

# La route royale n°60

## Alternatives dans le Toulais



Diligence telle qu'on pouvait la voir sur les routes de France au milieu du XIXe siècle (Collection P. Magnaudeix).

L'automobiliste, en quittant Toul, et qui emprunte la route pour rejoindre Blénod-lès-Toul n'imagine pas que le tracé sur lequel il se déplace avait fait l'objet vers 1830/1840 de vives tractations et d'âpres discussions. Des arguments opposèrent les communes de Choloy, Ménillet et Domgermain aux défenseurs du projet qui souhaitaient gagner Vaucouleurs par Blénod-lès-Toul. La route royale n°60 allait de Nancy à Troyes et Orléans et la modification de son tracé et son futur rôle économique avait déjà été compris par nos édiles.

Quand le projet est présenté au Conseil Général de la Meurthe, les arguments proposés par Nicolas Léopold Le Febvre de Tumejus, président de la commission - et maire de Bulligny - montraient l'intérêt à ce qu'une voie de communication importante devait exister.

*C'est par là que devraient s'écouler vers le centre de la France nos vins, nos blés, nos bois de charpente et de sciage ; les houilles que la Moselle amène de Pont-à-Mousson qui vont alimenter les forges de la Meuse de l'Ornain ou de la Haute-Marne. C'est par là aussi que devraient nous revenir en échange les produits de ces fertiles et industrielles vallées et les richesses des départements méridionaux. Malheureusement il n'en est pas ainsi. La*

*partie de cette route qui traverse notre département a été mal tracée entre Toul et Vaucouleurs. Elle parcourt un pays désert qui offre constamment une pente rapide et très fréquemment des côtes dangereuses. On peut signaler, entre autre, celle de Ménillet et de la vallée des saignants. Peu d'années s'écoulent sans que l'on ait à déplorer de graves incidents occasionnés par la raideur des pentes, et trop souvent son isolement au milieu des forêts, l'a rendue périlleuse en livrant à la merci des malfaiteurs à qui cette solitude lui donne une impunité presque certaine. Aussi cette vallée a été pendant de longues années un lieu d'effroi redouté dans tout le pays. A cause de tout cela, le commerce s'en détourne et le roulage cherche des circuits plus longs mais plus sûrs et plus faciles.*

L'administration des Ponts et Chaussées s'est donc penchée sur trois projets mais deux retinrent rapidement l'attention car le premier fut rapidement abandonné ( Voir la carte détaillée en 4<sup>e</sup> de couverture ).

Le premier suivrait la route de Paris jusqu'à Foug (voir ET n°136) et là un embranchement remontant l'Ingressin s'élèverait sur la chaîne de collines qui le borde et gagnerait la Meuse à Vaucouleurs. Celui-ci présentait des difficultés presque insurmontables et fut abandonné.

Le second conserverait la route actuelle jusqu'à Choley mais, au lieu de gravir les côtes qui dominaient ce vallon, il s'enfoncerait à gauche dans le Val-de-Passey à travers les vastes forêts du Chanois et rejoindrait la route au-delà du bois des Larrons pour arriver au-dessus de Rigny-St-Martin.

Le troisième sortirait de Toul par le faubourg de St-Evre se dirigerait vers Blénod traverserait cette commune et viendrait déboucher en amont de Rigny-St-Martin (voir ET n°81) par le beau vallon de Quatreveaux.

Néanmoins les instigateurs du projet voyaient dans l'intérêt général du commerce de privilégier le passage par Blénod. *La direction par le Val-de-Passey rencontrerait des obstacles assez grands avec une pente de 5 cm par mètre sur 2500 mètres suivie d'une contre-pente de 1200 mètres alors que par Blénod la route parcourt un terrain relativement plat avec un fond solide et abondant en matériaux d'excellentes qualités. Les pourfendeurs de la nouvelle route faisaient remarquer que celle traversée par le Val-de-Passey n'est qu'un pays inhabité et désert et qu'elle n'ouvrirait aucun débouché nouveau à nos produits et aucune communication utile à nos populations.* Au contraire, l'actuelle route départementale 60 passait à peu de distance de Charmes-la-Côte, Gye, Mont-le-Vignoble, Bulligny et Blénod. *Elle établit entre ces communes et le chef-lieu des relations faciles et surtout en rapport direct avec le département de la Meuse qui en échange nous offre le fer et les fourrages qui nous manquent.* Dans le même temps la commission faisait remarquer que les communes de Crézilles, Moutrot, Biqueley mais aussi Gibeauveix, Uruffe, Vannes et Allamps seraient rattachées au chef-lieu d'arrondissement alors qu'elles sont en l'état actuel, isolées.

Pour les opposants au projet il fallait conserver l'ancienne voie et l'entretenir plutôt que d'absorber des sommes considérables pour en construire une autre qui n'offrirait pas de mince avantage. Il faudrait détruire une partie de la forêt. Il ne fallait pas oublier que le commerce des vins était l'unique ressource de Blénod, Mont-le-Vignoble, Charmes, Bulligny, Domgermain et que faciliter l'écoulement de ces produits vinicoles c'était leur donner l'existence. Il est hors de doute que le passage à Blénod d'une route royale ne soit, pour toute la contrée une source féconde de richesses et pour le commerce de la Meurthe et de la Meuse le principe d'un incalculable accroissement

Pour Choley et Ménillot le combat semblait perdu d'avance car *l'intérêt de 10 communes de l'arrondissement tout entier devrait l'emporter sur celui de deux communes seulement dont la population n'excédait pas 7 à 800 âmes.*

*En plus il n'y a pas d'auberge à Choley et deux chétifs cabarets et une seule auberge à Ménillot où les rares voitures qui suivent cette direction ne s'arrêtent que pour prendre des chevaux de conduite. Seul avantage dont jouissent ces deux villages reste la proximité prompte et aisée de Toul.*

La manière dont le choix semble aider à favoriser Blénod n'est pas du goût des maires de Ménillot, Choley auquel s'ajoutait celui de Domgermain qui avaient la nette impression d'être spoliés de leur bien au cas où la rectification de la route royale n°60 passerait par Blénod. Ceux-ci signalaient aux membres de la commission que cela faisait plus d'un siècle que la route 60 existait et qu'elle avait été achetée au prix de grands sacrifices. Les avantages qu'elles pouvaient avoir n'étaient en fait qu'une juste compensation de sa construction. Même s'ils reconnaissent qu'elle puisse être dangereuse sur quelques points elle pourrait facilement être rectifiée sans abandonner ces communes. Pour le trium, associer d'autres communes pour justifier leur projet n'était pas recevable car un simple coup d'œil jeté sur une carte montrait que des routes sillonnent la contrée dans toutes les directions et des villages comme Gye, Moutrot ou Crézilles touchent la voie romaine. Charmes-la-côte ne serait jamais en communication immédiate avec la route et un embranchement sur Choley ne serait pas plus dispendieux que celui *via* Choley.

Les maires de Ménillot et Choley expliquaient que la commune de Domgermain souhaitait rejoindre la route du Chanois. Cette commune renfermait 1300 âmes dont l'unique richesse était le commerce du vin. *Elle n'a pas d'autres débouchés pour ses productions qu'un chemin créé par elle et entretenu à ses frais sur une distance de 3 kilomètres sur les hauteurs auxquelles elle est adossée et qui rejoint la route de Vaucouleurs à la sortie de Choley. La suppression de cette route serait la mort pour elle car en lui fermant toute communication avec les contrées voisines elle lui ravirait la possibilité d'entretenir aucune relation commerciale. Pourquoi l'obliger à abandonner le chemin qu'elle possède pour en pratiquer un autre à grands frais ? Que de dépenses ne faudrait-il pas faire, de difficultés à vaincre pour diriger cet embranchement à travers une vallée au fond de laquelle se réunissent toutes les eaux qui découlent des hauteurs de Charmes et Domgermain. Enfin tant de d'obstacles si péniblement surmontés, la commune de Domgermain retirerait-elle d'autres avantages, qu'un trajet beaucoup plus long pour se rendre à Toul ou gagner Vaucouleurs ? Contrairement aux communes alliées de Blénod, Domgermain s'oblige si l'on veut conserver la route par Choley à contribuer à hauteur de 30 000 francs aux dépenses qu'entraînera la rectification. 30 000 francs pour une commune qui n'en possède pas le double n'est-ce*

*donc pas un énorme sacrifice et peut-on raisonnablement imaginer qu'elle le ferait pour une route qui lui serait inutile ou dont les avantages pourraient lui être rendus par une autre ?* écrivent-ils. Au niveau du relief, les maires admettent que la pente est plus rapide par le Chanois mais que le parcours via Blénod est plus long de 2774 mètres. L'insécurité est contrebalancée car de mémoire d'hommes, aucune attaque dirigée contre les voyageurs n'a eu lieu. Les maires faisaient aussi noter qu'à la sortie de Blénod la route s'enfonçait dans une gorge étroite resserrée de part et d'autres par des forêts avant de pénétrer dans cette forêt *si justement surnommée des Larrons*. Le coût lié au défrichement de la route du Chanois ne tiendrait pas non plus car la perte de ces quelques hectares ne renchérirait pas la valeur du bois alors que ces communes sont parmi les plus boisées de France. Enfin le coût de la construction n'échappe pas aux élus car cette nouvelle route s'élèverait à 127 000 francs dont 80 000 assurés par Blénod.

Même si la commission reconnaît que pour la commune de Choley la déviation de la route via Blénod priverait la commune de quelques picotins d'avoine et de quelques roquilles d'eau-de-vie, ses membres font remarquer que le passage du canal Marne-Rhin *ne dédommagerait-il pas amplement ces deux communes des légères pertes que leur pourrait causer l'absence de la route ?* Finalement en mars 1839 la commission d'enquête se réunissait successivement dans l'une des salles de la préfecture de Nancy et une dernière fois le 21 mars. Après avoir décidé à l'unanimité qu'il y avait réellement nécessité de changer l'actuel tracé de la route qui s'étendait de Toul à Vaucouleurs, l'ingénieur des Ponts-et-chaussées chargé de l'arrondissement de l'ouest du département de la Meurthe donna sa préférence pour Blénod *dans la mesure où la commune se prête à certaines conditions d'alignement et d'élargissement dont elle accepterait la charge*. Les registres d'enquête de Toul et de Nancy faisaient ressortir qu'aucun des deux villes ne se prononçaient pour la route du Chanois dont elles faisaient sentir les désavantages et dangers.

En revanche les délibérations des communes étaient plus nuancées : 10 étaient pour le tracé du Chanois (dont 4 communes de la Meuse qui arguaient un accroissement de la distance) mais 14 autres délibèrent dans le même

sens et choisissent le nouveau tracé. À ces actes s'ajoute le mémoire d'un ancien des Ponts-et-chaussées qui faisait remarquer *que l'étroitesse de la gorge et la rapidité des talus menacent en hiver la chaussée d'une accumulation de neige et ne lui paraît pas être préférable à la route actuelle, si vicieuse cependant, et dont personne ne prend plus la défense*.

Cependant le vote de la commission fut sans appel et les quatre cinquième (9 voix à 2) de l'assemblée choisissent la route de Blénod. Lors de son auditoire le sous-préfet de Toul, Monsieur le baron de Vincent, faisait remarquer *que l'opposition de deux ou trois villages ne puisse faire changer d'avis sur le choix de Blénod et de l'intérêt de l'arrondissement de Toul. Il conseillait à la commune de Domgermain si elle est sage de renoncer au sacrifice énorme dont elle avait l'idée. Elle devrait utiliser une partie de ses 30 000 francs pour créer une communication descendante vers le nouveau tracé au bas de la Haie-Saint-Jacques soit en frayant une rampe douce au haut de sa côte pour regagner un chemin forestier déjà existant qu'il suffirait d'améliorer à s'en aller directement tomber à St-Fiacre sur la nouvelle route royale dans la gorge des Quatreveaux et à raccourcir ainsi d'une lieue sa distance à parcourir jusqu'à Vaucouleurs. Pour Choley et Ménillot, vont se trouver indemnisées par le grand passage du canal et ne perdront plus même rien du tout si, à ce prochain avantage, elles parviennent à joindre comme les probabilités l'annoncent, la conservation de l'ancienne voie à titre de chemin de grande vicinalité*.

Ainsi donc, l'automobiliste qui emprunte cette route ignore probablement quels débats elle a suscité en 1839 ; de tous temps, il a existé des difficultés d'entente mais le dialogue et le respect de la démocratie ont permis de faire un choix que personne ne regrette aujourd'hui.

Bertrand HUGOT

Sources et remerciements :

Archives départementales de Meurthe-et-Moselle,  
dossier 2S225

Jerôme Leclercq, Patrick Magnaudeix et Gérard Hugot