

LA RUELLE DU TOUR DE GARDE

Depuis tant d'années sans nom, la ruelle commençant entre les n° 7 et 9 de la rue Principale et rejoignant la route Nouilly à hauteur du n° 1, méritait que l'on puisse la désigner par un nom de voie.



L'histoire de Servigny rapporte la présence d'une maison forte armée d'un corps de garde. Ce dernier assurait le guet, c'est à dire la sécurité de Servigny, et ce, par des « rondes » régulières ou « tours de garde ». Il apparaît que ces rondes empruntaient cette ruelle, aussi pour marquer le passé historique de notre joli bourg lorrain, le conseil municipal a-t-il retenu « la ruelle du Tour de Garde ».



La venelle (se dit d'une ruelle étroite entre des murs ou des haies) rejoignant la Ruelle du Tour de Garde depuis la Rue Principale – entre les n° 59 et 61 de cette dernière – n'a toujours pas de nom à ce jour.

L'équipe municipale fait appel à vous pour proposer un nom qui s'inscrive au mieux dans l'histoire de notre village et plus spécialement de ce passage si particulier.

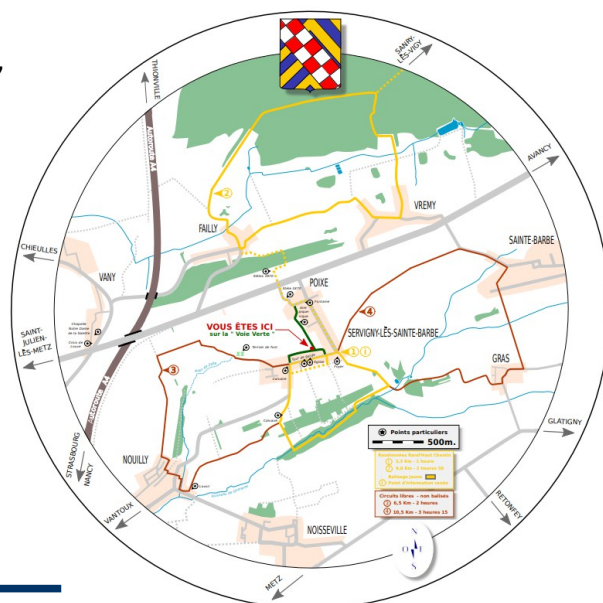
Faite parvenir vos idées à la mairie avant le 31 avril 2022, une petite récompense sera attribuée à la première personne ayant proposé le nom le plus pertinent retenu par le conseil municipal. Un flyer sera distribué en boîte aux lettres à cet effet.



VOIE VERTE ET ENVIRONS

*Mieux vaut savoir où l'on est sans savoir où l'on va,
...que savoir où l'on va sans savoir où l'on est !*
(principe de navigation)

La « Voie Verte » de Servigny répond à ce dilemme en vous proposant un choix de quatre randonnées toutes situées aux alentours, et ce grâce à la table d'orientation récemment installée au profit des promeneurs en recherche d'idées d'itinéraires aux longueurs variées, donc adaptés à chacun.



CHEMINEMENT PIÉTONNIER ET SÉCURISATION DE LA ROUTE DE NOUILLY

La sécurisation de la route de Nouilly, dont la réalisation est programmée dans l'année qui vient, repose, après étude, sur trois volets distincts visant respectivement à favoriser la circulation des piétons par une sécurité accrue de ceux-ci lors de leurs déplacements le long de cet axe.

Ce projet repose en effet sur :

- D'une part, la création d'une « zone de rencontre » au sens du Code de la Route (voir l'encadré en bas de page), et ce au carrefour où débouchent tant la rue principale, la route de Nouilly, le chemin de Metz que la Voie Verte (en jaune sur la photo ci-contre).
- D'autre part, une interdiction d'arrêt et de stationnement sur les premiers mètres de la route de Nouilly (coté pair), c'est à dire du carrefour jusqu'à la hauteur de l'intersection avec la ruelle du Tour de Garde (Cf. le tracé orange sur la photo). Cela afin de favoriser la circulation piétonnière sur ce trottoir actuellement trop fréquemment encombré par des véhicules (situation générant par ailleurs des difficultés pour certains véhicules au sortir de la ruelle particulièrement vers Nouilly).
- Enfin, le trottoir coté impair, sera prolongé jusqu'au panneau de sortie d'agglomération. Au delà débutera un cheminement sécurisé car séparé de la chaussée par l'actuel fossé (Cf. le schéma en coupe ci-dessous et le tracé vert sur la photo). Ce cheminement conduira jusqu'à l'entrée du chemin qui, plus bas, rejoint les fonds, Nouilly et les chemins de randonnées.



ZONE DE RENCONTRE

Section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les **piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée** sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à **20 km/h**. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont **annoncées par une signalisation** et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la **limitation de vitesse applicable**.



Aménagement d'un cheminement avec plantations (vue en direction de Nouilly)

Image CAUE 57

UNE PASSERELLE SUR LE RUPT DE ZELL



La voie ferrée de la ligne de Metz à Anzeling, désaffectée depuis 1945, a laissé place à une belle trouée verte, longeant sous les ombrages le Rupt de Zell.

Un nouveau sentier, incitant à la randonnée, y a été tracé reliant Nouilly et Servigny.

Ce cheminement empruntait un passage à gué, avec le risque de se tremper les chaussures selon le niveau et débit du Rupt.

Aussi, afin de conserver aux promeneurs le plaisir de randonner les pieds au sec, cinq élus servigniens¹ se sont improvisés

pontonnières par un bel après-midi, le 9 avril dernier, pour y installer une solide passerelle, sécurisant ainsi la traversée du cours d'eau. La promenade n'en est ainsi que plus agréable, notamment en famille. Vous êtes invité à découvrir ce nouvel itinéraire reliant nos deux villages.

1. Notre Maire prenant la photo.

QUAND PASSAIT LE TRAIN...

Saviez-vous que Servigny compte sur son emprise communale 400 m. d'une ancienne voie ferrée ?

Remontons ensemble le cours de l'histoire...

Cette ligne à double voies à écartement standard fut construite entre 1903 et 1908, pendant l'annexion de l'Alsace-Moselle, en même temps que fut érigée notre belle gare de Metz (la quatrième).

La précédente gare de Metz (donc la troisième) datant de 1878, place du Roi Georges, était, à l'image des actuelles gares parisiennes, en « cul de sac » et, de ce fait, enclavée dans la cité.

Metz était alors relié depuis des années (1852~1878) à la Prusse par deux lignes.

L'une reliant Trèves par Thionville, très empruntée par la sidérurgie et la minette¹ lorraine.



La seconde, essentiellement vouée au transport de charbon, reliait Sarrebruck via Rémilly et Forbach, puis dès 1877, Kehl par Rémilly-Strasbourg.

Ces deux lignes en partie saturées ne permettant pas, en cas de conflits, d'acheminer rapidement assez de troupes et de matériel militaires, l'Empereur Guillaume II fit construire la ligne directe, à double voies, depuis la Prusse jusqu'à Metz via Bouzonville. Cette ligne fut ouverte la même année que l'inauguration de la nouvelle gare de Metz, le 17 août 1908.

Très innovante pour l'époque, cette dernière fut dès sa construction équipée, pour chaque voie, de quais « hauts » pour le débarquement des troupes et de quais « bas » adaptés au déchargement de matériels.

1 Le minerai de fer lorrain, pauvre en fer, a reçu de ce fait le qualificatif de « **minette** ». Sa richesse en phosphore a longtemps empêché son exploitation. La découverte du procédé Thomas en 1878, en éliminant le phosphore, a permis tant de démarrer l'exploitation du gisement, que de lancer le fort développement de la sidérurgie qu'à alors connu la Lorraine.

Par ailleurs, elle comptait quatre sous-terrains dont deux réservés aux colis et au courrier en relation avec la Poste centrale et les voies de débord de Metz-marchandises (à l'emplacement actuel de la zone Muse).

Cette ligne d'Anzeling, de 55 Km. vers Überherm comptait de nombreux ouvrages d'art, et aucun passage à niveau, mais surtout revêtait militairement une importance stratégique. Durant l'entre-deux guerres, cette même ligne servit à l'approvisionnement de la ligne Maginot. La destruction du viaduc de Failly, en octobre 1944, par les troupes allemandes lors de leur repli, rendit le tronçon au delà de Vantoux inexploitable, il fut déclaré désaffecté en 1954. Dans la France d'après-guerre, reconstruire les viaducs ne fut pas reconnu utile : la population locale peu nombreuse et le manque d'industrie ne justifiaient plus l'exploitation de cette voie.

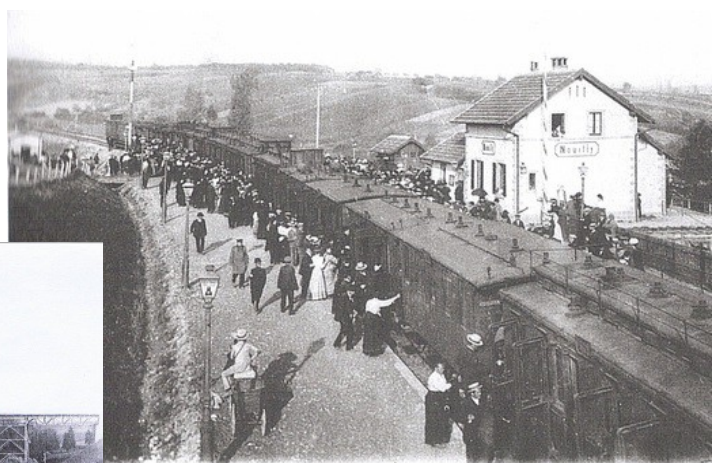
Retraçons son parcours !

Cette ligne partant par l'Est de la gare de Metz, traversait sur les terrains de l'actuelle concession Renault au Pont Rouge. Puis elle poursuivait par l'actuelle pénétrante Est à quatre voies, passait sous le petit tunnel près duquel un radar est implanté, puis remontait sur l'ex-gare de Vantoux, traversait la route allant de Nouilly à Vantoux, par un viaduc dont est encore visible l'un des contreforts supportant le tablier de cet ancien ouvrage d'art (photo ci-contre).



La ligne suivait alors les hauteurs Nouilly ou sa gare encore bien visible aujourd'hui car demeurée quasi « dans son jus » (ainsi que plusieurs ponts et une jolie passerelle).

Quittant Nouilly en direction de Failly, 700 mètres après la gare, les deux voies entraient sur le ban de Servigny (non desservi) et s'engouffraient en ligne droite entre deux talus avant de pénétrer dans le tunnel de Failly (770 m. de long) et poursuivre, à sa sortie, par le viaduc courbe le plus long de France à l'époque, surplombant la vallée de 30 mètres, et continuer sur les hauts de Failly, bourgade où existait une halte.



La Gare de Nouilly 4./10. 08. Touilly'er Bahnhof

Au-delà de Vigy (de sa ligne aujourd'hui touristique et de son vélo-rail) son parcours se poursuivait vers la frontière, via Bouzonville.