

La Moselle

Une rivière trois frontières

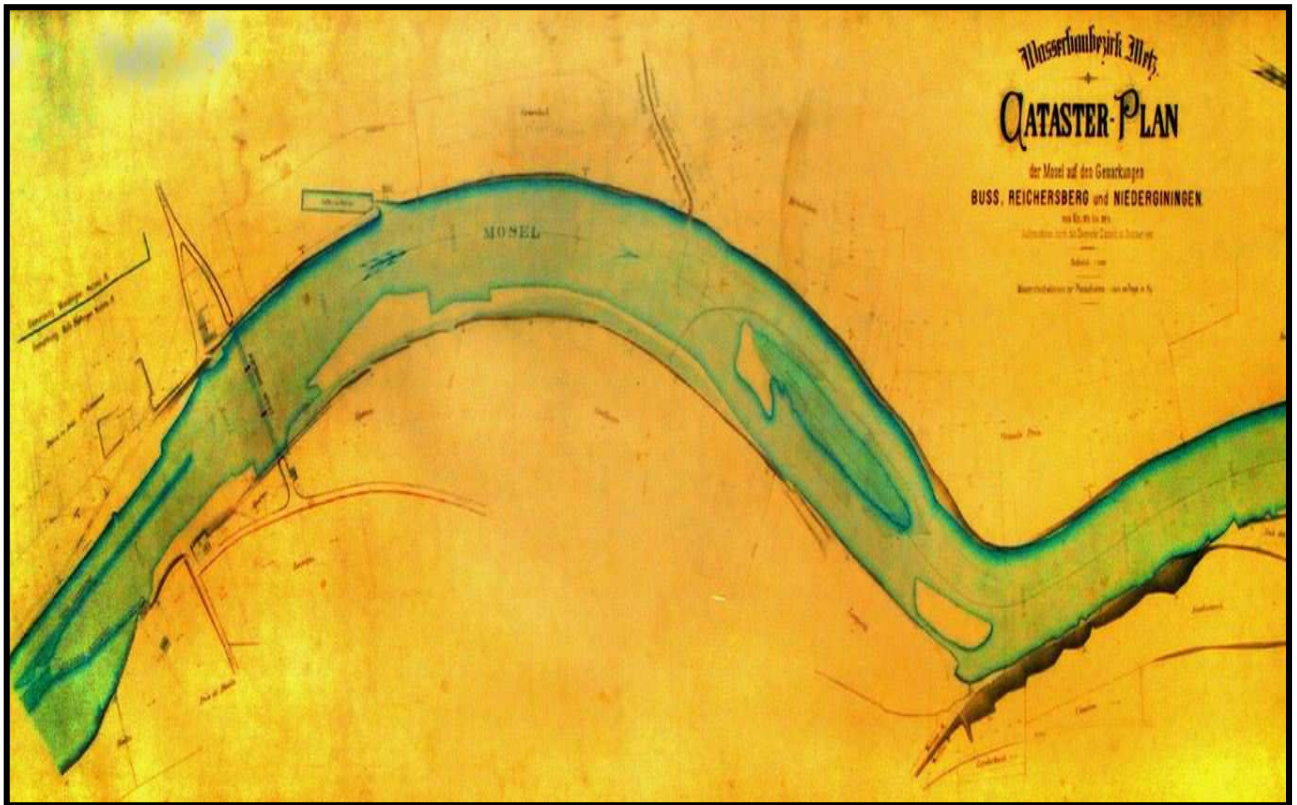


LA MOSELLE



UNE RIVIERE, DES HOMMES...





Gruss von der Mosel — Blettingen
Les bords de la Moselle

Das Schloss
 Château de Blettange

Nels, Metz Serie 101 No. 52

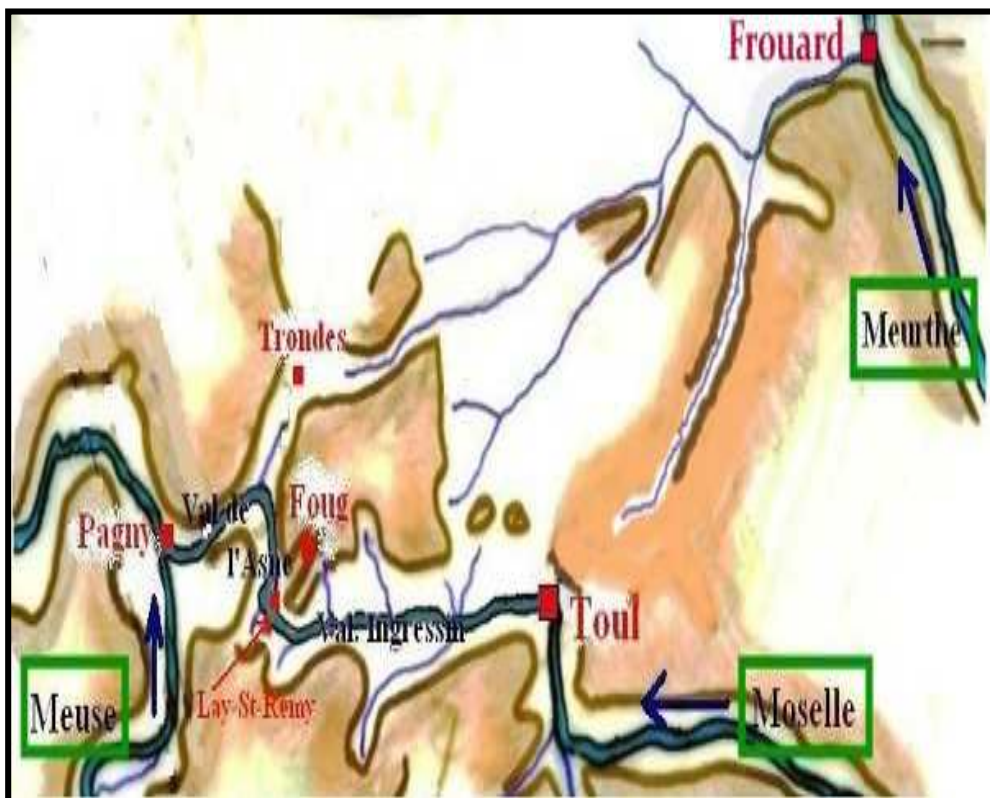
Un peu d'histoire

*Au IV^e siècle la Moselle s'appelait * Mosella*(la petite Meuse). La racine de ce nom vient du latin *Mosa* qui signifie Meuse.*

*Elle était connue des Romains sous l'appellation * Flumen Musalla*.*

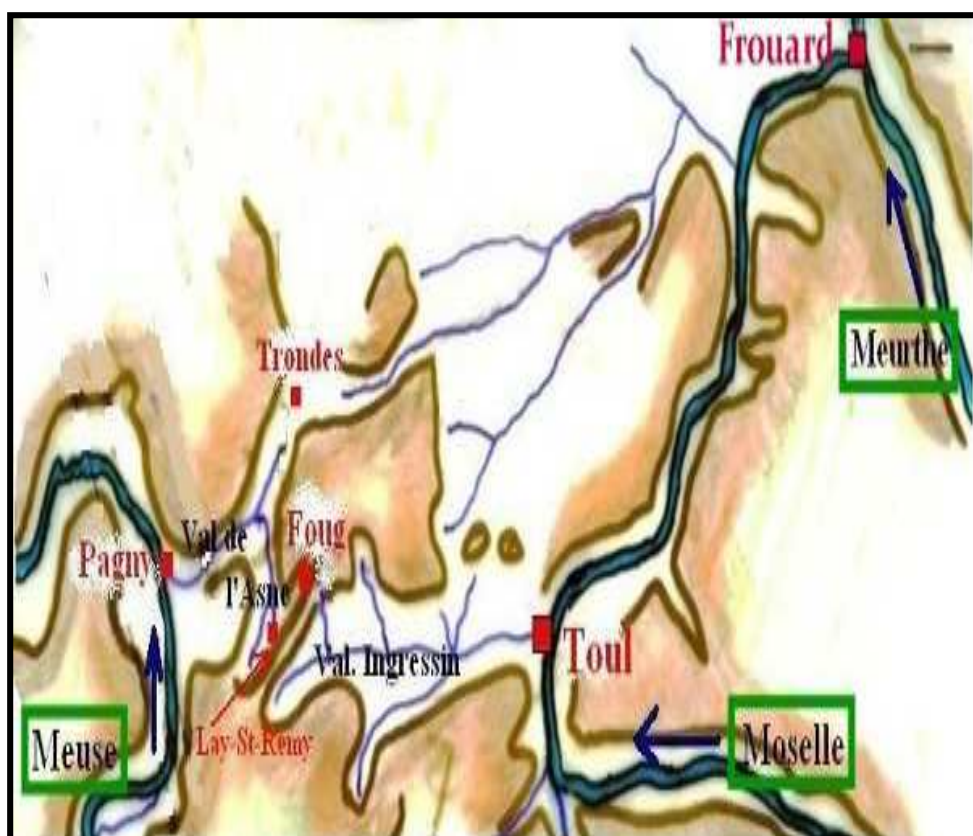
Pourquoi Meuse alors que cet article porte sur la Moselle ?

Il y a quelque temps de cela, à l'époque préhistorique, la Moselle se jetait dans la Meuse qui était un de ses affluents.



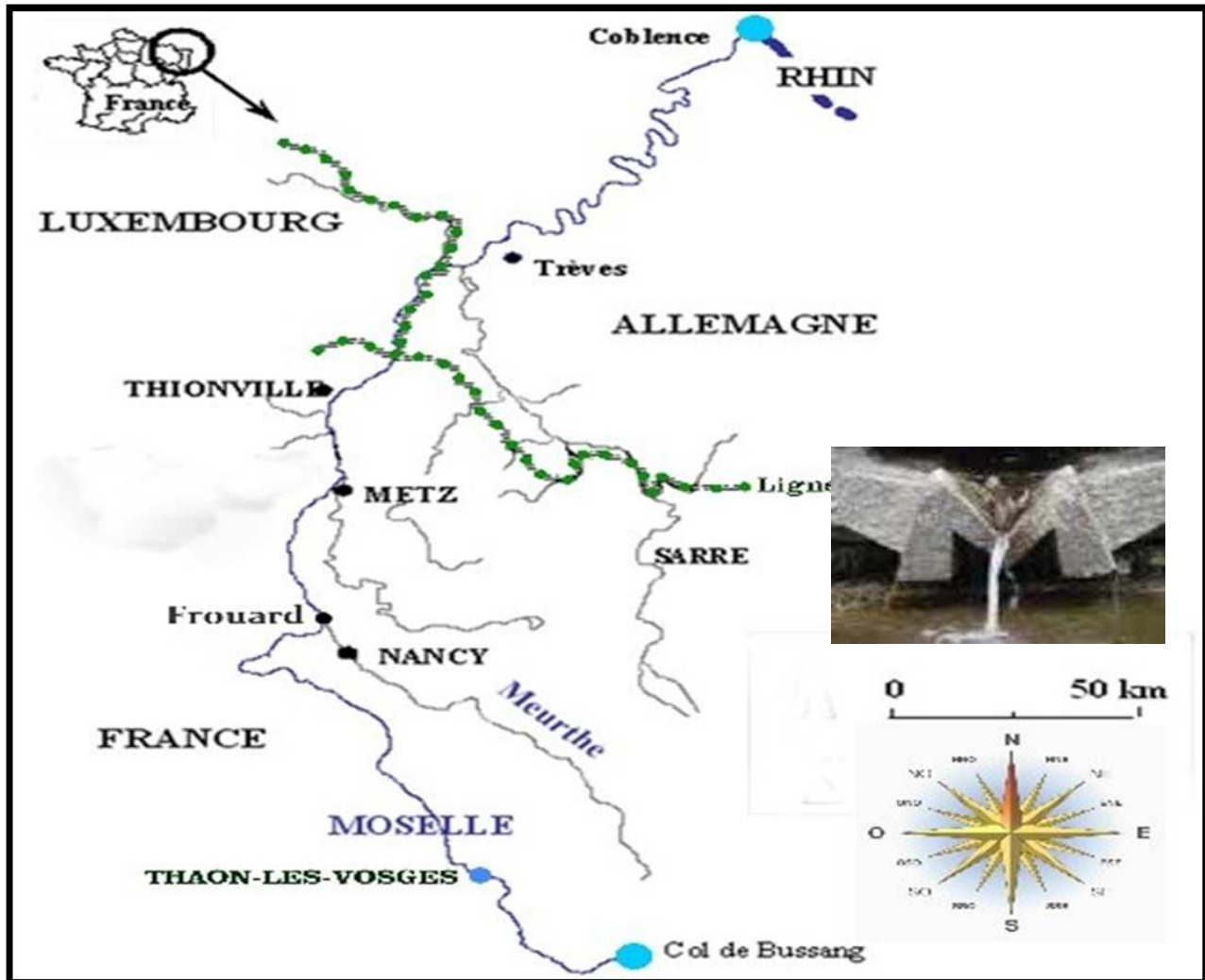
Avant la capture, la Moselle virait à gauche après Toul pour rejoindre la Meuse à Pagny.

Par un phénomène que les spécialistes appellent *La Capture*, la Moselle a changé de vallée et donc sa destinée. Sa capture a eu lieu au début de l'ère quaternaire à hauteur de Toul, la Moselle fut détournée de son cours par un affluent de la Meurthe et rejoignit le cours d'eau principal en aval de Frouard. Cette capture modifia le réseau hydrographique de la région, le nouveau cours d'eau devint la rivière principale et la Meurthe un affluent de la Moselle.



Suite à la capture, la Moselle a viré à droite après Toul pour rejoindre la Meurthe à Frouard, c'est le tracé que l'on connaît aujourd'hui.

La Moselle est une rivière du Nord/Est de la France, et un affluent du Rhin



Une fontaine située à 731 mètres d'altitude près du col de Bussang représente la source officielle de la rivière. Il s'agit en fait de la résurgence de plusieurs ruisseaux dont certains descendent, en souterrains, les pentes du Grand Drumont, un des points culminants (1200 m) des hautes Vosges du Sud.

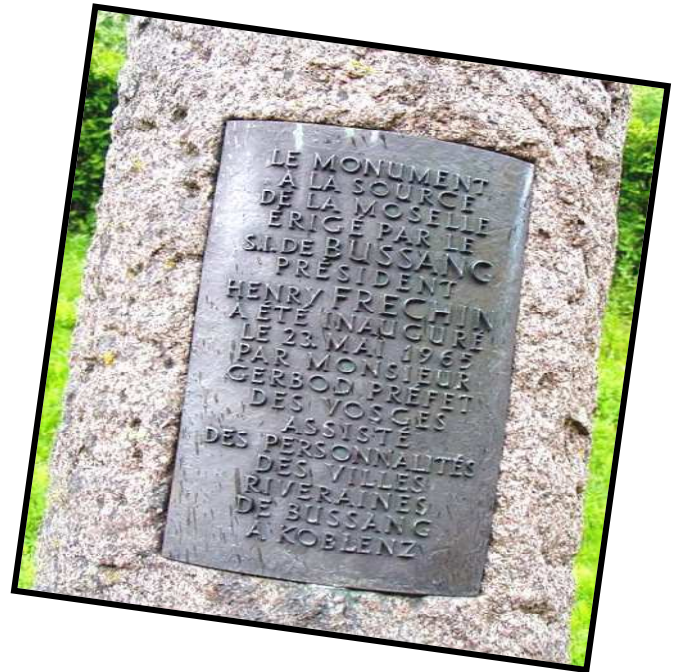
Sa longueur totale est de 560 km dont 314 km en France, 39 km faisant frontière entre le Luxembourg et l'Allemagne depuis 1815, et 208 km exclusivement en Allemagne. Elle quitte le territoire français à Apach à la frontière franco-germano-luxembourgeoise à une altitude de 145m. Sa pente est de 2‰ soit 2m/km.

Outre son affluent principal, la Meurthe, la Moselle est également alimentée par plusieurs cours d'eau importants : le Madon, la Seille et l'Orne.

L'ensemble du sillon mosellan présente une vulnérabilité élevée, en particulier à partir de l'agglomération de Metz.

A titre de repère, le débit de la crue centennale atteint $2040\text{ m}^3/\text{s}$ à Metz et $2570\text{ m}^3/\text{s}$ à Hauconcourt.

De la source....Bussang (F)

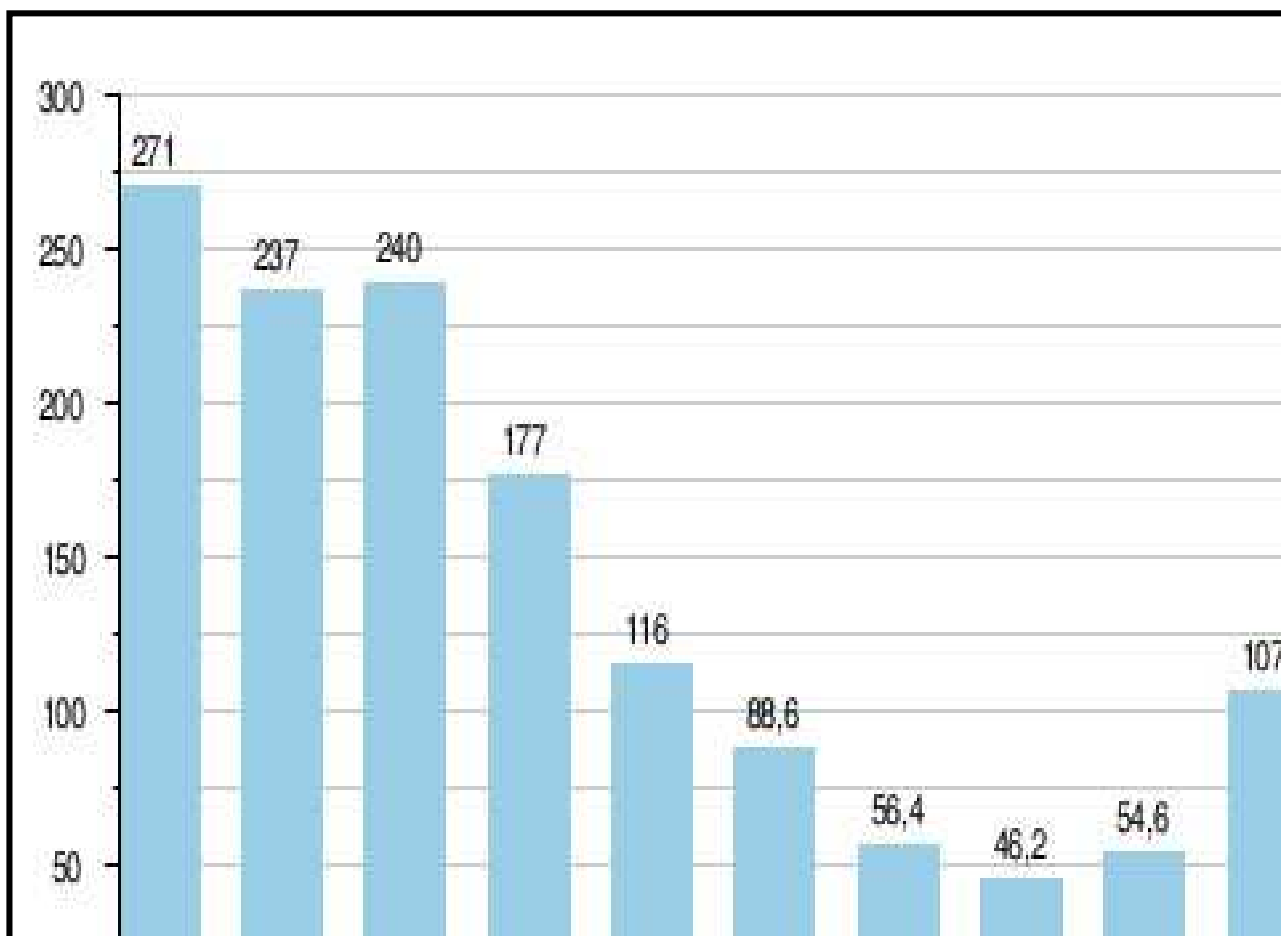


Au confluent.....Koblenz (D)

A Coblenze, la Moselle (en face) et le Rhin lient leur destin et s'en vont ensemble rejoindre la Mer du Nord. L'arrivée de ce long voyage se termine dans le delta Rhin/Meuse aux Pays-Bas.



Débit moyen mensuel (m³/s) mesuré à la station hydrologique de Bertange- Imeldange, données calculées sur 28 ans



CRUE DE LA MOSELLE

Quelques cotes maxima atteintes au barrage d'Uckange au cours de crues précédentes

Décembre 1947 : 7m45	Décembre 1982 : 5m27
Janvier 1955 : 5m95	Avril 1983 : 6m40
Février 1979 : 4m78	Mai 1983 : 6m06
Février 1980 : 4m80	Janvier 1995 : 5m05

SIGNIFICATION DES COTES RELEVÉES AU BARRAGE D'UCKANGE

- 2 m 80 : Cote de surveillance
- 3 m 40 : Cote d'inondation (commencement de débordement général)
- 4 m 00 environ : 1^{ère} infiltration d'eau dans les caves de la vi
Rue de la Tour - Place de Luxembourg
- 5 m 00 : Cote à partir de laquelle la crue est très grave

CONSTATATION S DE LA JOURNEE

Une des plus importantes crues du siècle eut lieu entre le 26 décembre 1946 et le 19 janvier 1947. Cette crue était due à la brusque fonte des neiges vosgiennes, et à l'époque il n'y avait pas de barrage pour réguler le débit d'eau.

Entre Metz et Thionville la Moselle dépassa le taux de débit moyen du Rhin. Les dégâts causés par les inondations furent immenses. Au total on comptera une douzaine de victimes et des milliards de francs (de l'époque) de dégâts. Le niveau de l'eau atteint 1 mètre dans certaines rues de Metz.

La crue de 1983 fut encore plus dévastatrice, car elle dépassa la cote de 1947. Il y eut, cette année -là, 296 villages sinistrés dans les départements de Moselle et Meurthe-et-Moselle.

Les crues principales, outre la crue exceptionnelle de 1947, sont celles d'avril-mai 1983, de février 1990 et de décembre 2001.

Caractéristiques des crues historiques connues de la Moselle

CRUES	1919	1947	1982	1983	1983
Date du maximum à Metz	26/12/1919	29/12/1947	19/12/1982	11/04/1983	28/05/1983
Débit de pointe à Metz (m ³ /s)	1740	2500	1380	1910	1640
Pluies mensuelles par rapport à la normale	env. 2	2,5	2,2	3	3
Jours d'averse max.	2	2	inconnu	5	2
Épisode pluvieux sur les Vosges en mm	250	250	200	300	200
Épisode pluvieux en plaine en mm	80	100	90	100	100
Neige fondue en cm	20	40	inconnue	30	0
Durée crue, en jours	inconnu	7	7	6	7
Type de propagation	inconnu	Rapide	Lente	Lente	Lente

A l'inverse, de graves étiages (débit le plus faible) sont également fréquents, en août 1964 le débit est tombé à 6,85m³/s à la station d'Hauconcourt.

Rue du Pont.. crue de 1983



**Rue de la Moselle, à gauche l'ancienne station d'épuration
à gauche du tonneau, on aperçoit le panneau BOUSSE qui émerge de l'eau**



Rue des Saules



Carrefour entre la rue de l'Eglise (+ 1mètre d'eau) et la rue des Roses



Vue aérienne de Bousse, crue de 1983



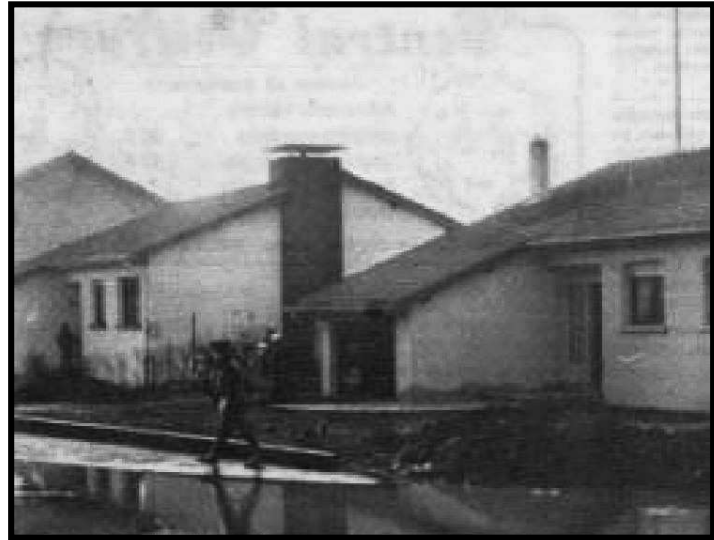
Maisons inondées... rue de la Moselle



Rue de l'Eglise... dimanche 1 décembre 1982

La rue de l'Eglise inondée

Il y avait longtemps



Niveau de l'eau à l'ancienne passerelle de la Centrale de Richemont en 1983



Crue de 1983 Ville de Mondelange et le Cora



Mondelange et l'échangeur autoroutier de l'A31



Usine de l'Air Liquide de Richemont



Les Hauts-Fourneaux d'Uckange les pieds dans l'eau



Que d'eau en mai 1970 ! Patrick et Jacky Robinet



Crue de 1999



En 1997 la classe de CM1 de Bousse a effectué un voyage d'études sur la Moselle. Le voyage s'est déroulé en deux étapes : 1^{ère} étape ...de la source à Metz

2^{ème} étape...de Metz à Coblence.

Ci-dessous les écoliers à Coblence au confluent de la Moselle et du Rhin.



La traversée de la Moselle

L'homme est ainsi fait, chaque fois qu'il rencontre un obstacle sur son chemin : montagne, mer, fleuve ou rivière, il faut qu'il le franchisse.

La Moselle n'échappe pas à cette règle et, depuis la plus haute antiquité, les hommes passent d'une rive à l'autre, plus ou moins commodément suivant les saisons ou les moyens utilisés. Le pont est le luxe suprême. Pendant des siècles, il n'y en avait aucun entre Metz et Thionville. L'été, on pouvait traverser la rivière, en gardant pied, à des endroits où la largeur est réduite et l'eau peu profonde : les gués. Dans notre secteur il y en avait deux : celui reliant Blettange (commune de Bousse) à Mondelange et celui allant de Bertrange à Uckange.

Bien entendu, on pouvait relier les deux rives à l'aide d'une embarcation. Dans chaque village riverain, des habitants exerçaient le double métier de passeur et de pêcheur et faisaient traverser la rivière en barques traversières. Ce droit faisait l'objet d'un bail, adjugé aux enchères par le seigneur du lieu puis par l'administration.

En période de hautes eaux, le métier de passeur était dangereux. Les archives municipales de Guénange nous apprennent que le 8 février 1783, François Poulmaire, passeur de la Basse-Guénange est tombé dans la Moselle. Son cadavre a été retrouvé neuf jours plus tard, sur la rive, vis-à-vis d'Ebange.

Le bac était le moyen le plus sûr et d'une autre envergure que la barque traversière. La traversée de la Moselle s'est faite durant des siècles par ce moyen.

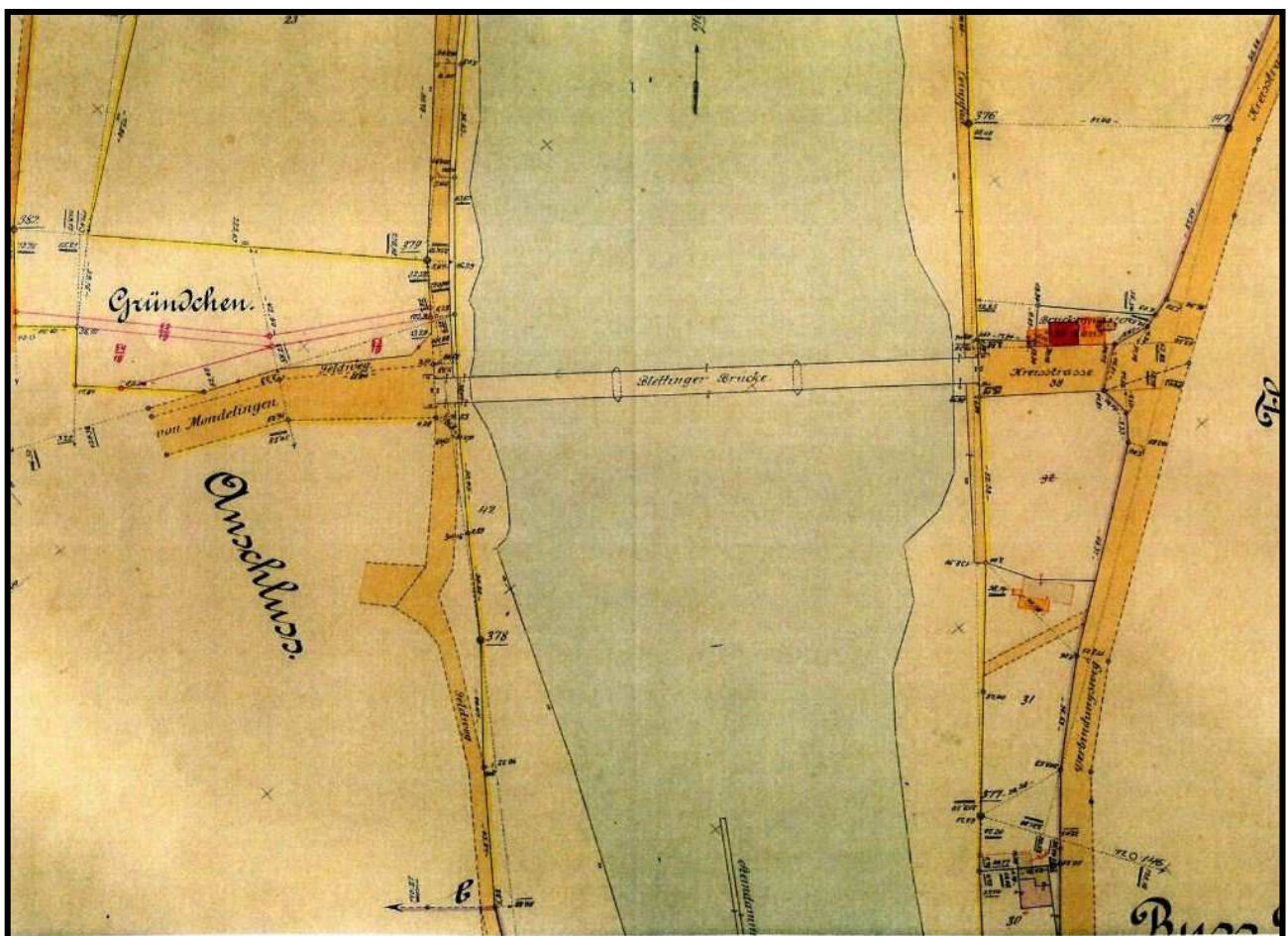
Il transportait voyageurs et marchandises et même du bétail ou un tombereau attelé à son cheval. Le bac était relié à un câble, joignant les deux rives, sur lequel se déplaçait une poulie. Le passeur faisait avancer l'embarcation en s'appuyant sur une longue perche. Un bac assurait la navette entre Bertrange et Uckange depuis le début du XVIIIe siècle. Il fut supprimé en 1933, l'année de la mise en service de deux ponts militaires, reliant Guénange et Uckange. Il sera rétabli par les Allemands pendant l'occupation, lorsque ces deux ponts auront été détruits en juin 1940.

Type de bac destiné à la traversée de nos rivières



Le pont de Bléttange

Le franchissement de la Moselle à Bousse fait l'objet d'études à partir de 1864.

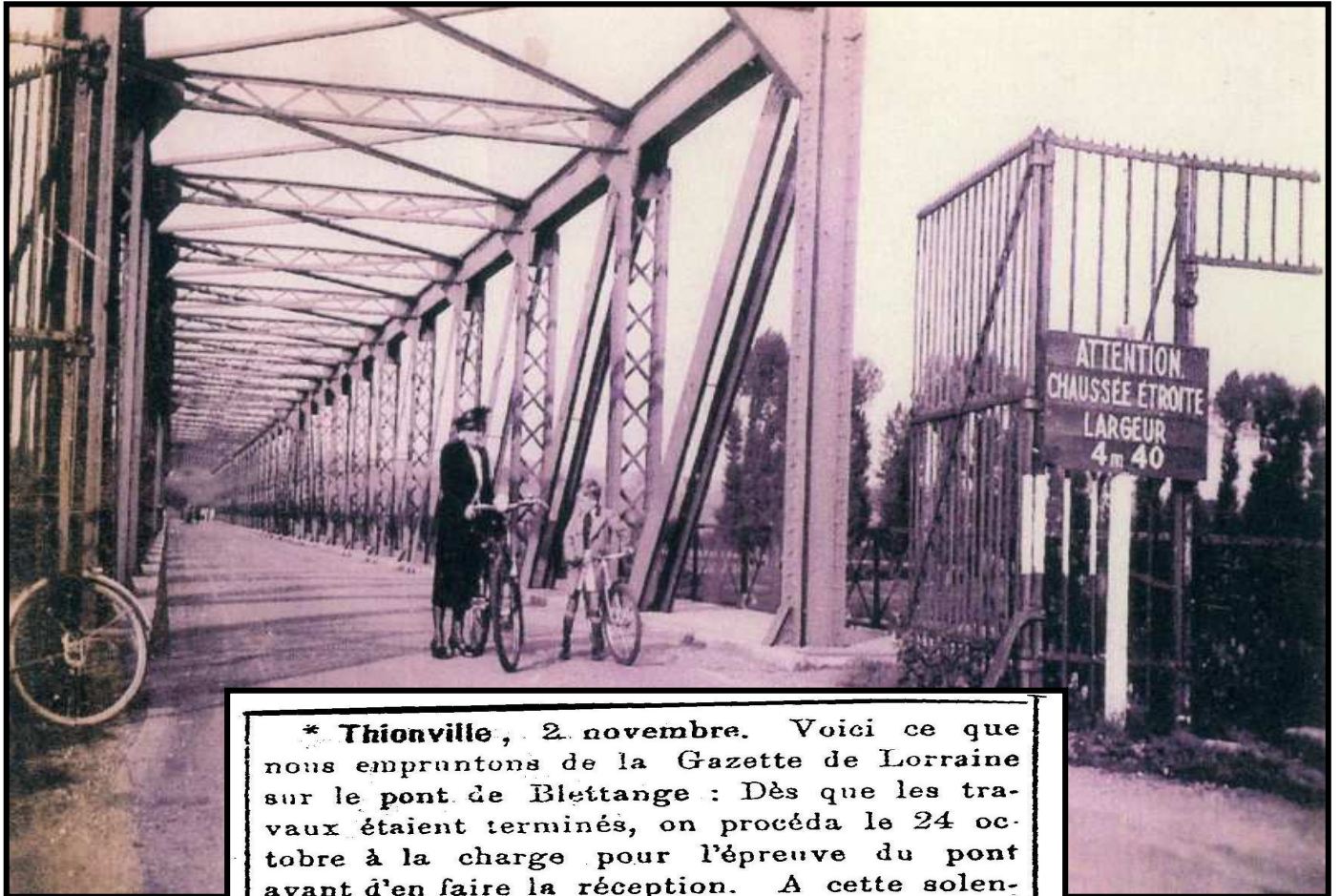


Ce n'est que quinze ans plus tard, à la fin du Second Empire, alors que la région est passée sous administration allemande, que sera entreprise la construction du pont de Blettange, à environ 200 mètres en aval du pont actuel. Son emplacement est encore nettement visible en venant de Mondelange, le CD8 menait en ligne droite au pont en passant derrière les habitations, les anciennes piles émergent encore de la rivière.

Ce pont comportait une partie supérieure métallique reliant Blettange (commune de Bousse) à Mondelange. Les communes intéressées par la construction de ce pont durent verser une quote-part. Guénange s'acquitta d'une somme de 1480 marks.

Les travaux de construction ayant été achevés le 19 octobre 1879, les essais eurent lieu dès le 24, ainsi qu'en rendent compte la " Gazette de Lorraine " et la " Diedenhoffer Zeitung "

Chaque ouverture du pont, mesurant 55,5 mètres, a été chargée d'une masse de 130 tonnes ; la tension des arches s'étant révélée minime, et ayant disparu après enlèvement de ces masses, le pont fut mis en service le 16 novembre 1879. Le pont fut contrôlé en maintes occasions, notamment en 1890 et 1898.



* **Thionville**, 2 novembre. Voici ce que nous empruntons de la Gazette de Lorraine sur le pont de Blettange : Dès que les travaux étaient terminés, on procéda le 24 octobre à la charge pour l'épreuve du pont avant d'en faire la réception. A cette solennité assistaient : M. Siegfried, directeur de l'arrondissement, représentant le cercle, M. le député Lorette, représentant la commission de la voirie, MM. Marchal, Vaillant, Grosse, maires, M. Wendel, conseiller et ingénieur du gouvernement et M. Grevelding, ingénieur à Thionville, représentant l'administration des constructions, sous laquelle direction en chef le pont a été construit, et M. Stettner, ingénieur, qui a surveillé tous les travaux. Furent présents en outre les deux entrepreneurs M. Duperiez de Metz, et pour la forge de Kaiserslautern, M. Muller, ingénieur en chef. Chaque ouverture du pont mesurant 55,5 mètres de support a été chargée d'un poids de 130,000 kilogr. qui resta pendant quelque temps à la même place, afin de pouvoir contrôler la tension des arches. Le résultat a été très satisfaisant, car la tension a été minime et disparut immédiatement après l'enlèvement des deux rouleaux et autres voitures fortement chargées. Ces résultats constatés, M. Muller, ingénieur en chef, remit le pont à l'administration des constructions, qui comme on sait a l'intention d'en faire l'ouverture très prochainement.

Gérant : F. Hollinger.

Dès sa mise en service, le droit de passage est appliqué, tendant à amortir au moins partiellement les frais de la construction.

Un garde (ou fermier) avait une maison à sa disposition (rive droite). Il devait délivrer aux passagers des quittances extraites d'un registre à souches. Le tarif devait être affiché aux deux extrémités du pont. Le lieu du péage devait être éclairé aux frais du fermier à l'aide d'une lanterne depuis le lever jusqu'au coucher du soleil, même par clair de lune.

Le péager devait être présent en tout temps, de jour comme de nuit. La perception du droit de péage était adjudgée par voie de soumission au plus offrant.

Le premier péager fut M. PIERSON, dont le bail couvrait la période du 15 novembre 1879 au 1^{er} avril 1881. Le prix du fermage était de 2900 Marks/l'an.

Exemple de tarifs appliqués pour la traversée d'un pont situé au sud de Metz :

- pour un chariot ou autre véhicule à quatre roues : 6 sols
- pour un véhicule à deux roues : 4 sols
- pour un cheval chargé et autre bête de somme y compris conducteur : 2 sols

Le péage n'est pas dû au retour s'il se fait le même jour

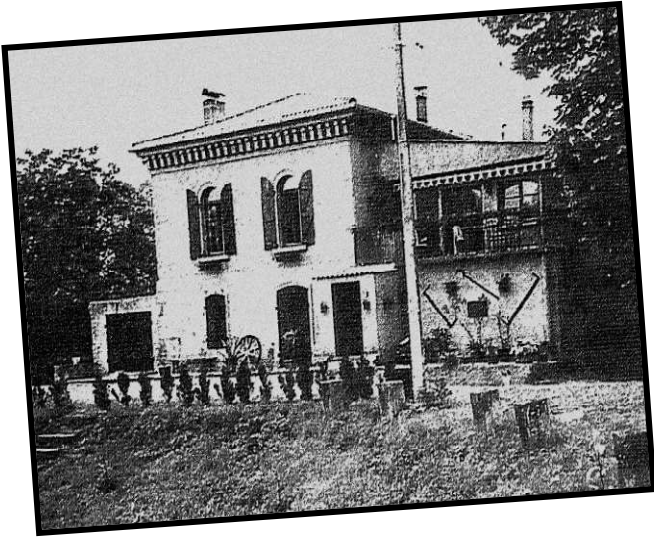
- pour un homme à cheval : 1 sol
- pour une personne à pied : 6 deniers
- pour un bœuf ou vache : 3 deniers
- pour un veau ou porc : 2 deniers
- pour un mouton, une brebis, une chèvre : 1 denier

Le fermier devra respecter rigoureusement le tarif sous peine de poursuites

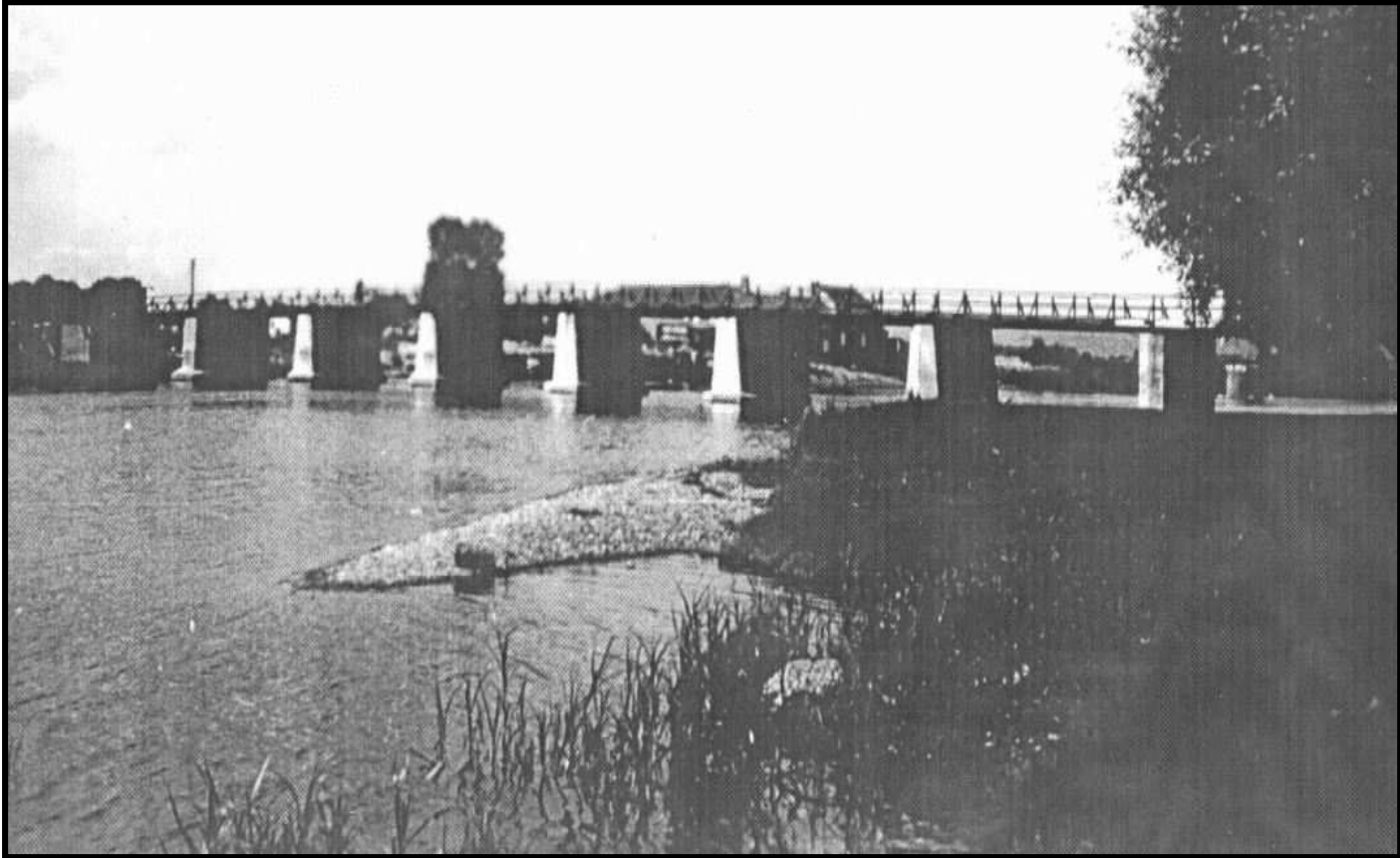
Les péages sur certains ponts de la Moselle comme ceux de Blettange et de Hauconcourt furent supprimés le 1^{er} avril 1903

**Maison occupée par le péager
sur la rive droite de la Moselle**

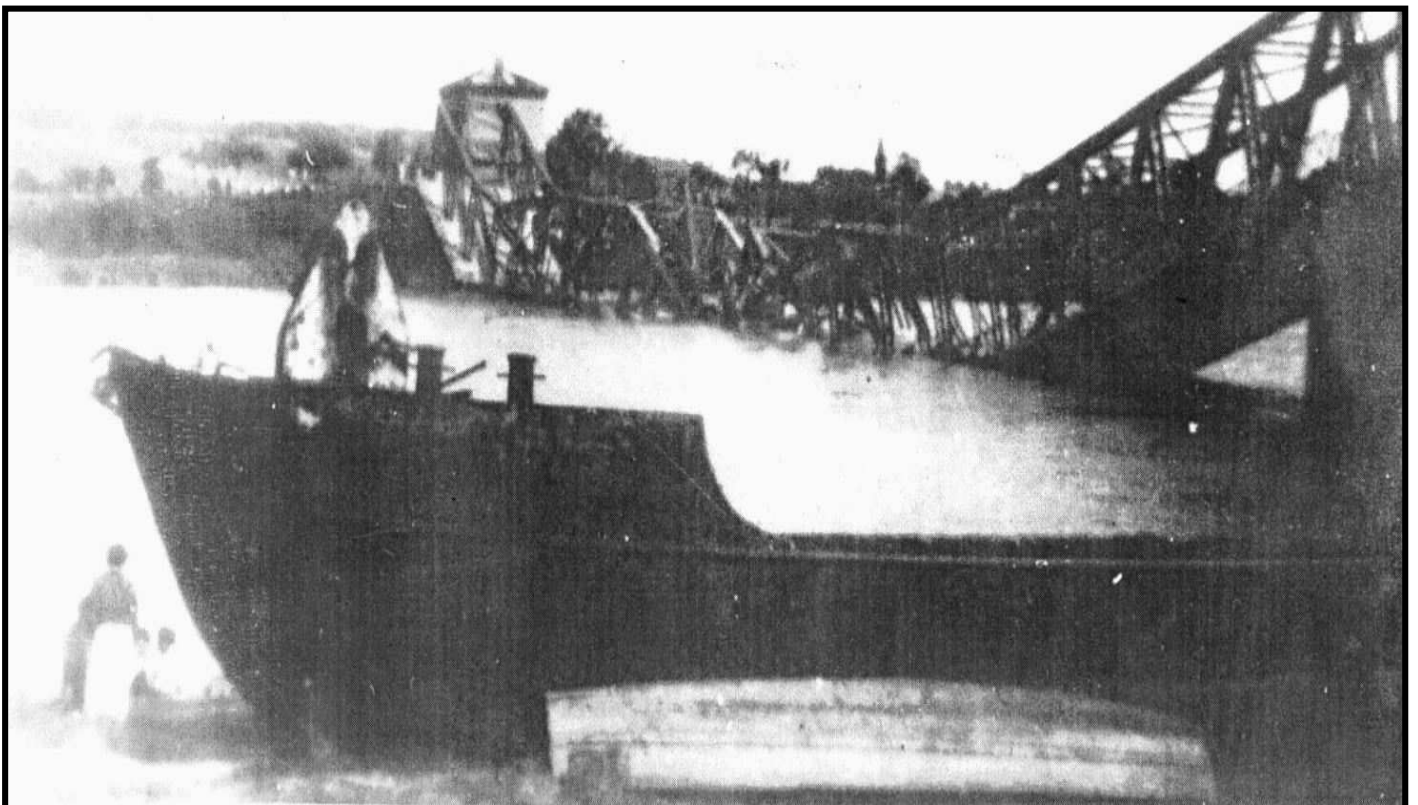
Propriétaire actuel : M. Robinet

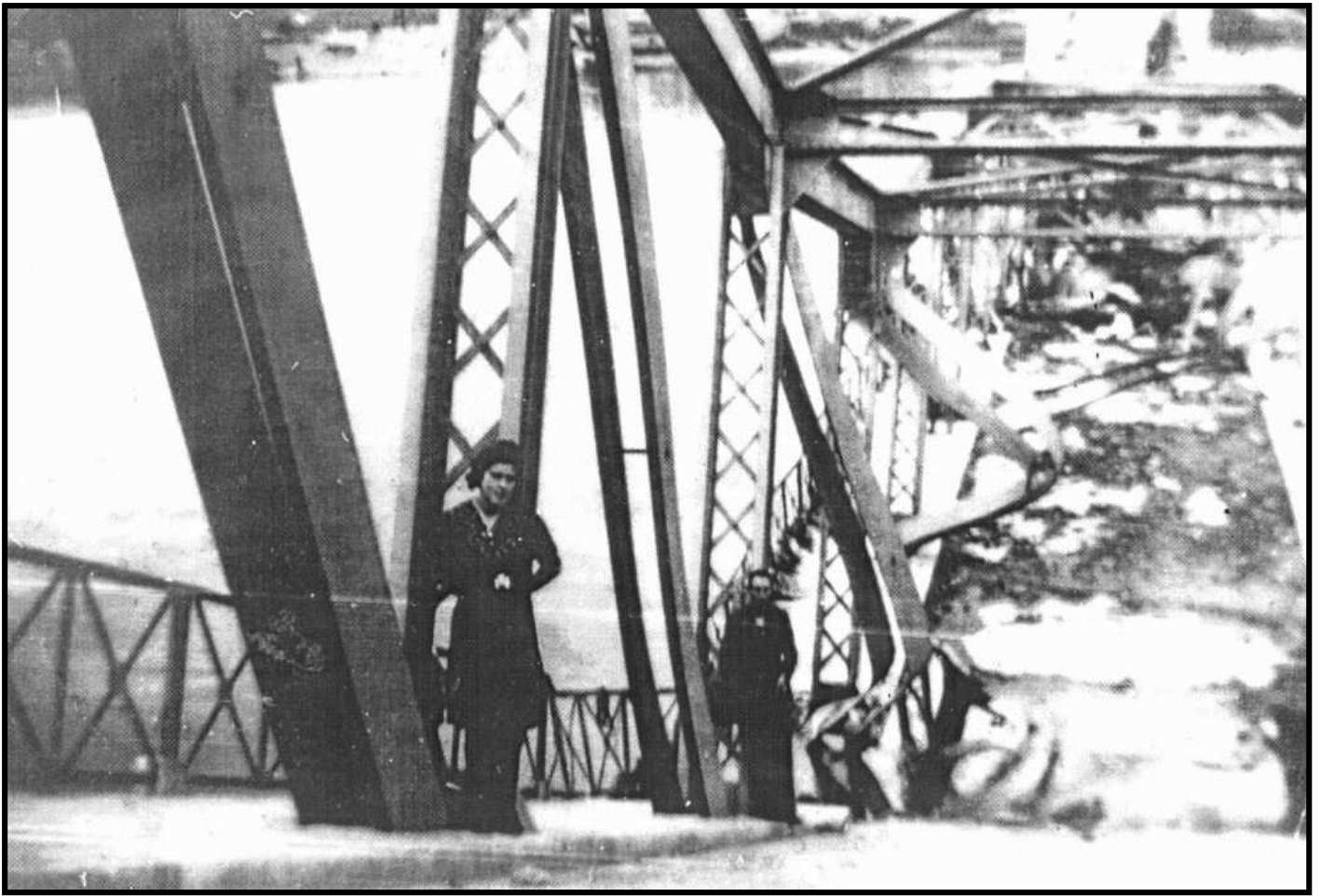


Mme Soudit Suzanne et ses filles Ernestine, Yvonne, et Lucie

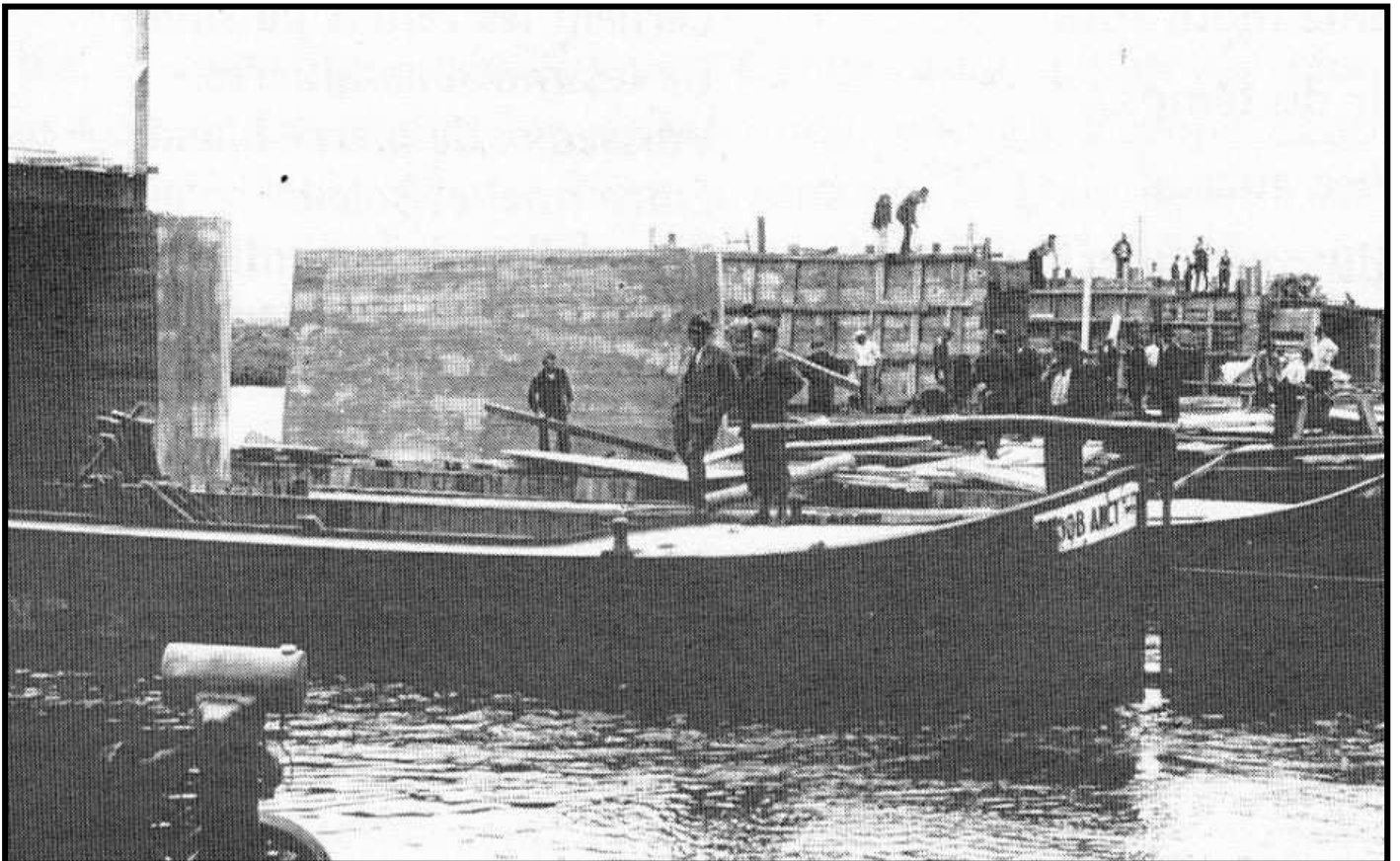


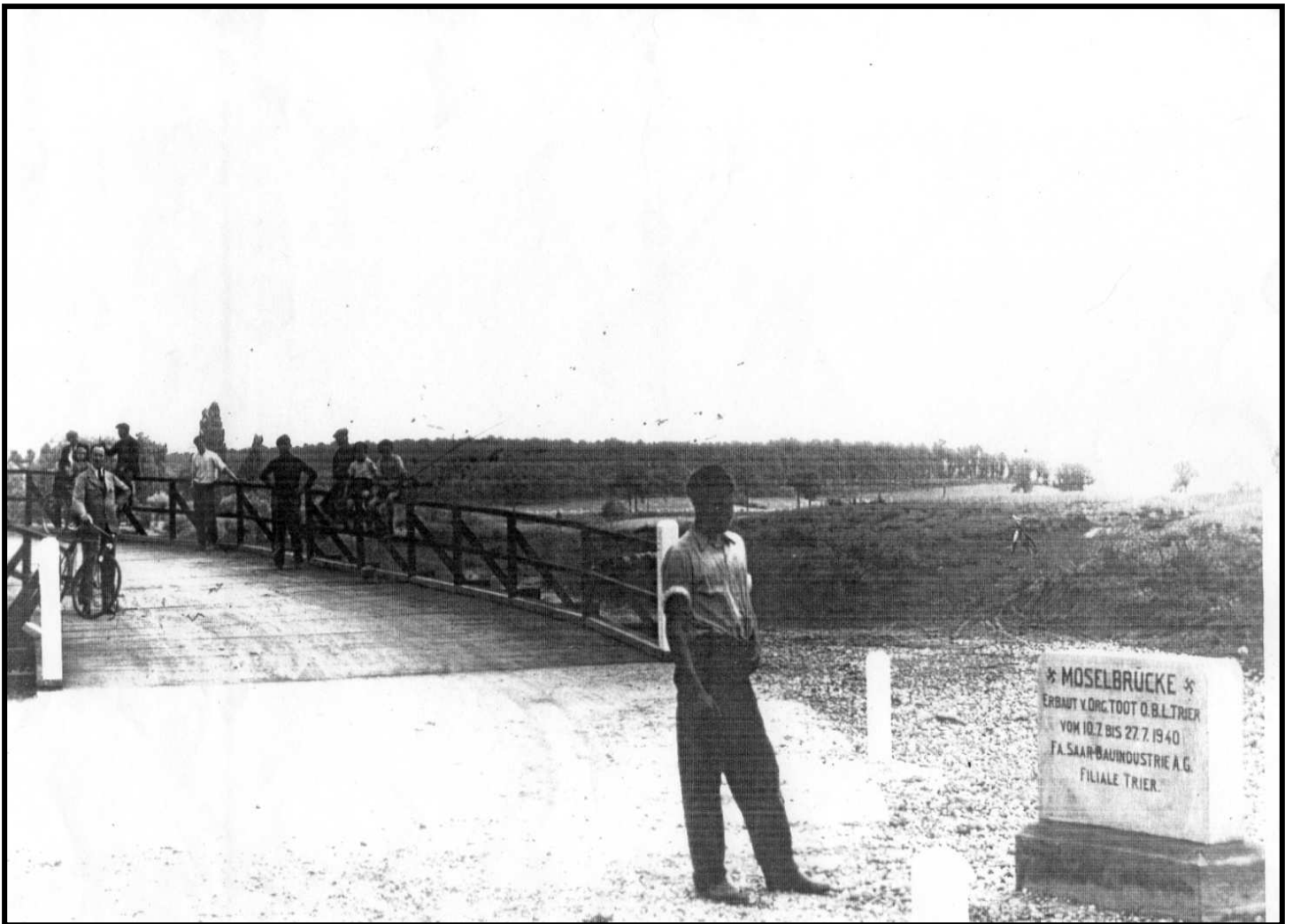
Lors de la débâcle de juin 1940, le pont fut dynamité par l'armée française en retraite, dans le but de retarder l'avance ennemie





Les Allemands le remplacèrent par un pont provisoire en bois reposant sur les piliers maçonnés.





C'est L'Organisation (allemande) Todt, qui fut chargée de la reconstruction.



En 1944, ce furent les alliés qui le détruisirent à partir de batteries situées dans la forêt à l'Est de Bousse.

Un pont provisoire fut alors construit (par des Boussois) à l'emplacement actuel.



Il resta provisoire durant 34 ans, puisque sa réfection fut entreprise un siècle exactement après l'édification du premier pont de Blettange en 1879.

On ne put que déplorer un rétrécissement de la chaussée au profit de plus larges trottoirs, peu appréciés des automobilistes.

C'est à deux kilomètres en amont, sur le ban d'Ay-sur-Moselle, que fut construit un vrai pont, tout neuf !

Personnes ayant travaillé à la construction du pont actuel



- | | | | |
|---|------------------|----|-------------------------|
| 1 | Derosier Louis | 8 | Guarato Lindo |
| 2 | Rock Justin | 9 | Guarato Antoine |
| 3 | Duval Henri | 10 | Derosier Charles |
| 4 | Kirche Henri | 11 | Kirche Victor |
| 5 | Gorletti Pierre | 12 | Telesfore Peleto Favari |
| 6 | Born Georges | 15 | Klein Alfred |
| 7 | Derosier Isidore | | |

13-14 Ingénieurs Entreprise Schnitzler

LA RECONSTRUCTION DES PONTS EN MOSELLE DEPUIS 1945

par M. Gilbert DREYFUSS

Les destructions de la Guerre 1939-1945 ont représenté en France, et tout spécialement dans ce département, un véritable fléau en comparaison de celles de la précédente Guerre mondiale.

Leur ampleur fut si grande que, vingt années après la fin des hostilités, leurs effets sont encore loin d'avoir complètement disparu.

Il est vrai que la libération assez lente de la Moselle avait laissé aux armées allemandes le temps de mettre au point une destruction systématique.

Alors que la III^e armée américaine du général Patton, à laquelle était rattachée la division Leclerc, avait pu s'emparer de Nancy le 15 septembre 1944, la libération n'intervenait pour Metz que le 22 novembre, et, à l'est du département, le 9 décembre seulement pour Sarreguemines.

Ainsi, de septembre à décembre 1944, l'armée allemande eut-elle le loisir de faire sauter chez nous quelque 655 ponts.

Encore, ce chiffre ne représentait-il pas la totalité de nos ouvrages détruits, car il fallait tenir compte des séquelles de 1940.

Il fut nécessaire d'attendre le début de 1947 pour connaître l'ampleur exacte du désastre, car l'inventaire même en était extrêmement malaisé : routes impraticables en raison des dégradations subies, zones minées et inaccessibles. Au point que, devant l'impossibilité d'approcher, certains relevés d'ouvrages durent être faits à la jumelle.

Finalement, le bilan s'établissait de la façon suivante : 695 ponts détruits correspondant à une longueur de brèche voisine de douze kilomètres.

Docteur Jean KIFFER

*Député de la Moselle
Maire d'AMNEVILLE*

PARIS, le **2 AVRIL 1993**

*Monsieur Philippe LEROY
Président du Conseil Général de la Moselle*

57000 METZ

COPIE

N/REFER : CAB/93/1497 - KJ/LE - MONDELANGE 31

Monsieur le Président,

Mon attention a été attirée sur le devenir du Pont de Bousse, sur le CD 8, reliant cette commune à Mondelange.

Il semblerait, d'après les services de la DDE Subdivision Thionville Sud, qu'il est envisagé d'interdire prochainement la circulation de tout véhicule sur ce pont.

Or, celui-ci est un lien historique entre les deux rives de la Moselle et très fréquenté par les populations qui ressentiraient mal la rupture de ce franchissement qui est, je le rappelle, le seul lien de ma circonscription entre les deux rives de la Moselle.

C'est pourquoi je souhaiterais connaître la position du Conseil Général sur ce problème, et ses propositions.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations distinguées.

*Le Député
Docteur Jean KIFFER*

DÉPARTEMENT DE LA MOSELLE



NUMÉRO : 25 OCT. 1994

Affaire suivie par : J.M. FICKENT
TEL. 87.34.75.85

Monsieur AUBRON
Conseiller Général de la Moselle

Mairie de

57310 GUENANGE

N/REF : DEAE/ATO-JMP/CG

OBJET : RD 8 - Pont de BOUSSE

Monsieur le Conseiller Général,

Par lettre du 3 Octobre 1994 vous me faites part de votre souhait de voir le Pont de BOUSSE remis en état.

Cet ouvrage ancien et de constitution hétérogène aurait dû être détruit lors de la construction de la RD 8 bis et d'un nouvel ouvrage sur la MOSELLE.

Toutefois, il reste emprunté par de nombreux usagers, de l'ordre de 3.700 véhicules/jour, pour la plupart locaux, circulant avec des véhicules légers.

En conséquence, il m'apparaît souhaitable que le Conseil Général continue à entretenir cet ouvrage, afin que la circulation des véhicules légers puisse s'y maintenir.

C'est donc dans ce sens que je compte soumettre prochainement une proposition à l'Assemblée.

Veuillez agréer, Monsieur le Conseiller Général, l'assurance de ma considération distinguée.

Philippe Leroy
LE PRÉSIDENT,

Philippe LEROY

Les élus de Bousse unanimes pour le maintien de leur pont

Ordre du jour chargé pour le premier conseil de l'année avec notamment la présentation du compte administratif de l'exercice 1993 et la grave menace qui pèse sur le pont de Bousse.

Le problème concernant le pont avait déjà été débattu en 1972. Ce pont était appelé à disparaître et la municipalité de l'époque avait réussi à obtenir son maintien.

Ce sursis devrait arriver à son terme car, suite à une inspection de la DDE de la subdivision de Thionville-sud, il était envisagé de supprimer à court terme la circulation des véhicules légers au passage du pont du CD8 reliant les communes de Bousse et de Mondelange. Un échange de courrier entre divers élus, le département de la DDE a abouti à la tenue d'une réunion en mairie de Bousse le 21 décembre dernier en présence des maires ou représentants de six communes concernées et de deux techniciens de la DDE. Il en ressortait que la remise en état du pont se monterait à 1 100 000 F (valeur 1993). Les élus présents étaient unanimes pour le maintien du pont, alléguant qu'avec un passage de 3 700 véhicules par jour, la nécessité de passer par le pont d'Ay-sur-Moselle, tout

l'envoi d'une motion destinée au président du conseil général, motion contenant tous les arguments, (et ils sont nombreux) plaidant en faveur du maintien de l'ouvrage.

Divers

Au fil des débats, la présentation détaillée du compte administratif 1993 fait apparaître un excédent global de 2 842 514,39 F.

Révision des recettes diverses : celle-ci se traduira par une augmentation de 2 % pour la location et l'utilisation de la salle polyvalente et des équipements (cuisine, vaisselle, chaises...). Pas d'augmentation en revanche pour l'école de Musique et les concessions au cimetière.

Subventions : augmentation de 2 % pour les clubs, associations et écoles. Le directeur de l'école de Musique ayant sollicité une subvention sous forme d'indemnité nominative afin d'indemniser les membres du jury de l'examen annuel de l'école, a vu sa demande refusée par 9 voix contre 6. Mutuelle du personnel communal :



Les pont des « soupirs » de Bousse, a ses nombreux partisans pour son maintien.

Traitement des déchets ménagers : la commune s'est engagée à verser 1 F par habitant

membrement de 1987), la dissolution de celle-ci a été adoptée par le conseil. Mission lo-

ce qui induit la suppression de 1 800 heures de formation par jeune.

Du nouveau pour du provisoire

C'est bien connu, il n'y a que le provisoire qui dure. C'est le cas du pont entre Bousse et Mondelange.

Juste après guerre, il fut rapidement construit afin de permettre la traversée de la Moselle.

Aujourd'hui, le Département ne voit plus la nécessité de l'entretenir puisque le « vrai pont » a été édifié sur le CD 8 bis. Aussi a-t-il émis l'hypothèse de le réserver dans un premier temps aux véhicules de moins de 3,5 tonnes puis aux deux-roues et aux piétons. Devant la réaction des maires de Bousse, Mondelange et des communes avoisinantes comme celle de Richemont, le Département reconsidère sa position.

Il étudie actuellement de nouvelles possibilités dont le coût sera chiffré.

Deux orientations semblent se profiler : la remise à neuf de l'ensemble de l'ouvrage qui permettra l'accès à tous les véhicules ou sa réparation pour maintenir la circulation des moins de 3,5 tonnes. Dans les deux cas, sa cession pourrait être proposée à Bousse.

En attendant, la Direction départementale de l'équipement posera des portiques de gabarit pour en limiter l'accès.



Le pont « provisoire » entre Bousse et Mondelange sera-t-il fermé aux automobilistes ?

Un pont bloqué à Bousse



Il fallut faire appel à une grue pour résoudre le problème et rendre le CD8 à la circulation.

BOUSSE. — Hier matin, un incident peu banal a fortement perturbé la circulation sur le CD8, entre Mondelange et Bousse. Vers 9 h 30, un camion venant de Hagondange et transportant des produits pharmaceutiques destinés à la pharmacie de Bousse, s'engageait sur le pont qui est limité à 3,5 tonnes et 2,70 mètres pour la hauteur.

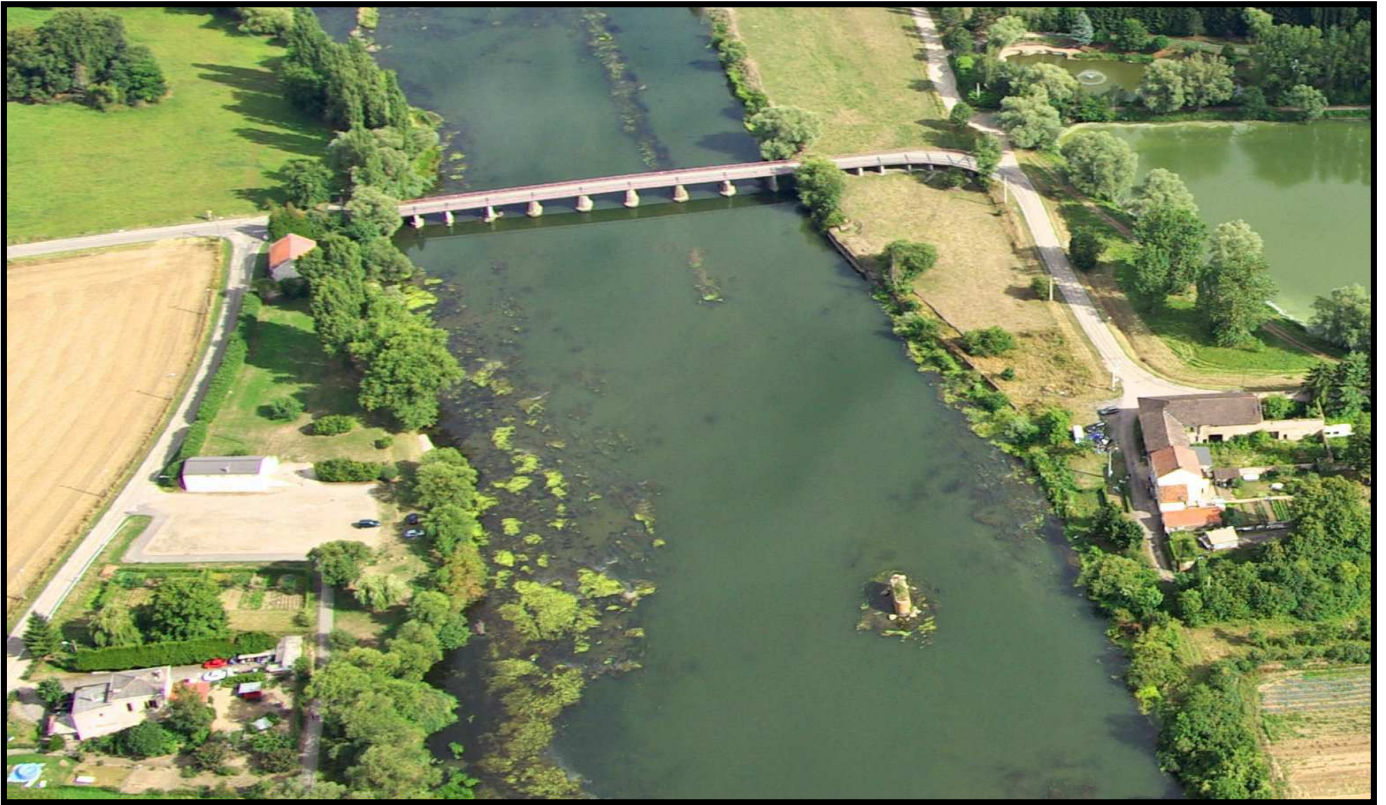
Hélas, le camion pesant dix tonnes pour une hauteur de 2,80 mètres, ratant de peu le gabarit de limitation de hauteur de l'entrée du pont. Il réussis-

sait cependant à accrocher par le toit le gabarit mobile à la sortie du dit pont, entraînant la potence qui devait s'échouer sur le toit du véhicule. Ce dernier, ainsi immobilisé à la sortie du pont, bloquait toute circulation sur le CD8. Alertée aussitôt, la DDE de Thionville, après être venue constater les dégâts, dut faire appel à une grue pour dégager la potence endommagée. La gendarmerie de Guénange était également sur place pour le constat d'usage. Tout devait rentrer dans l'ordre vers 13 h 30.



Vues aériennes du pont aujourd'hui.

au milieu de la rivière on aperçoit une pile de l'ancien pont.



La passerelle de la Centrale sidérurgique de Richemont



Structure indissociable de la Centrale, doublement appréciée car elle permettait :

- * l'accès à l'usine pour le personnel employé à la Centrale
- * aux promeneurs de passer sur l'autre rive de la Moselle vers les étangs.

Construction : 1956

Démolition : 2002

NOSTALGIE

2002 restera dans les mémoires des Boussois et Boussoises comme l'année de la disparition de la passerelle reliant la commune à la Centrale Sidérurgique de Richemont.

Depuis quelque temps déjà, son utilisation était interdite pour des raisons de sécurité. Les conditions météorologiques ont eu raison d'un certain nombre d'éléments de la structure (béton, armature acier ...). Les coûts d'entretien étant trop importants pour l'exploitant de la centrale mais également pour la municipalité qui avait été sollicitée, il a fallu prendre la décision de détruire ce qui fut une caractéristique et même un ouvrage de la commune de Bousse.

Historique de sa construction

Quelques extraits des courriers échangés entre la centrale et la commun

2 février 1956 : à Monsieur le Maire de Bousse

“ Nous avons l'honneur de vous aviser de ce que notre société (Centrale Sidérurgique) a décidé la construction d'une passerelle à piétons qui enjambrera la Moselle. Cette construction aura pour but de faciliter l'accès de nos établissements à notre personnel logé dans la cité que nous avons construite sur le territoire de votre commune “

Le Directeur de l'usine R. PLACET

9 mai 1956 : à Monsieur le Directeur de la Centrale Sidérurgique

“ J'ai l'honneur de vous faire parvenir ci-joint une copie de la délibération du Conseil Municipal de ma commune en date du 4 mai 1956, par laquelle celui-ci a décidé de vous vendre une bande de terrain en vue de l'aménagement de l'accès par Est de la passerelle projetée sur la Moselle .

Le Maire Gabriel ANTOINE

Début 1957

Réalisation de la passerelle

9 juin 1958

“ Comme suite à nos récents entretiens, nous avons l'honneur de vous indiquer les caractéristiques de la passerelle qui surplombe La Moselle

* longueur totale	642m
* longueur de la partie suspendue	150m
* passerelle d'accès côté BOUSSE	72m
* passerelle d'accès côté RICHEMONT	420m

Constitution

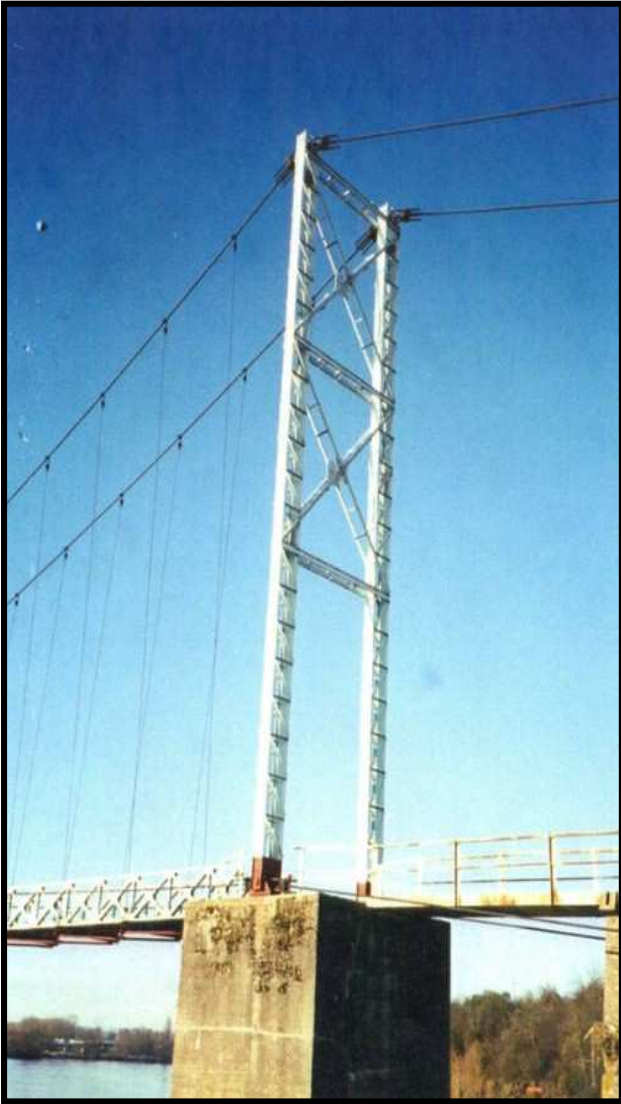
- 1) Une passerelle sur Moselle, type suspendue charge d'exploitation $300\text{kg}/\text{m}^2$, chemin de circulation constitué par deux poutres latérales de 1m de hauteur écartées de 1,60m d'axe en axe et de dalles préfabriquées en béton.
- 2) Passerelle d'accès constituée par deux poutrelles longitudinales en UPN de 180 et de dalles préfabriquées en béton. Garde -corps, mains courantes et lisses en tube, largeur libre 1,50m

Cabinet DILLARD ET BOULY

PARIS

Cette passerelle suspendue, franchissait la Moselle avec de part et d'autre des accès surélevés en béton et permettait le passage en cas de crue.

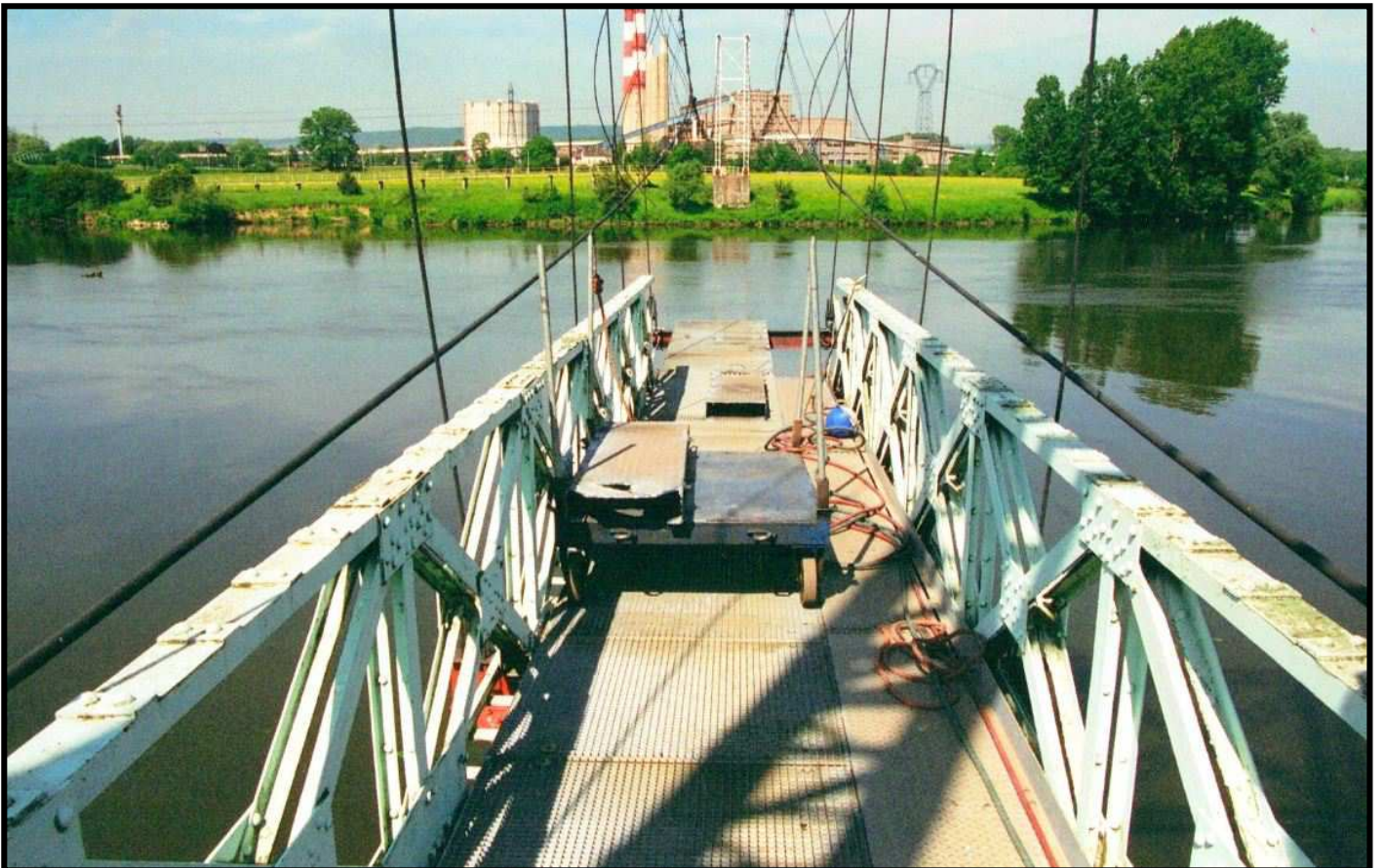




Réfection d'une partie du tablier en 1981



La passerelle en cours de démolition





La Moselle à Blettange il y a cent ans.....et plus

Aujourd'hui le promeneur qui, depuis Mondelange, se rend à la Moselle, n'imagine guère les changements intervenus dans ce secteur, en l'espace de 100 ans. Entre le village et la Moselle, il n'y avait que des champs et des prés, pas de commerces, pas d'autoroute, pas de canal et pas d'étangs. Par contre, au bord de la Moselle, au lieu-dit < Haltewerda >, la ferme Wallech existait déjà. (Halt ! Wer da? : Halte ! Qui va là ?) L'appellation de ce lieu remonte probablement à la guerre de 1870. Les Prussiens occupaient le lieu, coupant ainsi Metz de Thionville, toutes deux encerclées.

Il y a 150 ans, la navigation fluviale s'effectuait dans le chenal de la Moselle. Un chemin de halage longeait la rive gauche de la rivière. Imaginons un instant des chevaux tirant une ou plusieurs péniches montant ou descendant le cours d'eau. A 300 mètres au nord de la ferme, le promeneur découvre **le port de Blettange** (130m sur 20m). Il était en communication avec la Moselle. On y chargeait minerai de fer et produits usinés provenant de Moyeuve, Rosselange, Jamailles. On déchargeait aussi les péniches de charbon en provenance de la Sarre destiné aux usines du secteur. A l'entrée, **un pont mobile**, large de 7 mètres, était refermé après le passage des bateaux pour éviter une interruption de la navigation. Il faut rappeler qu'une voie ferrée étroite partait du port pour rejoindre Moyeuve, la traction était animale de 1842 à 1862. On a du mal à imaginer ces wagonnets lourdement chargés tirés par des chevaux.



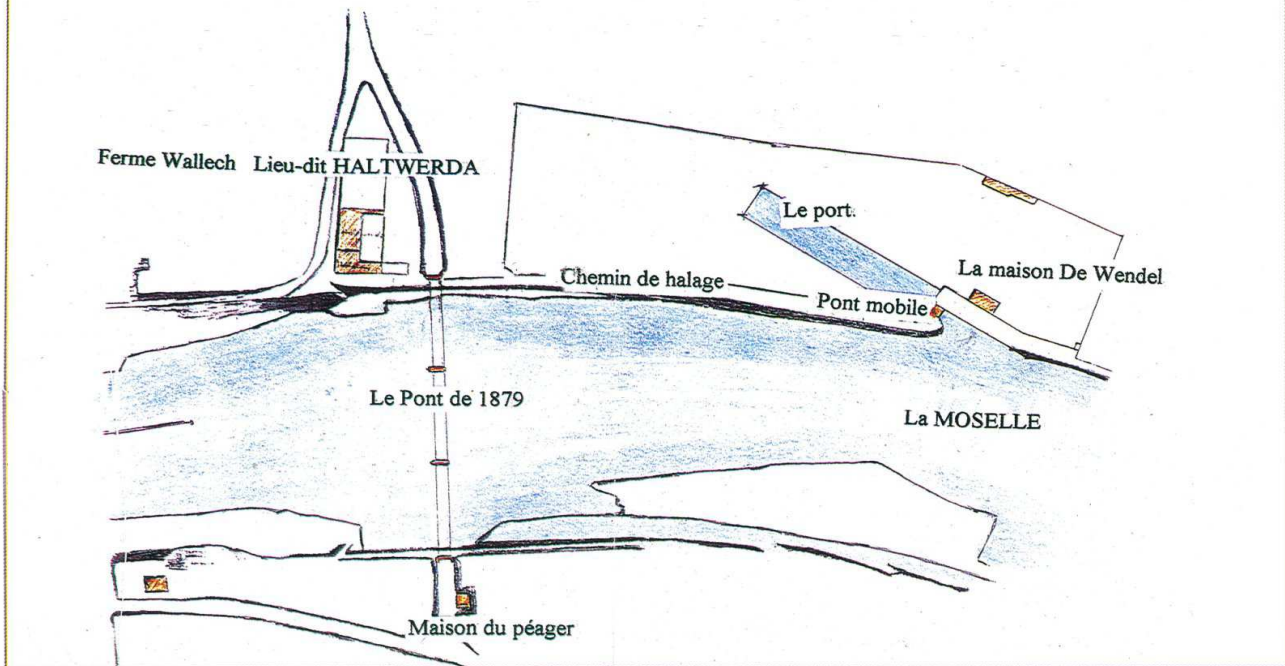
*Le pont mobile - La maison de Wendel
(photo prise sur le chemin de halage).*

le port ← pont mobile → la Moselle

Le garde, préposé à la manœuvre du pont mobile, logeait à quelque mètres de là, dans la maison dite De Wendel. Cette maison porte encore des repères d'inondations : 28 février 1844, 10 et 12 novembre 1910.

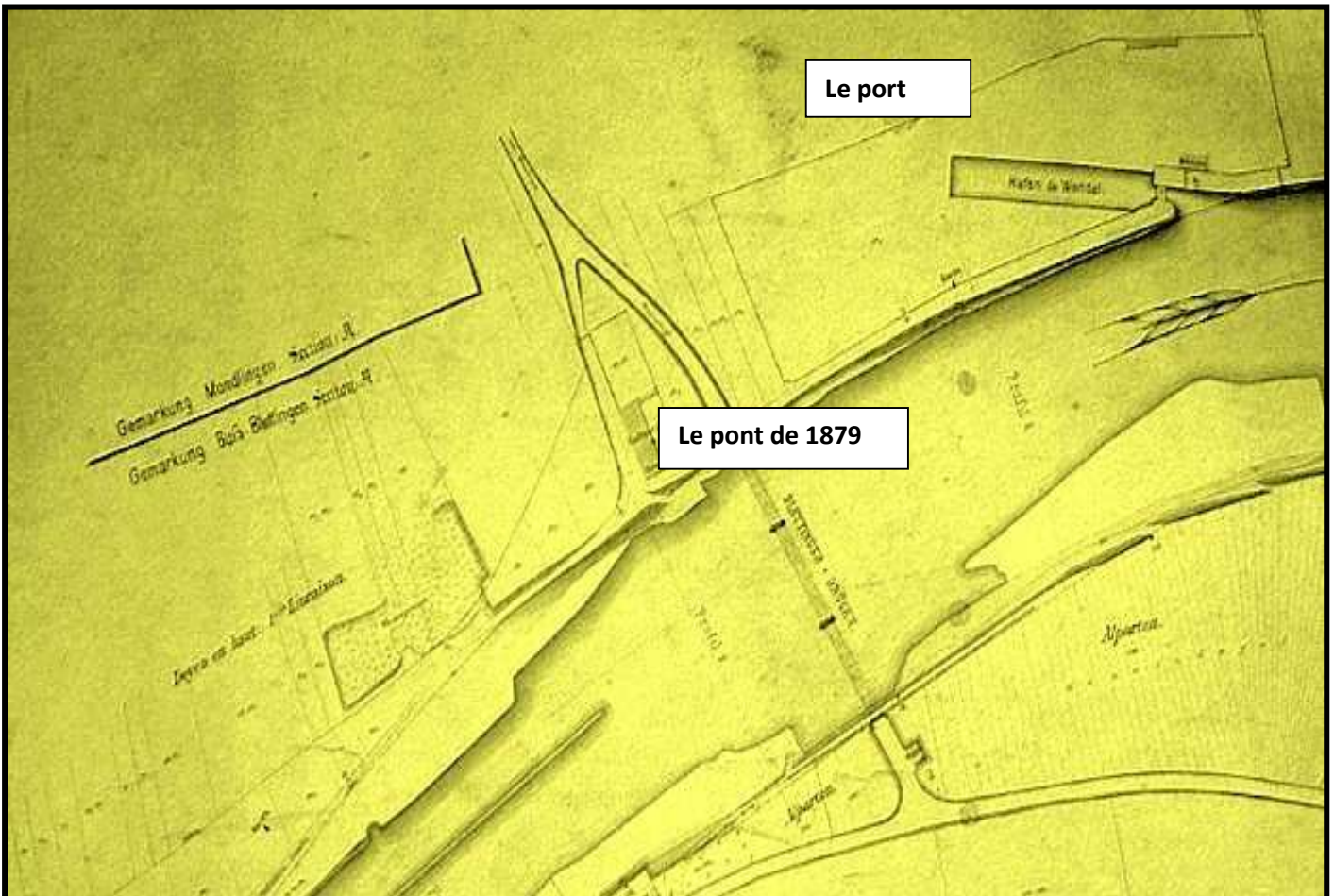
Vers MONDELANGE

Plan de 1891 d'après relevés de 1890



Le port

Le pont de 1879



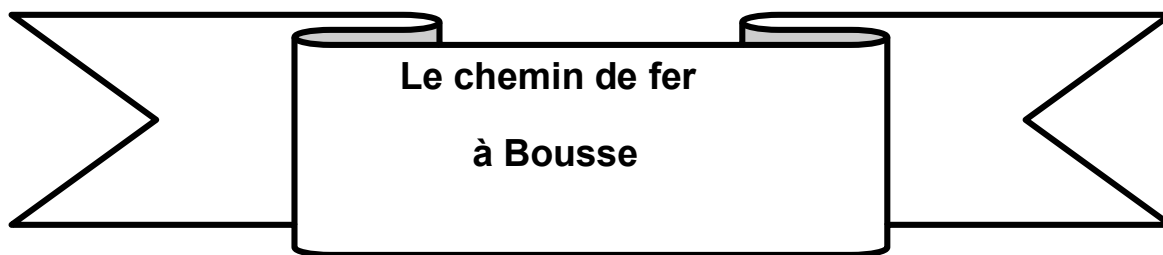


La maison De Wendel aujourd'hui propriété de M. Thil



La maison De Wendel qui comportait une vaste écurie servait d'habitation à l'employé chargé de la réception et du départ des wagonnets, de la manœuvre du pont, ainsi que des soins aux animaux de trait. Elle porte les traces des crues importantes de février 1844 et de novembre 1910. On distingue encore la plaque en allemand *HOCHWASSERSTAND NOVEMBER 1910 *





Le chemin de fer privé DE WENDEL

La famille DE WENDEL, déjà propriétaire des Forges d'Hayange en 1704, se porte acquéreur des Forges de Moyeuvre en 1811, marquant ainsi l'implantation des DE WENDEL dans la vallée de l'Orne. Bientôt les forêts environnantes ne suffisent plus à fournir le charbon de bois nécessaire à la fabrication de la fonte. Il faut donc recourir au coke plus performant. Vers 1826 – 1830, on fait venir de la houille de la Sarre et plus précisément des mines de LUISENTHAL et GEISWEILER, c'est à dire des environs de SARREBRUCK. Cette houille est transportée jusqu'au cours d'eau, chargée sur des bateaux houillers qui descendent la Sarre jusqu'au confluent de la Moselle pour ensuite remonter le cours jusqu'à UCKANGE où le combustible est déchargé. Les bateaux houillers sont plats. Ils sont généralement regroupés par trois, formant un train, le maître-bateau pouvant atteindre 35 mètres de long sur 6 mètres de large. Un tel train déplace environ 180 tonnes de fret.

Pour le haler, il faut de 6 à 12 chevaux, selon que les eaux sont ou non faciles. Les traits des bêtes sont noués à la corde de halage elle-même fixée à la pointe du mât du maître-bateau. Le voyage est lent mais il est peu coûteux : 4 centimes du km au lieu de 17 par roulage. Les maîtres des forges ont leur propre flottille, avec, très tôt, des remorqueurs à vapeur dont le dernier cesse de fonctionner en 1856. A partir d'UCKANGE, le combustible est voituré par chariots jusqu'aux forges d'HAYANGE et de MOYEUVRE. Mais le voiturage d'un matériau lourd est compliqué et abîme les routes aussi, en 1842, DE WENDEL crée deux voies ferrées pour relier ses forges à la Moselle.

La première relie HAYANGE à EBANGE, la seconde relie MOYEUVRE avec ses dépendances de JAMAILLES et MOULIN-NEUF au port de BLETTANGE., ces voies ferrées ont 1,13 mètre de large. Le plus souvent, ce sont des chevaux qui tirent les wagonnets d'une contenance de deux tonnes. Le passage de la voie royale à MONDELANGE pose problème en raison de la pente. Alors que cette dernière est de 2mm au mètre maximum sur la plus grande partie du parcours, elle est de 4mm par mètre dans la section de la route jusqu'à la Moselle. Pour diminuer la pente dans cette dernière partie, la chaussée est abaissée de 0,60 mètre au point de croisement et le niveau de la route est rattrapé sur 75 mètres de part et d'autre du croisement. Des remblais considérables sont nécessaires dans la partie inondable afin de surélever la voie ferrée ; ce qui formera un barrage en périodes de hautes eaux de la Moselle. Le creusement de passages sous la voie s'avère indispensable. En été, le franchissement de la voie par les cultivateurs désirant se rendre dans leurs champs s'effectue par le chemin du Camp. Dès 1855, la ligne DE WENDEL rejoint le réseau mais en-dehors de la gare d'HAGONDANGE : ce qui implique un transbordement compliqué.

