

LIVERDUN, UN SITE REMARQUABLE

Par Lucien GEINDRE

Ancienne place forte des évêques de Toul qui y avaient déjà entrepris des travaux considérables, Liverdun, enserrée dans une des boucles de la Moselle, s'est révélé aussi être un prodigieux complexe d'ouvrages d'art déterminé par le relief de son promontoire et par le tracé sinueux de la rivière.

LES PONTS

Si l'existence d'un pont romain n'est pas encore prouvée, celle d'un pont médiéval, à présent disparu, est attestée au XII^e siècle par une charte de l'évêque de Toul Pierre de Brixey (super navigatio de Pompeneyo et ponte Liverdunum...). Il fut emprunté, longtemps, par les charrois de bois de chauffage provenant des forêts de la rive droite, comme par des cavaliers, piétons ou messagers... Probablement en bois, il n'existait plus en 1477 puisque le duc de Lorraine, René II, revenant d'une chevauchée vers Pont-à-Mousson dut passer la rivière à gué avec ses cavaliers et laisser son artillerie sur la rive gauche.

Le bac qui a succédé à cet ouvrage est mentionné en 1555 quand il est question de son remplacement et, plus tard, en 1848, lorsqu'un bateau de 14,50 m de long et de 3,50 m de large est mis en service. Cependant, la création d'un pont, longuement désirée, aboutit en 1905 à l'établissement d'un ouvrage métallique considérable d'une seule portée, commandé à l'entreprise Alphonse Erb de Toul pour les culées et à la société Hachette et Driout de Saint-Dizier pour les charpentes.

D'une portée de 107 m, ce pont pèse 575 tonnes. L'inauguration a lieu le 8 octobre 1905 et s'accompagne d'un fameux banquet républicain. Le superbe ouvrage en arc réjouit les gens de Liverdun puisqu'il ouvre la route vers Frouard et Nancy.

Dans les années 1936, le sieur J. Richalet créera, à ses pieds, le Sport nautique de Liverdun rive gauche (baignade, canoës, barques, ...).



Le pont métallique

(carte postale ancienne)

Ce majestueux pont va durer jusqu'en 1940. Brisé par les explosifs de l'armée française en retraite, il s'effondre dans la rivière. Relevé deux ans plus tard, il est à nouveau rompu par l'armée allemande en 1944. Le service des Ponts-et-Chaussées, faute de trouver un entrepreneur, s'adresse aux Aciéries de Pompey qui envoient une équipe de monteurs conduite par E. Geindre pour le découper.

Mais il n'y aura pas de nouveau pont métallique. Son successeur sera en béton, formé de trois élégantes arches surbaissées et terminé en 1952.



Plage du Sport Nautique

(carte postale ancienne)



**Les monteurs de la chaudronnerie
découpent le pont de Liverdun**
(Cliché Ernest Geindre, 1944)

VOIE NAVIGABLE ET VOIES FERRÉES

Liverdun se situant sur le tracé de la ligne de chemin de fer Paris-Strasbourg et du canal de la Marne-au-Rhin va faire l'objet de grands bouleversements.

Des études sont lancées, dès 1826, concernant la voie d'eau. Un premier projet, présenté par l'ingénieur Mengin prévoit l'utilisation directe du lit de la Moselle de Toul à Frouard. Mais cette solution n'est pas retenue car il faudrait, sans cesse, recreuser le lit de la rivière et bâtir une écluse. Le franchissement du site de Liverdun n'est pas des plus simples. Les courbes de la rivière et le promontoire du village sont des obstacles de taille.

La solution adoptée sera le passage en souterrain, terminé en 1842 au prix d'un rude travail. Long de 500 m, ce tunnel est une réalisation audacieuse. Mais il faut encore passer sur la rive droite pour aboutir à Frouard. Le problème est résolu par la construction d'un pont-canal étudié par l'ingénieur Collignon. Ouvrage exceptionnel, long de 175 m, large de 10,60 m, il compte dix arches sur la rivière et deux sur la berge. En dépit de sérieuses difficultés, il sera terminé en 1845 par l'entreprise Monbrun. Mais, sur la rive droite, une écluse s'avère nécessaire pour compenser la différence de niveau.

Le majestueux ouvrage réjouit les Liverdunois et attire des admirateurs qui contemplent les péniches

traversant ainsi la Moselle. Entre la sortie du tunnel et ce pont, on crée un port pour neuf bateaux en attente et pour le chargement du minerai de fer issu de la concession d'Hazotte attribuée aux forges de Denein et Anzin. Et il faut encore un simple pont (dit, plus tard, des Feignants) pour la route de Pompey.

Le 2 novembre 1851, les sept premières péniches traversent le site de Liverdun tirées par des mulets ou par des chevaux.

Le chemin de fer Paris-Strasbourg devant passer par Liverdun, évite la butte mais doit franchir deux fois la Moselle ce qui nécessite d'importants ouvrages. Surgissant de la tranchée de la Garenne, la voie doit passer sur un grand pont de sept arches bâti en pierre de taille, puis sur un deuxième ouvrage en aval du pont canal. Compte tenu de l'angle fait avec la rivière, les



Liverdun : la tranchée et le tunnel
(Carte postale ancienne)



Sortie du tunnel
(Carte postale ancienne)



Pont sur le canal

(Carte postale ancienne)

voissures sont construites en biais, ce qui est remarquable. Les rails sont mis en place au début de 1851 et le premier convoi venant de Commercy passe à Liverdun le 17 juin à 14 heures 30, tiré par une Crampton. Le ministre Fortoul, de son wagon, répond aux vivats de la foule qui se presse sous la pluie.



Le pont-canal

On a peine à imaginer ce que furent tous ces chantiers conduits sans l'aide d'engins mécaniques. Des centaines de travailleurs de l'entreprise Robert ont peiné sous le soleil ou sous la pluie. Il fallait les loger, les ravitailler, parfois les soigner et l'agacement montait chez les habitants las de voir leurs chemins défoncés par les charrois et leurs cultures souvent piétinées. Mais quel engouement après la mise en service des deux modes de transport ! Les trains ne tardèrent pas à déverser des dizaines, voire des centaines de Nancéiens venant à la pêche ou curieux de découvrir les ouvrages d'art. On vit même d'élégantes bourgeoises s'aventurer dans la tranchée du canal...

Liverdun prit alors de la valeur à tel point que le préfet avait demandé, en 1907 déjà, son classement en ^priorité. Cependant un changement de régime dans l'exploitation des voies navigables allait affecter le site. Le canal condamné, devait faire place à une Moselle canalisée pour des convois poussés de 3000 tonnes et la remontant jusque Neuves-Maisons. On en revenait au projet de 1826 ! Cela entraînait la suppression du pont-canal par-dessus lequel on vit, en décembre 1947, les eaux de la rivière se déverser lors de la fameuse crue ! Le 26 juillet 1978, de puissants explosifs le réduisaient à néant devant une foule contenue par les gendarmes.

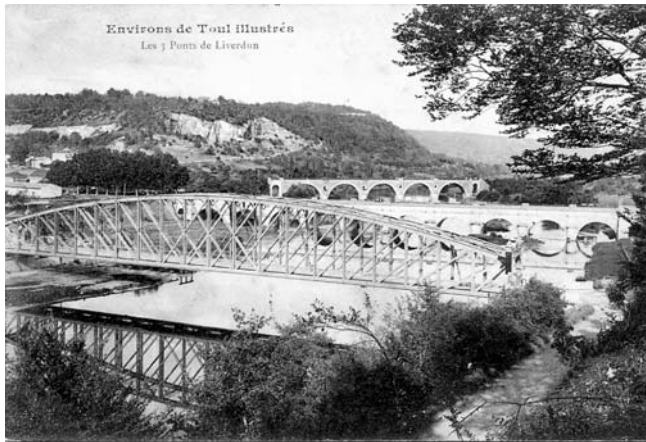
Depuis 1961, le chemin de fer électrifié fait passer quelques 200 trains par jour à 120 km/h devant la petite gare. Mais, après l'arrêt, en 1978, de l'aciérie de Neuves-Maisons, les convois se raréfient sur la Moselle. Et pourtant, on avait construit, en amont, un grand barrage-écluse implanté sur la commune d'Aingeray et terminé en 1974 (hauteur de chute : 7,30 m).

Aujourd'hui, on ne ressent plus le même engouement pour Liverdun. C'est pourquoi la commune s'efforce de compenser cet attrait défaillant par des innovations capables d'attirer le chaland. Outre les visites guidées organisées par l'office de tourisme, elle tente de redynamiser les berges de la rivière qui a perdu ses cascades au-dessus du vieux moulin. La prairie, en face des Eaux Bleues, offre déjà des terrains de sport et de camping (180 places). Mais il faut aussi accueillir des touristes nautiques par la création d'un port pour les embarcations de plaisance.

Et, hors de la commune, mais tout proche, sur Aingeray, un magnifique plan d'eau s'offre aux sportifs tandis qu'un terrain de golf accueille les fervents de ce sport...

Mais Liverdun ne saurait se contenter de ses propres attraits. C'est pourquoi s'est créée l'association des Boucles de la Moselle, réunissant, entre autres, les journées de découverte de Liverdun. Ainsi, la cité historique reste le centre d'un rayonnement touristique apprécié.

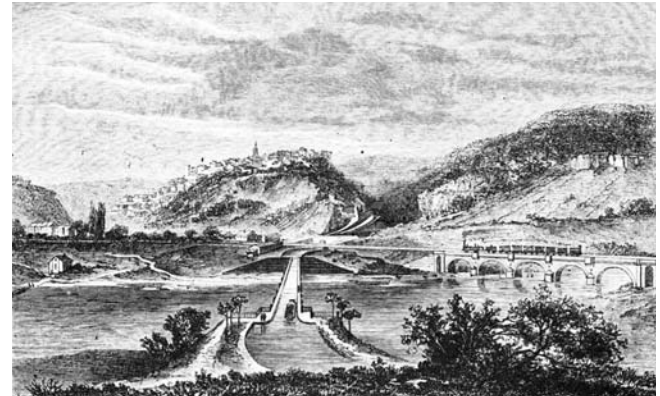
*On peut lire aussi, du même auteur,
«Liverdun, ville franche, ville française»,
pages 209 à 219, Imprimerie Hilt SA,
Champigneulle, 1999.*



Les trois ponts de Liverdun
(Carte postale ancienne)



Le pont du chemin de fer près des Eaux Bleues (La Garenne)



Le pont-canal et le pont du chemin de fer.
Dessin de Lancelot



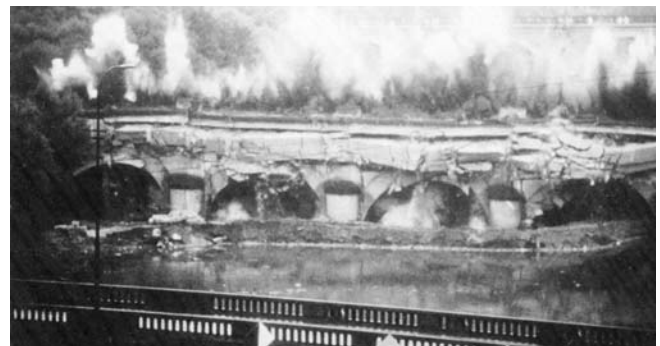
Le tunnel du canal à Liverdun
(Carte postale ancienne)



Les eaux passent par-dessus le pont-canal



La gare



Explosion du pont-canal
26 juillet 1978, 19 h 32 (Cliché G. Jactat)