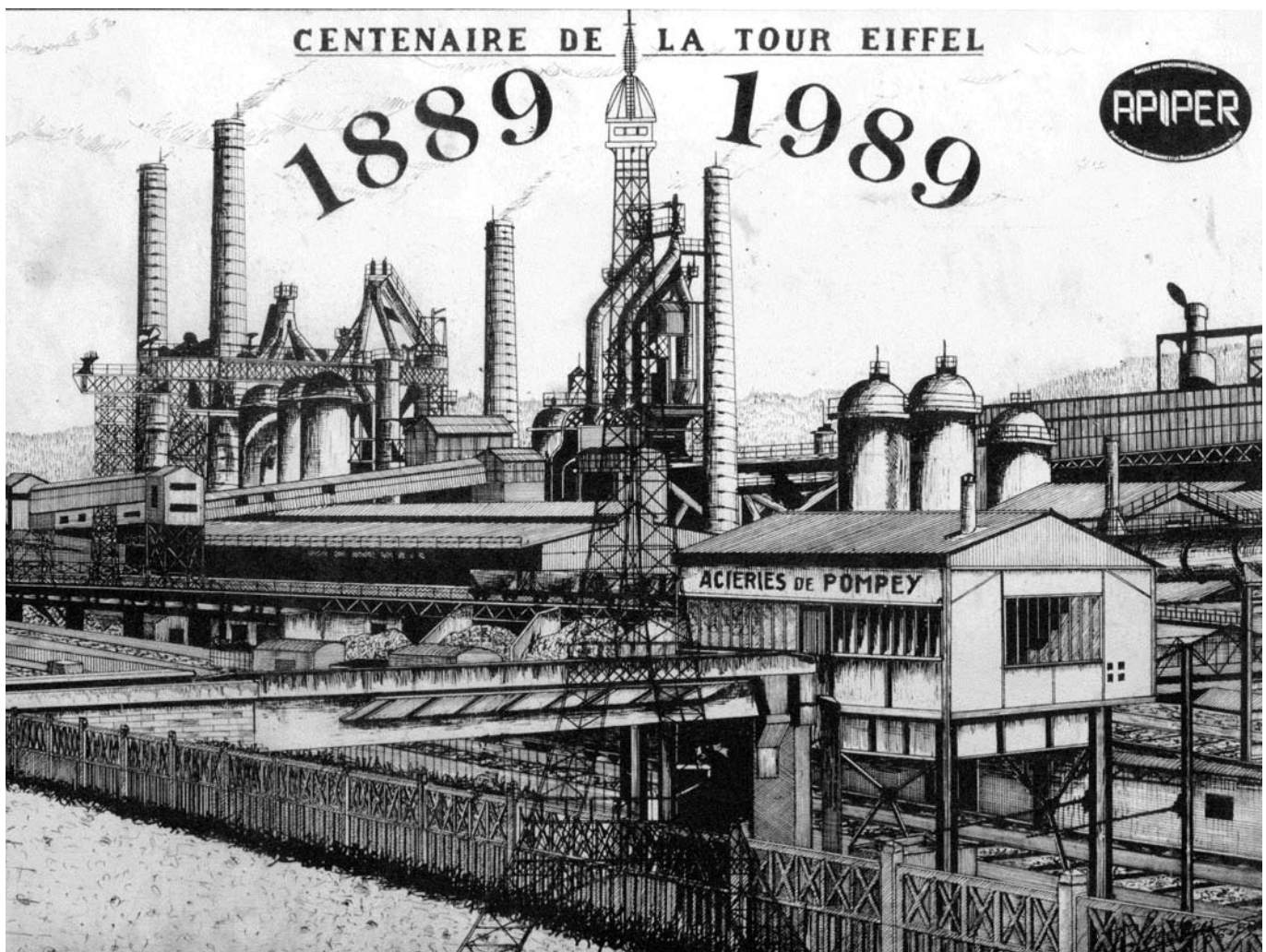
Le canal à Toul : le port.



Villey-Saint-Etienne :
le pont du canal au pied du village.



Le canal à Livernon :
le pont-canal en cours d'élargissement.



Maladrerie puis le port de Liverdun et on débouche ensuite sur le Pont-Canal qui a été détruit.

À Frouard, grosse ville industrielle, se trouve un des plus grands chantiers de bateau de l'Est spécialisé dans la réparation des bateaux en fer. Le port de Frouard est le lieu de jonction avec la Moselle canalisée qui arrive de Pompey. Ce port de transbordement est raccordé à la voie ferrée. Puis en poursuivant notre croisière vers Nancy, on arrive au port de la Mine à Champigneulle puis au chantier de bateaux et enfin au port de la ville.

À Maxéville, se succèdent les ports des Hauts Fourneaux des mines de l'ARBED, de la société Shell et le port Saint-Sebastien. À l'arrivée à Nancy, on peut s'amarrer au port de Malzeville après être passé sous le pont-levant, puis longer les quais bordés des gazomètres de l'EDF avant d'arriver aux quais des Grands Moulins de Nancy pour déboucher sur l'immense port Sainte-Catherine qui pouvait, en 1965, accueillir 28 péniches.

LE CANAL DE L'EST

Le général romain Lucius Vertus avait déjà envisagé de relier la Moselle à la Saône par un tracé semblable à celui du canal actuel. Sous le règne de Stanislas, on tente à nouveau de relier le Moselle à la Saône. En fait c'est la défaite de 1870 qui incita le gouvernement français à creuser la branche sud du canal afin d'éviter les territoires ennemis. Mis en chantier en 1874, le canal est ouvert à la navigation en 1880. Il emprunte l'autre partie de la boucle de la Moselle vers le sud. Il quitte Toul pour rejoindre Corre en Haute-Saône par sa branche sud. Il part de la frontière belge et emprunte la vallée de la Meuse jusqu'à Toul. Le lit de la Meuse est sinueux ; aussi le canal suit des dérivations canalisées. Le mouillage normal de 2,20 m qui permet la navigation à 1,80 m d'enfoncement, est obtenu au moyen de barrages en général mobiles, à fermettes et aiguilles. On trouvait ces types de barrages à Villey-le-Sec, Maron, Pierre-la-Treiche, sur la partie toulousaine.

Toul, au centre de cette boucle de la Moselle est un site stratégique important. C'est le lieu de connexion entre le canal de l'Est et de la Marne-au-Rhin. La ville peut recevoir des marchandises venant de la Méditerranée et de la mer du Nord, et cela dès le

XIX^e siècle. En 1936, le fret atteignit près de 3 millions de tonnes pour redescendre à 400 000 tonnes en 1960. De nombreuses entreprises s'installèrent sur les rives du canal (Grands Moulins, Union Agricole du Toulousain pour Toul). On aménage des ports publics pour le transport des marchandises (port de la Porte Moselle, port public de Vauban à Toul).

À Pierre-la-Treiche existe un important chantier de bateaux. Maron est desservi par le port privé de la Mine Sainte Anne. Sexey-aux-Forges et Pont-Saint-Vincent ont aussi leur port. Neuves-Maisons, qui est alors une grosse cité industrielle, compte quatre ports et un chantier de réparation de bateaux. Le port industriel est équipé de six grues.

À Messein, le port privé des Fours à Coke peut accueillir six bateaux. Il est raccordé à la voie ferrée. Le canal se dirige ensuite vers Flavigny puis les Vosges où il effectue sa jonction avec la Saône canalisée à Corre (département de la Haute Saône).



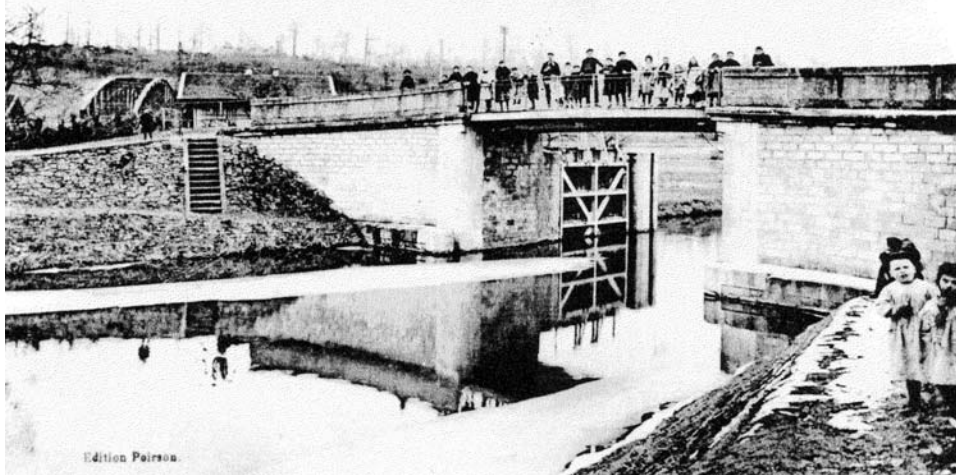
**Pont-Saint-Vincent :
les hauts-fourneaux**



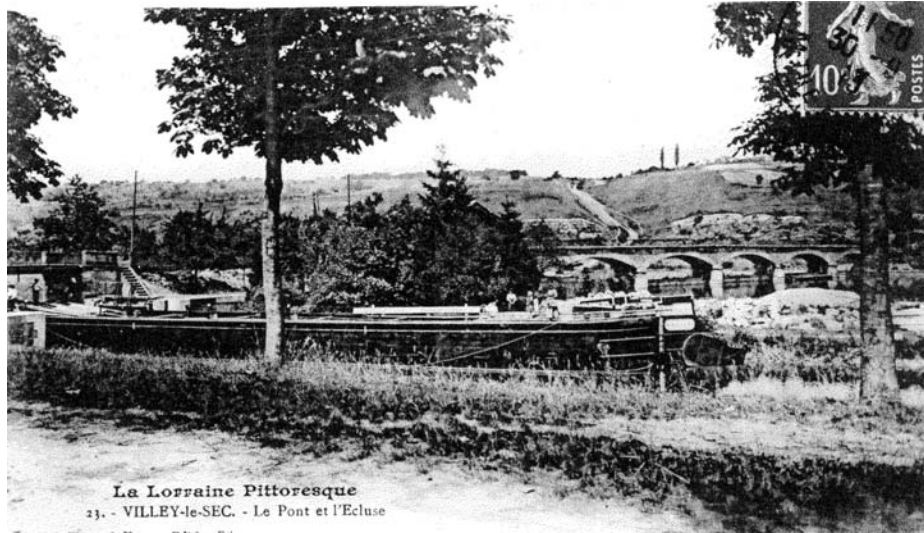
Le canal à Messein

La Moselle Illustrée.

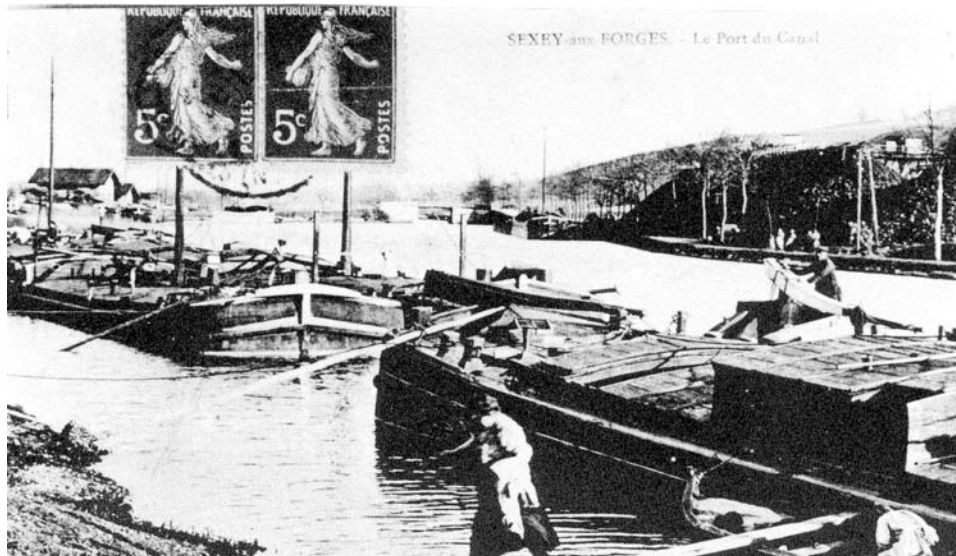
92. - PIERRE-LA-TREICHE. - L'Écluse.



Edition Peiron.



La Lorraine Pittoresque
23. - VILLEY-le-SEC. - Le Pont et l'Écluse



SEXEY aux FORGES. - Le Port du Canal