



Étude historique des évènements de crues et de l'évolution des enjeux territoriaux sur le bassin versant de la Moselle aval.



CHAUSSEES CANAL DE L'EST

5. Section Canalisation de la Moselle et Embranchements

Departement de Mourthe et Moselle Rivières de Meurthre et de Moselle

Débàcle des glaces.

Rapport de l'Ingénieur ordinaire

Car suite des froids excessifs du mois de Dicembre

Rapport final - Juillet 2021

Recherches et rédaction :

Éric BONNOT Claire DELUS **Didier FRANÇOIS** 



PAPI d'intention du bassin versant de la Moselle aval

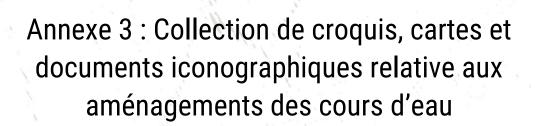










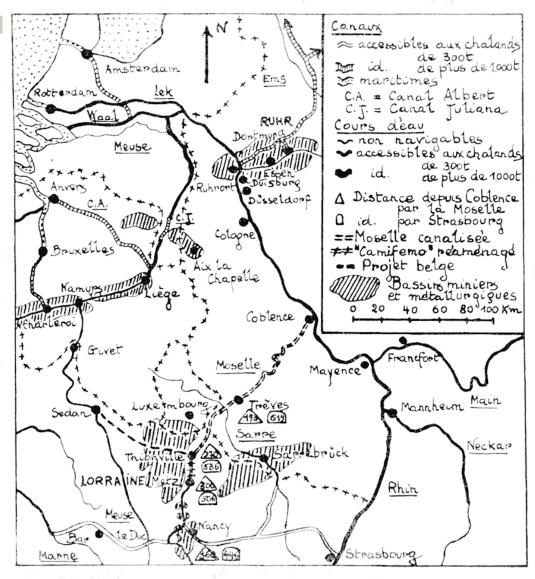






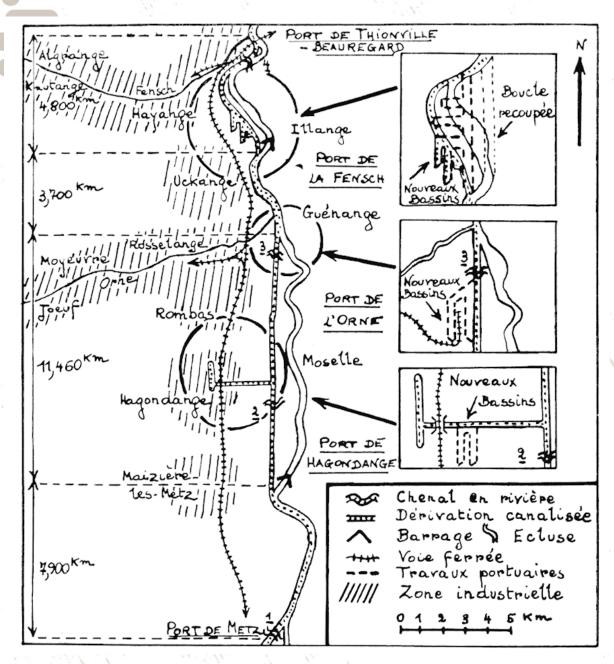


## La Moselle :

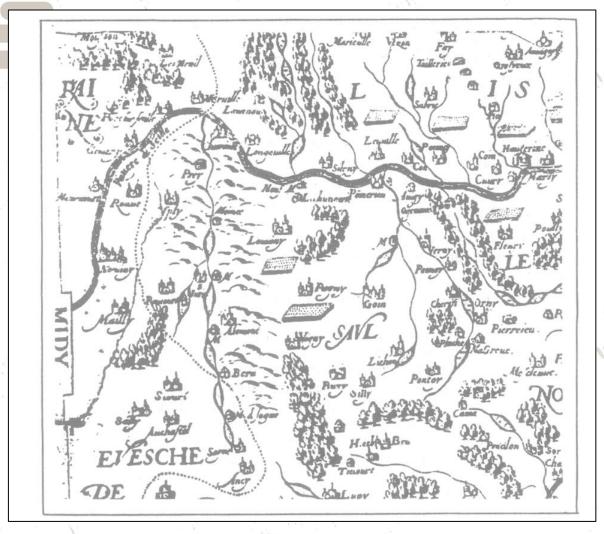


Les voies navigables dans la région rhénane (DERRUAU, 1958)

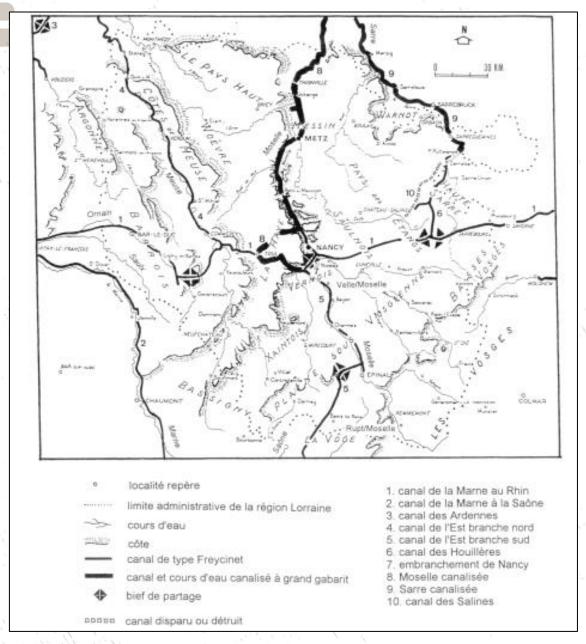




Le réaménagement du « Camifemo » de Metz à Thionville (VADOT, 1958).



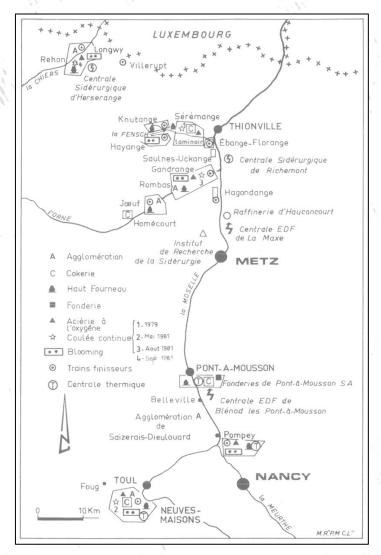
Extrait de la carte d'Abraham FABERT / « Description du Pays Messin et ses confins » (1610)



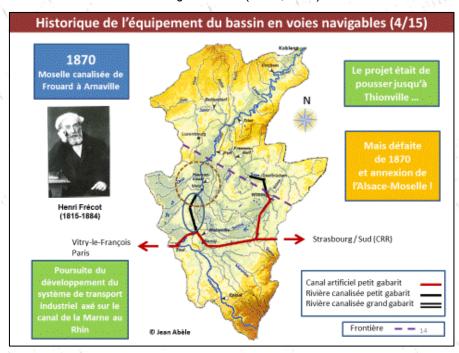
Les canaux de navigation en Lorraine. Fond de carte : Géographie lorraine, 1937 (DEVOS et FRANÇOIS, 1996)





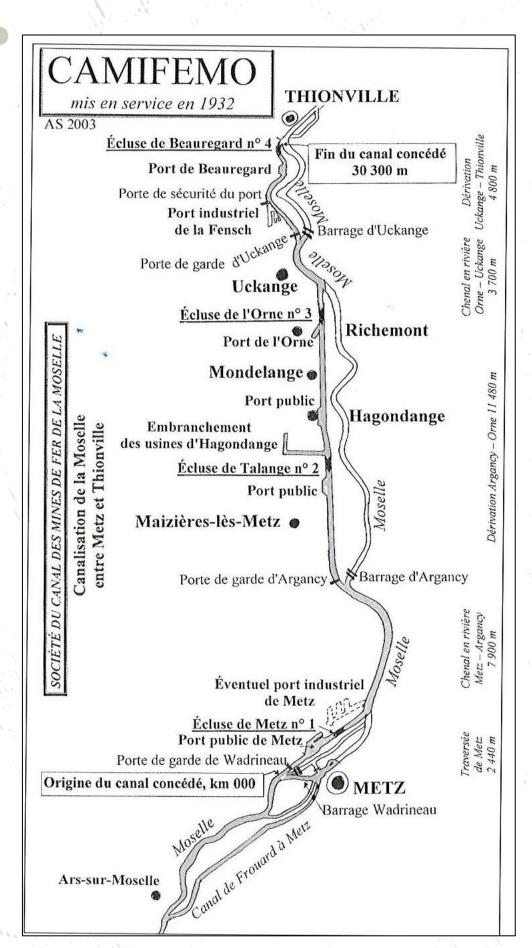


La sidérurgie lorraine (ROGÉ, 1981)



La première canalisation de la Moselle (ABÈLE, 2020)



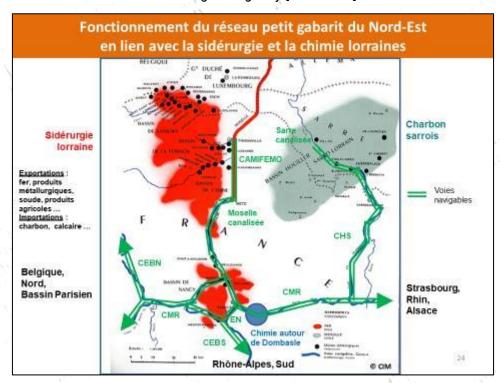


Tracé du CAMIFEMO (SCHONTZ, 2004)





Le barrage d'Argancy [flickr.com]



Fonctionnement du réseau petit gabarit du Nord-Est en lien avec la sidérurgie et la chimie lorraines (CHANRION, 1964)



#### Sept millions de mètres cubes de terre.

La canalisation de la Moselle a nécessité des travaux d'aménagement considérables sur plus de huit cents hectares. Il a en effet fallu, sur 270 km, entre Thionville et Coblence :

- construire 13 barrages (9 en Allemagne, 2 dans le condominion germano-luxembourgeois, 2 en France);
- établir 14 écluses (13 associées à chacun des barrages plus une à Coblence qui s'ajoute au barrage et à l'écluse déjà construite en 1951);
- aménager des garages en aval et en amont de chaque écluse;
- procéder aux dragages et dérochages nécessaires à l'aménagement d'un chenal permettant la navigation pendant toute l'année de bâtiments de 1 500 tonnes d'un tirant d'eau de 2,5 m et de convois poussés;
- construire 5 ports refuges (4 en Allemagne, 1 en France);
- -- procéder à de nombreux travaux annexes tels

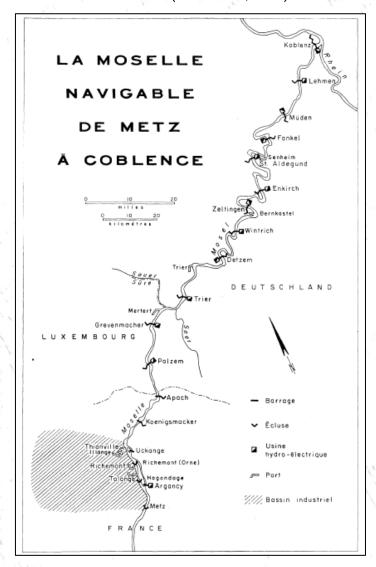
que écluses à nacelle, échelles à poissons, bâtiments d'exploitation et de logements des éclusiers, aménagement des ouvrages d'art existants, balisage, éclairage, signalisation, etc. Au total plus de sept millions de mètres cubes de déblais et de rocher ont été extraits du lit de la Moselle.

Le coût total des travaux s'élèvera à près de 960 millions de francs. En pratique le financement incombe approximativement pour les deux tiers à la France et pour un tiers à l'Allemagne.

Les péages perçus sur la Moselle canalisée seront sensiblement égaux à la moyenne des péages perçus sur le Main et sur le Neckar en Allemagne. Les recettes seront utilisées d'abord pour couvrir les frais de fonctionnement, d'entretien et de renouvellement de la voie navigable, le surplus pour amortir l'investissement.

Le régime de la navigation sera très proche de celui du Rhin : une commission de la Moselle comprenant deux délégués pour chaque pays riverain remplira les tâches analogues à celles de la Commission centrale du Rhin.

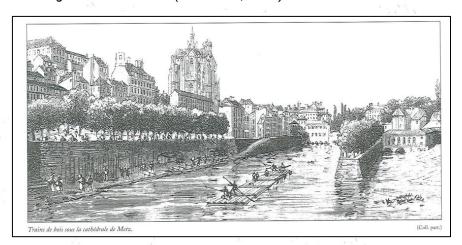
## Article 1963 (CHANRION, 1964)

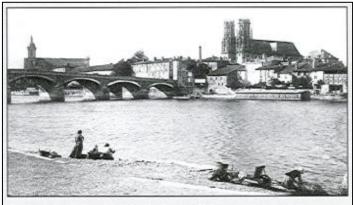


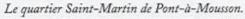
La Moselle canalisée en 1965 (CERMAKIAN, 1967)



# Les vois navigables en Lorraine (SCHONTZ, 2004) :



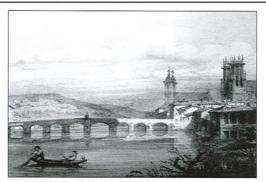




(Coll. M. Gourlot)

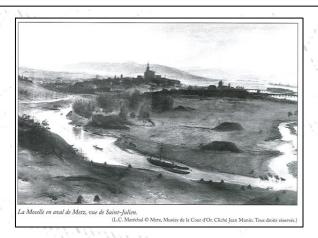


Barges au quai des régates de Metz, utilisées par les services de la Navigation pour l'entretien des voies d'eau. (Photo AS, 1956)



La Moselle à Pont-à-Mousson. Litho. D'après Fagonde, publié par Hagenthal à Pont-à-Mousson.

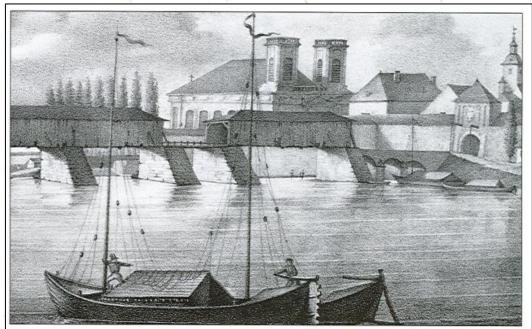
(Coll. part.)



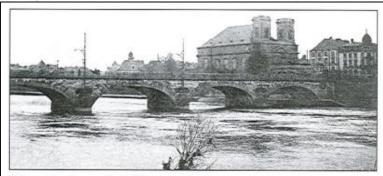




La Moselle à Bernsastel. Les voiles aidaient "parfois" les bateaux, surtout à la remonte. L'utilisation de cet accessoire était facilitée par l'absence de ponts entre Trèves et Metz. Celui de Thionville n'est construit qu'en 1673. Litho. Dembourg et Gangel. (Doc. ANM)



Le pont couvert de Thionville, 1673-1846. Dessin de A. Collignon, litho de Dupuy et Tavernier. (Médiathèque de Metz)



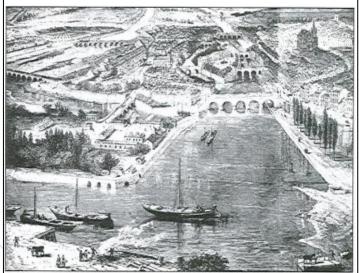
Thionville, le pont des Alliés avant 1940.

(Coll. part.)



Thionville, le pont des Alliés, détruit en 1940.

(Coll. part.)



La Moselle à Metz en 1870. Gravure de L. Dumont d'après un dessin de Deroy. (Coll. part.)

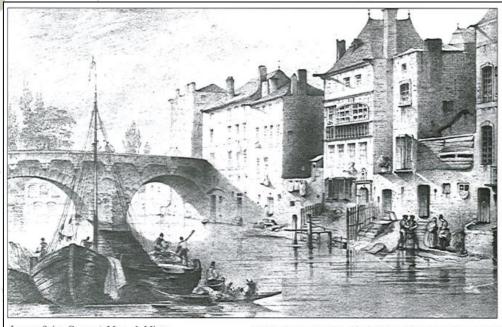


Le pont des Morts à Metz. Lithographie de Nouviant, d'après Migette. (Médiathèque de Metz)



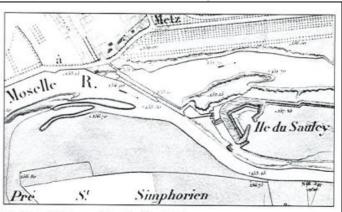
Le pont des Morts, le temple de garnison, la cathédrale.

(Coll. part.)



Le pont Saint-Georges à Metz, A. Migette.

(© Metz, Musées de la Cour d'Or. Cliché Jean Munin. Tous droits réservés.)



La digue Wadrineau. Plan Bardin, 1840.

(Doc. ANM)



La digue Wadrineau et le Saint-Quentin.

(Coll. M. Gourlot)



"Le Sauvage" et la digue Wadrineau.

(Coll. M. Gourlot)





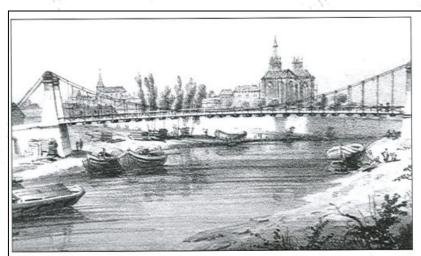
Metz, le sas du quartier des Roches, par Gravard chez Tavernier et Dupuy.



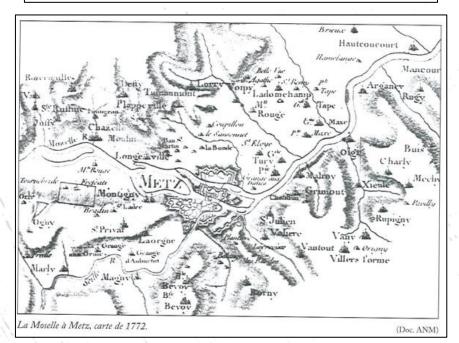


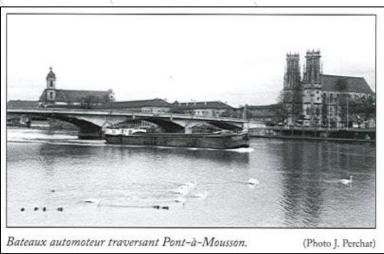
Metz, les moulins du Therme par Granard. (Médiathèque de Metz)





Metz, le pont suspendu de Chambière, œuvre de M. Le Masson, ingénieur des ponts et chaussées du département de la Moselle. Livré à la circulation le 18 août 1833, le droit de passage d'une personne, d'un porc, d'un âne ou d'un cheval est de un sou; 25 centimes pour une voiture à quatre roues et 40 centimes pour un chariot de roulage, chargé ou vide, attelé de trois bêtes. Lithographie d'après Fagonde, publiée par Hagenthal à Pont-à-Mousson. (Coll. patt.)







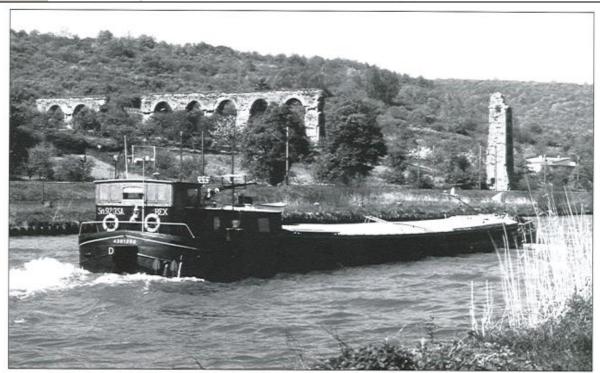
Le Sas et Les Roches, A. Migette, 1846.

(Médiathèque de Metz)

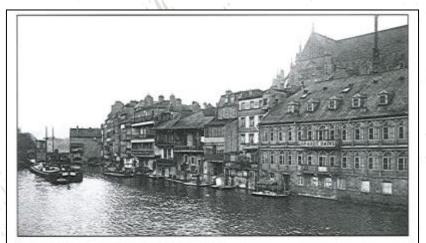


Navîre à vapeur "inexplosible" amarré devant la grange des Antonistes, par Prost.

(Médiathèque de Mete)



À Ars-sur-Moselle, un bateau du XX siècle passe devant les arches romaines; beau résumé de l'histoire himillénaire de la navigation sur notre séduisante Moselle.
(Photo AS, 1981)



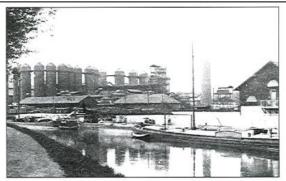
Metz, les Roches, le Grand Bain.

(Coll. part.)

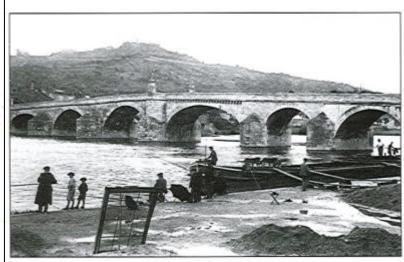


Les péniches dans les fonderies de Pont-à-Mousson.

(Coll. J. Perchat)

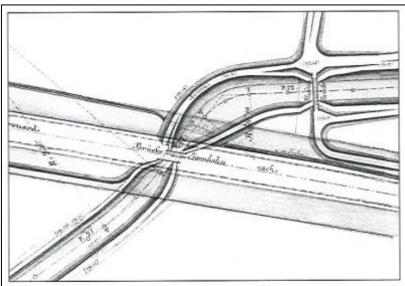


Le canal passe dans l'emprise des usines de Pont-à-Mousson. (Coll. J. Perchat)

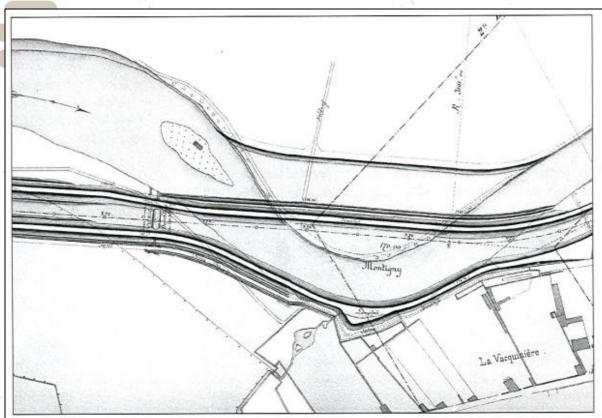


À Pont-à-Mousson, une péniche déchargée à la brouette.

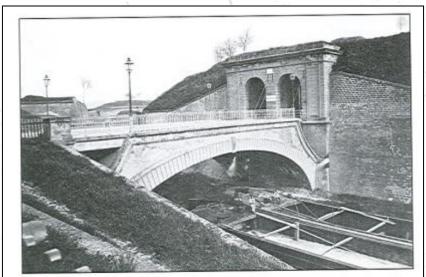
(Coll. J. Perchat)



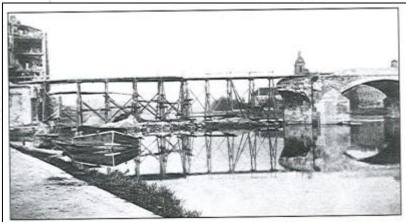
En passant sous la ligne de chemin de fer Nancy-Metz, le canal (de Jouy) fait ne courbe. Pour éviter le coût d'un large pont, le chenal est limité au passage d'un seul bateau. Et pour effectuer le virage en toute sécurité, le canal est élargi afin de permettre le croisement. (Doc. part.)



Le canal de Frouard à Thionville, dont une partie est devenue le canal de Jouy, est tracé dans une courbe du bras mort de la Moselle. Le virage est utilisé pour créer le port de Montigny (près de la Vacquinière), et le bras mort est redressé. (Doc. part.)

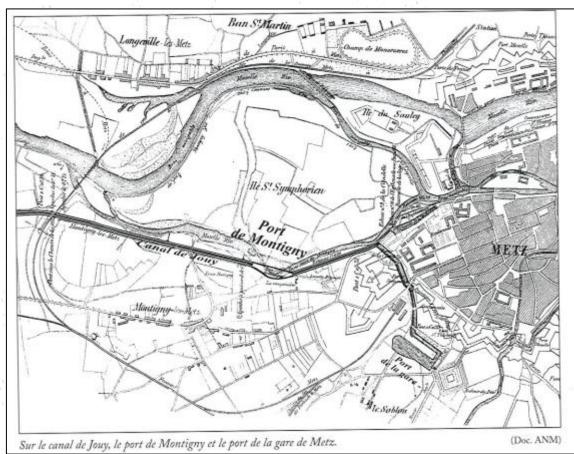


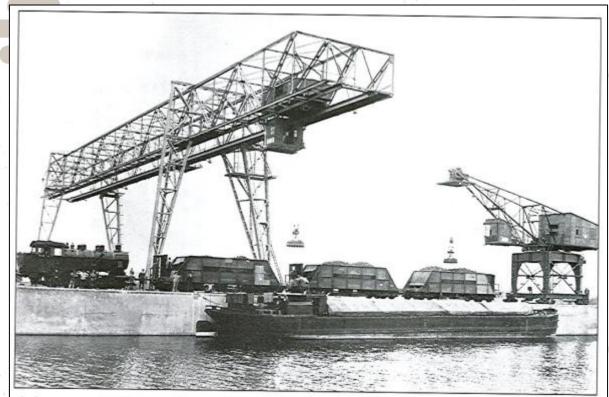
Péniches sous la porte Serpenoise. Cette activité n'a duré qu'une trentaine d'années seulement. (Coll. part.)



Le pont de Pont-à-Mousson détruit en septembre 1914.

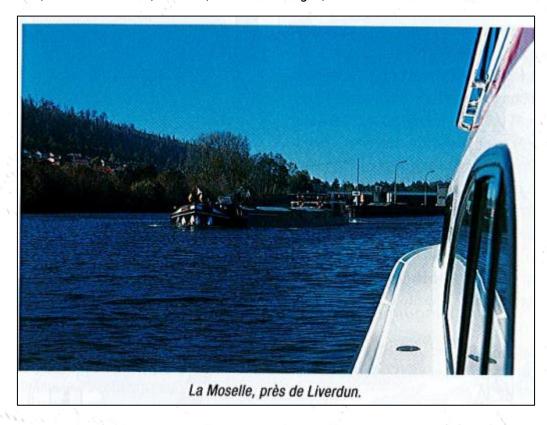
(Coll. J. Perchat)





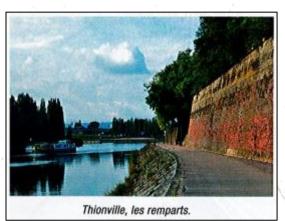
Arrivée au port de Wendel à Uckange, le 20 juillet 1932, de la première péniche "Bizerte", une "HPLM", appartenant à la Compagnie Le Havre Paris Lyon Marseille. (Doc. ANM)

Alsace, Lorraine. Canal de la Marne au Rhin, canal du Rhône au Rhin (branche nord), Sarre, canal de la Sarre, Moselle, canal des Vosges, 04 :

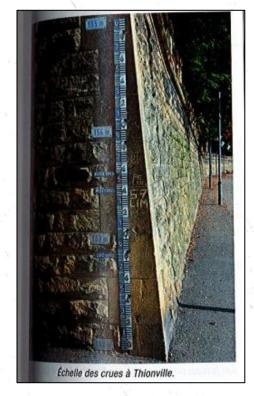


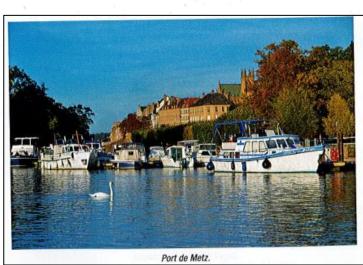






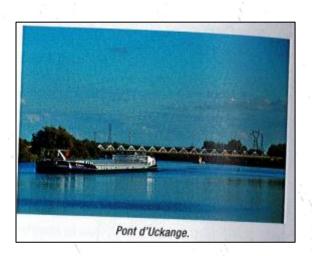


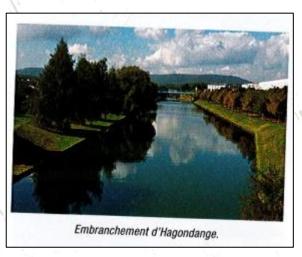


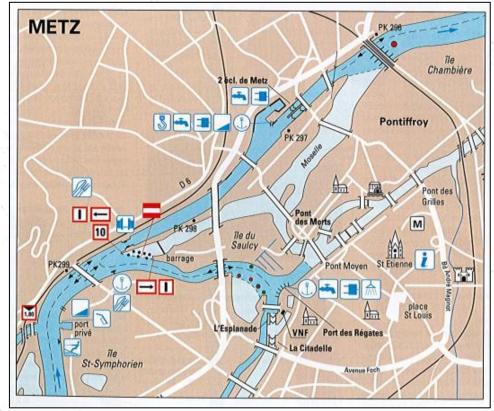






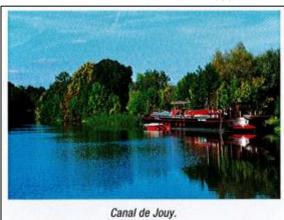


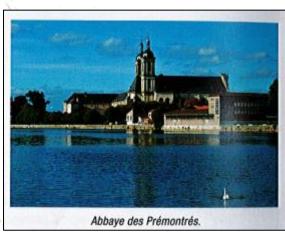


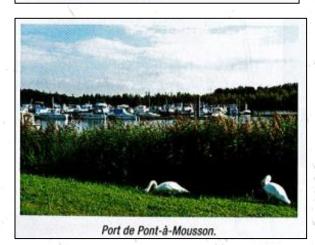


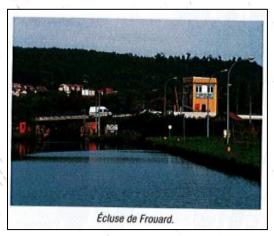




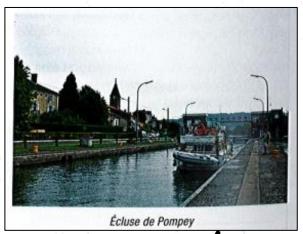


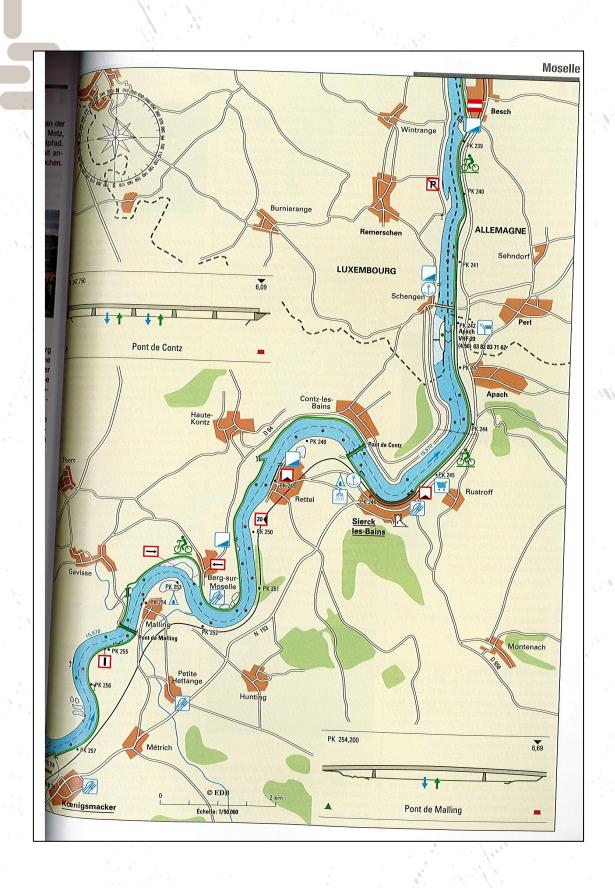




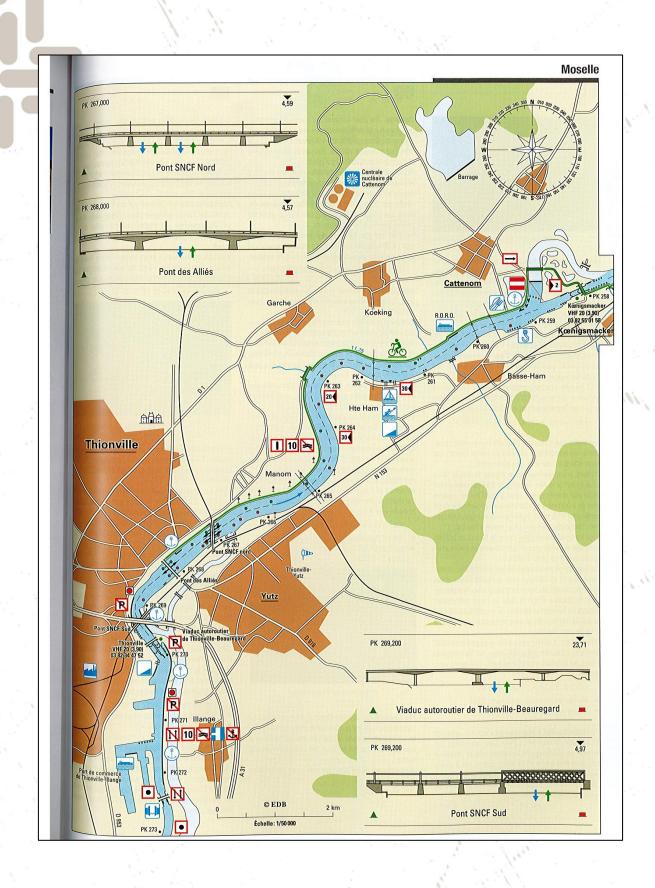




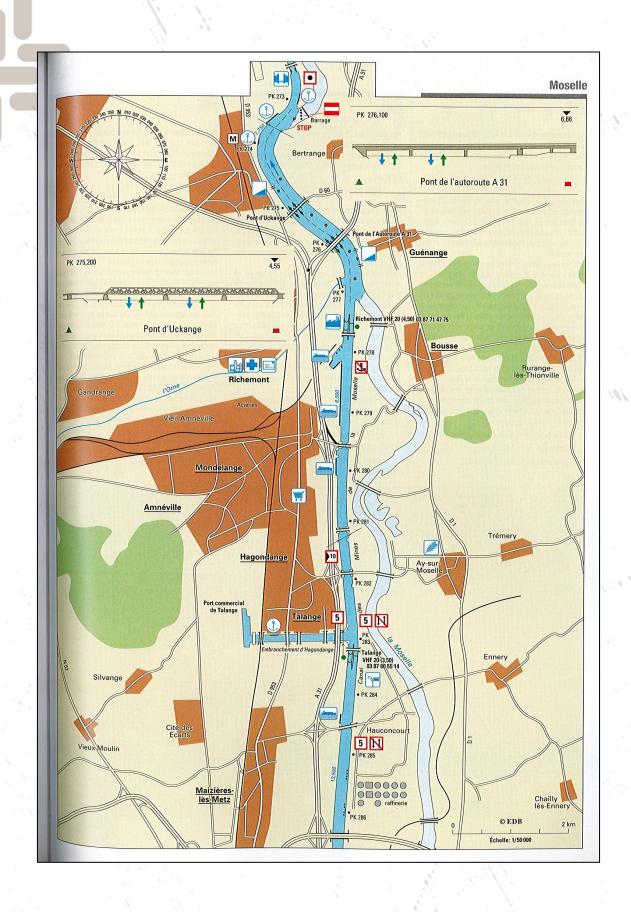




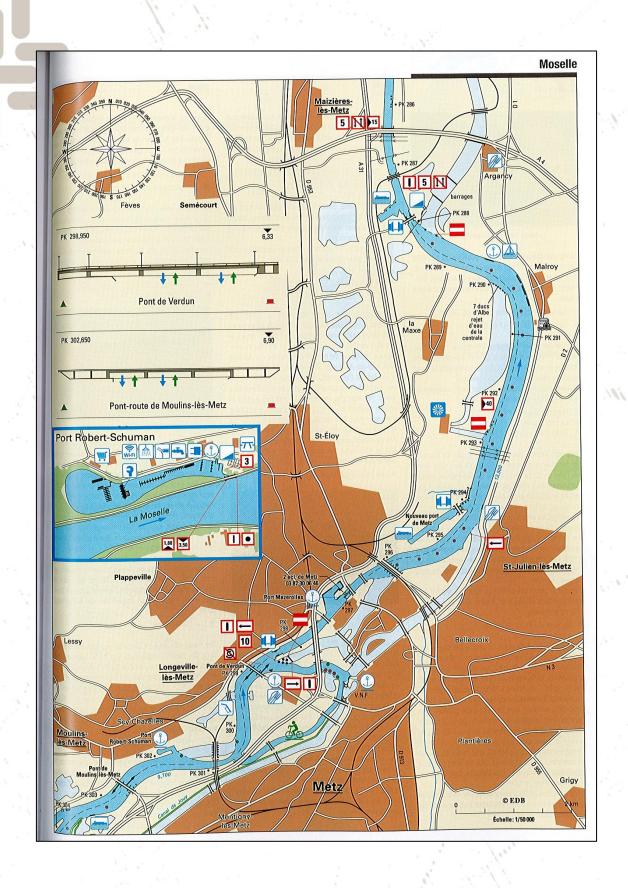




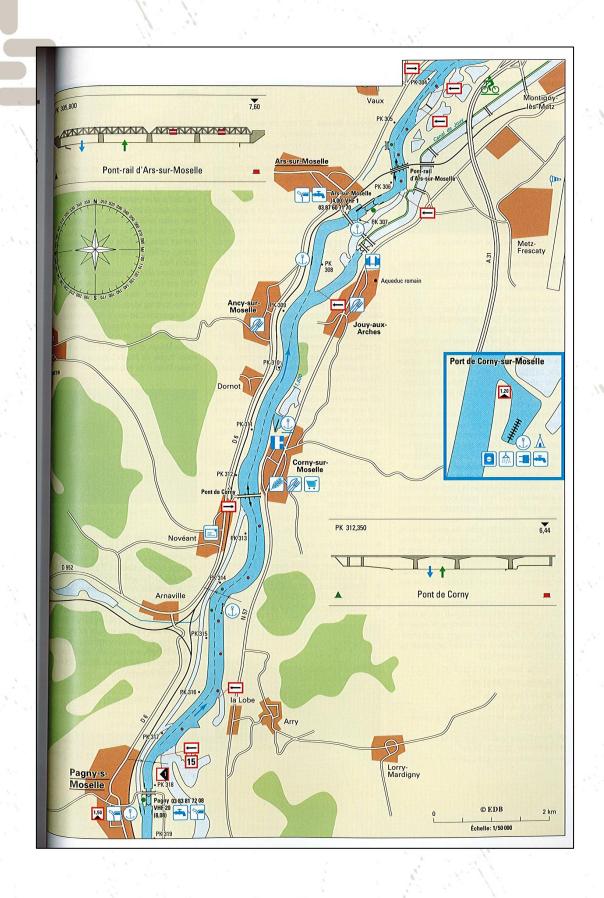




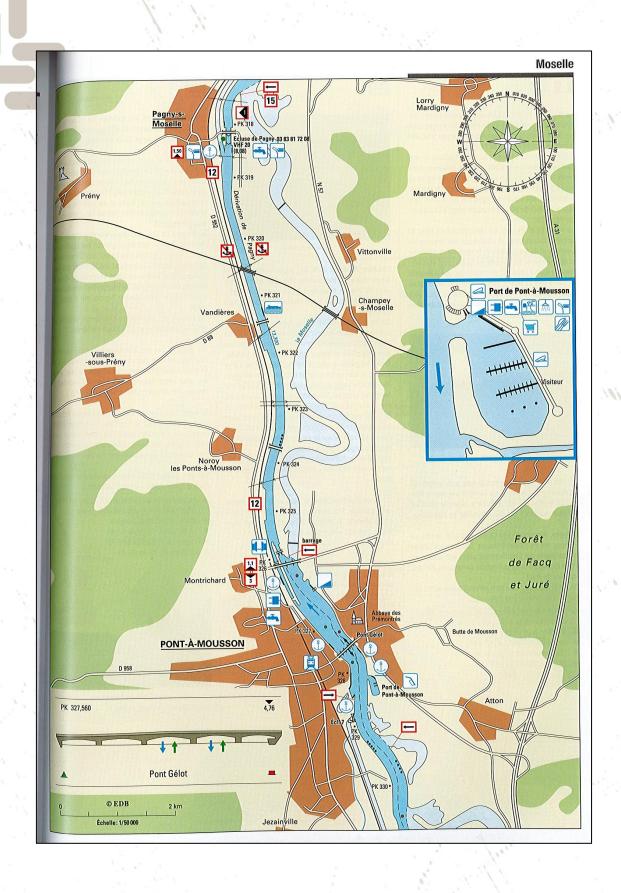


















### • La Seille :



Photo n°24: Annonce du curage de la Seille dans le journal local en 1879

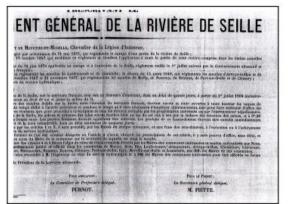
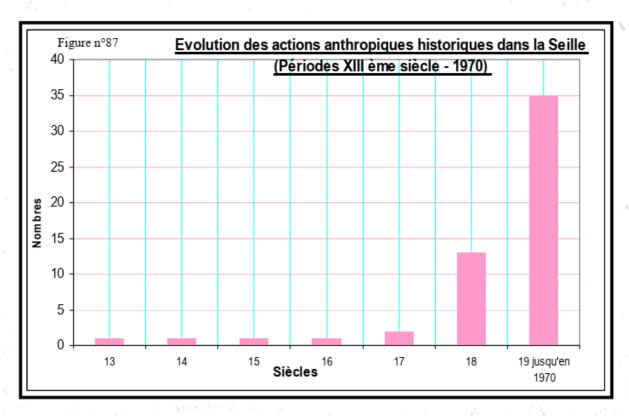


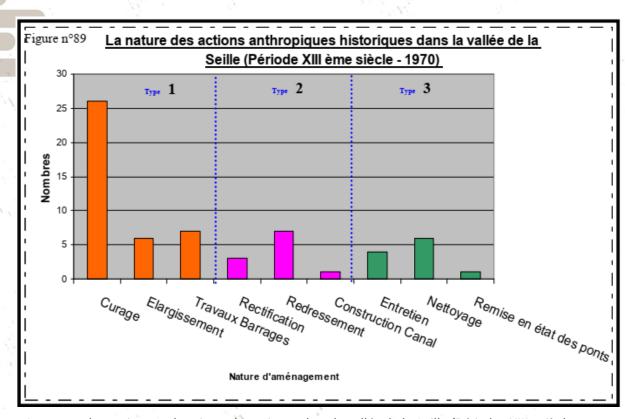
Photo n°25: Le 1 juillet 1904, les autorités allemandes et françaises ont annoncé le curage de la Seille

Les aménagements de la Seille cités dans des articles de journaux (EL GHACHI, 2007)



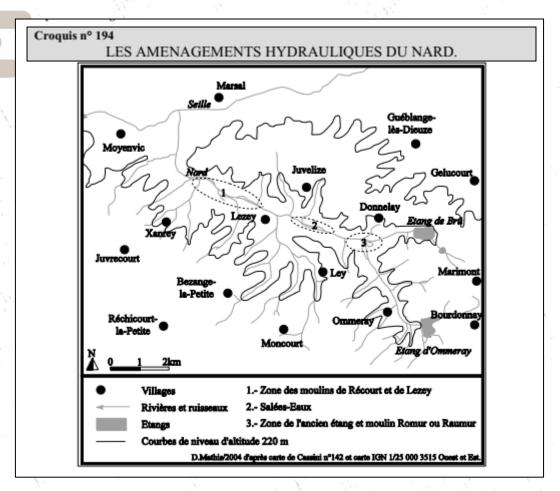
Evolution des actions anthropiques historiques dans la Seille (Périodes XIIIe siècle – 1970) (EL GHACHI, 2007)



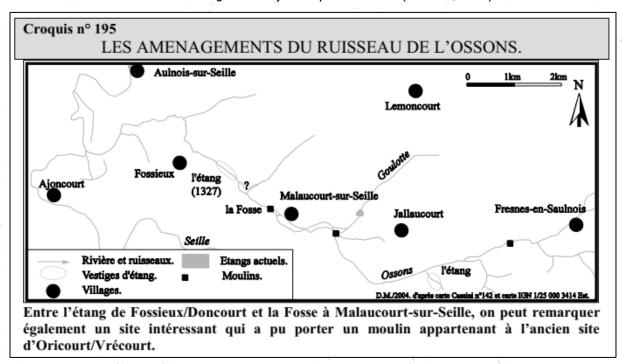


La nature des actions anthropiques historiques dans la vallée de la Seille (Périodes XIIIe siècle – 1970) (EL GHACHI, 2007)



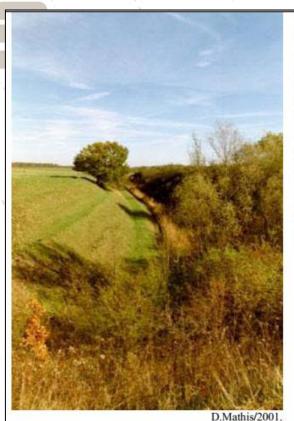


Les aménagements hydrauliques du NARD (MATHIS, 2009)



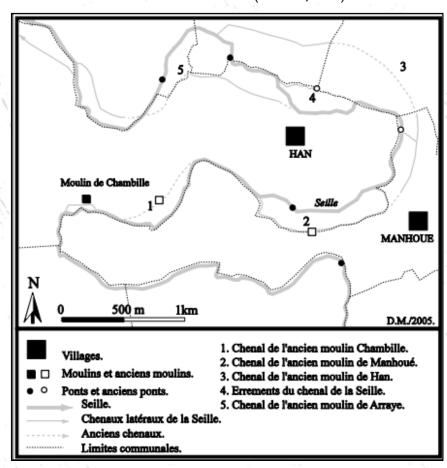
Les aménagements du ruisseau de L'OSSONS (MATHIS, 2009)





Le canal des Salines constitue le dernier des grands aménagements hydrographiques liés aux salines. Entrepris à la fin du XIXe siècle pour permettre l'alimentation régulière des salines de Dieuze en charbon de terre, il ne fut jamais terminé en raison de la concurrence du chemin de fer (ligne Sarreguemines - Bénestroff - Dieuze), mais surtout du manque de dynamisme de l'industrie dieuzoise. En effet, la stagnation et les crises répétées des salines ne justifient plus le coût d'une telle réalisation. Aujourd'hui ce canal inachevé forme un bel élément de patrimoine paysager industriel.

Le canal des Salines (MATHIS, 2009)



Les méandres de la seille : modifications du cours et limites communales. (MATHIS, 2009)

# Photographie n° 141

### LE PONT DE PETTONCOURT.



Le réaménagement de la vallée de la Seille conduit réalisation nouveaux ouvrages d'art pour franchir la rivière. Toutefois, dans chaque village, on dénombrait en plus des grands ponts un nombre important de petites passerelles qui permettaient de joindre les deux parties du ban séparées par la Seille.

Coll. personnelle/ D. Mathis

# Le pont de PETTONCOURT (MATHIS, 2009)

#### Photographie nº 142

#### MARSAL: LE COURS RECTIFIE DE LA SEILLE.



le cours rectifié et rectiligne de la nouvelle Seille.

La vue montre l'ancien cours sinueux de la Seille et

Source: CERPA - Berton R., Humbert A., nº95-93

#### Photographie nº 143

#### SALONNES: COURS RECTIFIE DE LA SEILLE ET DE LA PETITE-SEILLE.



Le cours de la Seille a maintenant une allure de canal dont les berges rectilignes surplombent un cours de plus en plus eutrophisé les par contraintes de pisciculture (étang Lindre). Une végétation ripisylve peut encore marquer l'ancien chenal de la Seille: la « Vieille Seille ». On retrouve la même appellation pour la Petite-Seille où l'ancien cours prend le nom de la « Vieille Rivière » ou la « Vieille Seille ».

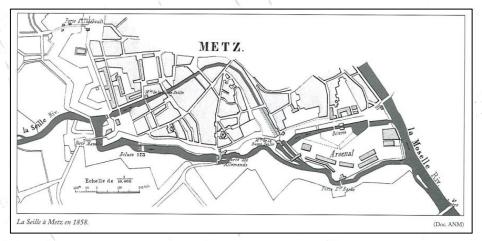
Rectification du cours de la Seille (MATHIS, 2009)





La vallée de la Petite-Seille secteur de la ferme de SERAINCOURT (MATHIS, 2009)

# ➤ Les vois navigables en Lorraine (SCHONTZ, 2004) :



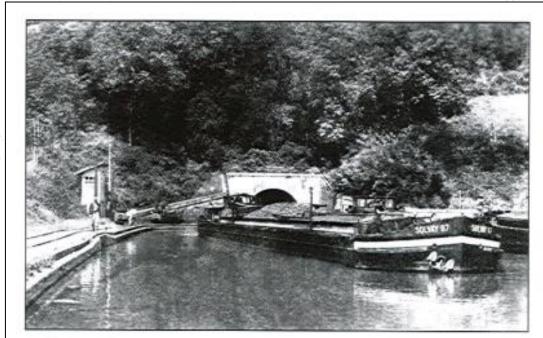






La Seille, avant la rue des Tanneurs à Metz.

(Coll. part.)



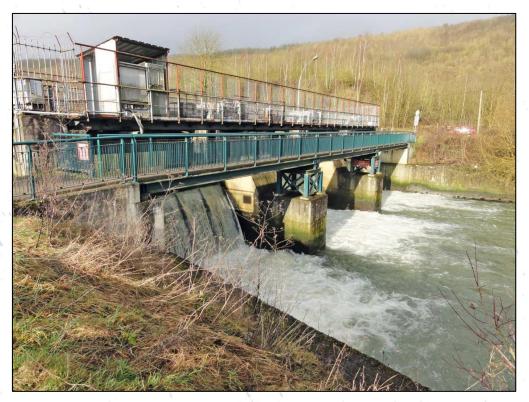
Un bateau "Solvay" sort de la voûte de Foug.

(Coll. part.)

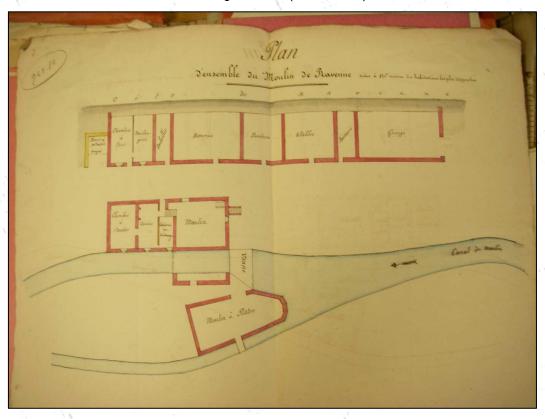




# L'Orne:



Le barrage de Beth (PICON 2014)



Plan, orienté nord-sud, des moulins de Ravenne à Jœuf (Archives départementales de Meurthe-Et-Moselle, série M, sous-série 5M, 1882)





Vue des sinuosités de l'Orne à Homécourt, sur l'arrière de la Solpa et du stade Albert Lebrun. Au premier plan, la passerelle édifiée par l'usine Sidelor d'Homécourt (cliché début des années 1960).

(MARTINOIS, 2014)

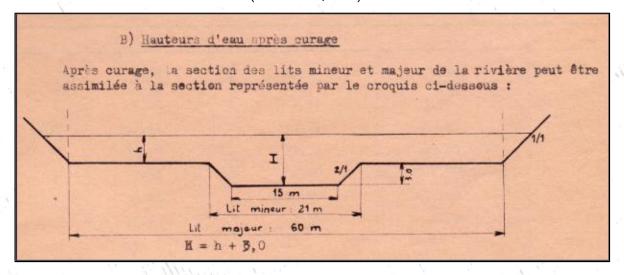


Schéma figurant dans le mémoire explicatif rédigé par le service hydraulique des Ponts-et-chaussées de Meurthe- et-Moselle (MARTINOIS, 2014).





Vue de l'Orne à la limite du département, avec le pont métallique installé en 1957 (MARTINOIS, 2014).

### Références bibliographiques

ABELE, J. (2020). « Une histoire du service de la navigation de Nancy », 413 p.

ACKERMANS, A. & BLATRIER, J.-M. (2017). « Alsace, Lorraine : canal de la Marne au Rhin, canal du Rhône au Rhin (branche nord), Sarre, canal de la Sarre, Moselle, canal des Vosges, 04 (Guide) ». Editions du Breil, Anne Ackermans

CERMAKIAN, J. (1967). Comparaison de la Moselle et du Saint-Laurent.

CHANRION, F. (1964). « Une victoire européenne : la Moselle ». Berger-Levrault.

DERRUAU, M. (1958). « L'Europe », Hachette, Paris, 604 p.

DEVOS, A. & FRANCOIS, D. (1996). « L'alimentation des canaux de navigation en Lorraine et son influence sur l'écoulement des rivières en période de basses eaux. In : *Hommes et Terres du Nord*. Eau des villes et eau des champs mieux connaître pour mieux gérer ». pp. 39-46. DOI : https://doi.org/10.3406/htn.1996.2530.

EL GHACHI, M. (2007). « La Seille : Un système fluvial anthropisé (Lorraine, France) » Thèse de Doctorat de l'Université Metz Paul Verlaine, 299 p. <a href="http://www.theses.fr/2007METZ015L">http://www.theses.fr/2007METZ015L</a>

GEOGRAPHIE LORRAINE(1937). Ouvrage collectif, publié par la Société Lorraine des études locales dans l'Enseignement Public, Ed. Berger-Levrault, Nancy. http://www.theses.fr/2007METZ015L

MARTINOIS, R. (2014). « Histoire d'Orne ». http://cphj.free.fr/Histoire/Histoire%20d'Orne.pdf

MATHIS, D. (2009). « Géohistoire agraire d'un pays lorrain : Le Saulnois ». Thèse de l'Université Nancy 2, 911 p.

PICON, M. (2014). « Autour de l'Orne industrieuse : Paysages industriels hérités », Mémoire de Master 2 Ingénierie de l'environnement, Université de Lorraine, 127 p. <a href="https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01110255">https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01110255</a>

ROGE, M. (1981). « La sidérurgie lorraine et la protection de l'environnement (Iron and steel in lorraine and surroundings protection) ». In : *Bulletin de l'Association de géographes français*, N°481-482, 58e année, Octobre-décembre 1981. pp. 273-280. DOI : https://doi.org/10.3406/bagf.1981.5272.

SCHONTZ, A. (2004). « Les voies navigables en Lorraine ». Edition Serpenoise, 183 p.

VADOT, R. (1958). La Canalisation de la Moselle, Moniteur Travaux publics et Bâtiment, n° 45.

