

# De la navigation fluviale à Toul...

par Michel HACHET, conservateur du musée de Toul

Incontestablement la navigation fluviale à Toul est extrêmement ancienne. La preuve archéologique nous en est fournie par la découverte d'embarcations, de débris d'embarcations et d'autres vestiges de la protohistoire ou de l'antiquité dans les alluvions de la Moselle. Ces observations s'harmonisent avec celles faites sur bien d'autres fleuves ou rivières des Gaules et de toute l'Europe Occidentale (Songeons aux importantes découvertes d'objets de bronze conservés au Musée de Châlons-sur-Saône et aux découvertes de pirogues à Paris).

La ville de Toul existait avant la conquête romaine sur le même emplacement. Il semble bien qu'elle se soit établie au confluent de l'Ingressin avec la Moselle. L'Ingressin empruntait lui-même le passage de l'ancien lit que, quelques centaines de millénaires auparavant, la Moselle avait utilisé en sens inverse avant sa «capture» par la Meurthe. Ce confluent semble (Est-ce naturel ou par intervention humaine ?) s'être réalisé sous forme de partage en deux bras du dernier parcours de l'Ingressin, déterminant ainsi un delta. Cet espace triangulaire, sans doute très inondable et marécageux, présentait l'avantage de bénéficier de la protection de ces «fossés naturels». Elle a peut-être été complétée par l'obstacle d'une quelconque barrière ou palissade formant un embryon de fortification. Il est bien plus probable que la proximité de la butte Saint-Michel offrait de bien meilleures possibilités stratégiques de défense. Il n'est pas interdit d'imaginer une lecture associée de ces deux sites : un espace inférieur proche de la rivière véhiculant les embarcations et une butte aux pentes escarpées aisément aménageable en un oppidum.

L'utilisation de cette circonstance topographique à l'établissement d'un site habité fait songer à une interrogation toponymique depuis longtemps posée et non résolue sur le nom de Toul et sa signification. Ce nom est ancien, attesté dès l'Antiquité par les textes. Il est incontestablement d'origine celtique mais peut, semble-t-il, se traduire de deux façons. Dans l'espace armoricain où subsiste la langue celtique, il désigne un creux, une

dépression, mais dans l'espace arverne existe un village appelé Toul-Sainte-Croix, perché sur une butte qu'on découvre de très loin, dominant la plaine. Il est loisible de proposer ces deux interprétations et même d'imaginer que le mot désigne à la fois une rupture de niveau, ascendante ou descendante. Soyons prudents et gardons-nous de conclure.

Puisqu'il y avait navigation, il y avait transport de marchandises. Nous en ignorons la nature mais, au nombre de ces marchandises, on peut imaginer le sel, certaines denrées alimentaires et ces meules à grain en roches éruptives des Vosges dont on retrouve bien souvent les vestiges dans les sites antiques. Nous ne savons pas où se situait l'espace de transit, d'embarquement ou de débarquement et il est peu probable qu'on ait quelque chance de découvrir ce qu'on souhaiterait appeler un port. Peut être pourrait-on le situer, avec beaucoup de prudence, au nord de la ville dans le faubourg Saint-Mansuy. En effet, au cours des âges et même aux époques historiques, le cours de la Moselle s'est souvent déplacé et les berges des concavités des méandres ont souvent été minées par les crues au profit des rives en convexité bénéficiant d'alluvionnement.

Nous devons avouer que nous sommes bien ignorants de ce que pouvait être la navigation fluviale durant l'Antiquité et le Moyen âge sur la partie toulaise de la Moselle. Ce qui est certain c'est qu'à la fin de l'Empire romain, la Moselle, enrichie de l'apport des eaux de la Meurthe, de la Seille puis de la Sarre, disposait d'une profondeur et d'un débit suffisant pour permettre la navigation d'assez volumineuses embarcations dans la région trévière. Nous en avons l'évident témoignage en observant les gros bateaux chargés de tonneaux figurant sur les reliefs des monuments funéraires des négociants en vin de Trèves présentés au Landesmuseum de cette ville.

Jusqu'où ces grosses embarcations remontaient-elles le fleuve ? Jusqu'à Metz ? Jusqu'à Pont-à-Mousson ? Nous n'en savons rien, mais ce que nous savons, c'est

que, vers l'aval, par l'intermédiaire du Rhin, ces navires fluviaux atteignaient les ports de la mer du Nord recevant d'Orient, véhiculés par des navires adaptés à la mer, des denrées telles que le natron d'Égypte, ce carbonate de soude dont se servaient les verriers oeuvrant à Cologne, à Trèves et peut-être moins loin de Toul.

Aux temps mérovingiens, les rois d'Austrasie dont Metz était la capitale, ne dédaignaient pas de se déplacer en bateau lors de leurs voyages et il est fait allusion à la mésaventure d'un prince qui s'était fait dérober son bateau amarré au bord de la Moselle alors qu'il assistait à une cérémonie dans la ville. Pour tenter de répondre à notre interrogation initiale sur l'aspect de la Moselle dans sa portion toulouise au fil de l'histoire, nous pouvons affirmer qu'il n'a dû se modifier que bien tardivement.

Dans sa situation naturelle, avant les efforts entrepris par l'homme pour tenter d'en régulariser le cours, la Moselle, des environs de Toul jusqu'à sa confluence avec la Meurthe, n'était navigable que par de petites embarcations de très faible tirant d'eau, susceptibles de franchir, par portage, les hauts fonds et certains rapides. Au cours des âges, la situation a pu évoluer et l'ingéniosité des architectes romains, avait, semble-t-il, tenté d'améliorer les conditions de navigation puisque, dit-on, au I<sup>er</sup> siècle après Jésus-Christ, sous le règne de Néron, on avait parlé d'unir, par un canal, le cours de la Moselle à celui de la Saône qui ne sont pas très éloignées l'une de l'autre dans leur partie vosgienne. Si ce projet est bien ancien, on peut observer qu'il met beaucoup de temps à aboutir !

Ce n'est vraiment qu'aux Temps Modernes que furent étudiés d'importants travaux de régularisation des cours d'eau et de leurs jonctions par des canaux. Lorsque Monsieur de Vauban, alors jeune officier au régiment de la Ferté en garnison à Foug durant les quartiers d'hiver, écrivait en 1656 au roi Louis XIV ayant observé «le seuil de Foug» séparant les vallées de la Meuse et de la Moselle, il évoquait la possibilité de le franchir en établissant un canal qui permettrait une grande amélioration du commerce avec la Lorraine. Il fallut attendre le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle pour voir la réalisation de cet ambitieux programme, le creusement et l'aménagement du canal de la Marne-au-Rhin puis, bien après, celui du canal de l'Est et enfin, dans les dernières décennies du XX<sup>e</sup> siècle, la canalisation de la Moselle, malheureusement actuellement limitée au seuil de Neuves-Maisons-Pont-Saint-Vincent.

Il convient de citer, dans les deux premières décennies du XVIII<sup>e</sup> siècle, le parti que l'ingénieur du roi, Sébastien le Prêtre, seigneur de Vauban, sut tirer de la présence de la Moselle pour alimenter les fossés entourant la ville de Toul en eau et en accroître ainsi les qualités défensives. Ne se contentant pas de l'apport des eaux du ruisseau d'Ingressin dont le débit était modeste, il fit creuser un canal parallèle à la rive gauche de la Moselle, en amont de Toul, permettant d'amener, depuis le barrage de Chaudeney, par simple gravité, les eaux jusqu'au fossé méridional de la ville. Il disposa, à cet emplacement qui prit le nom d'«entrées des eaux», un système de vannes permettant, soit de déverser les eaux directement dans les fossés, soit de pénétrer dans l'enceinte en un canal qui existe encore mais est recouvert d'une voûte. Après être passé au chevet de la Cathédrale, ce canal gagnait la «sortie des eaux» qui était également munie de vannes permettant, si les nécessités de la défense l'imposaient, de balayer les éléments de comblement que d'éventuels assaillants auraient pu jeter dans les fossés.

Est-il possible d'imaginer comment se présentait le cours de la Moselle avant ces importants travaux ? Ce que les plus âgés d'entre nous ont encore pu observer nous en donne une idée à condition de n'envisager que la portion de la rivière en aval de Toul jusqu'aux environs de Liverdun, puisque l'espace situé en amont avait déjà été modifié.

La rivière conservait son aspect sauvage, elle coulait librement entre ses berges que ne consolidait aucune structure. Seul un sentier parcouru par les pêcheurs la longeait. Elle était bordée de pâturages souvent envahis depuis par une végétation arbustive tendant à «fermer le paysage», alors qu'autrefois, de place en place, à la limite de la prairie et des berges de la rivière, croissaient de très vieux saules en bouquets ou des peupliers d'Italie.

La vitesse du courant était variable selon le profil de la vallée. En certains endroits de faible profondeur qu'il était possible de traverser à gué en été, il était rapide, en d'autres endroits plus profonds, il s'apaisait et devenait peu perceptible. Cette succession de rapides et de biefs calmes n'était peut-être pas toujours exempte, à son origine, d'interventions humaines aux cours des âges, dont peuvent encore subsister les conséquences. N'oublions pas, avant l'industrialisation du XIX<sup>e</sup> siècle, la présence de moulins même sur les cours d'eau les plus

modestes. Ceux qui jalonnaient les rives de l'Ingressin ou du Terrouin ont, depuis longtemps, cessé de tourner même si subsistent les bâtiments qui les abritaient. Mais qui songe encore à l'existence, naguère, d'une scierie sur la Bouvade à Crézilles ?

Oui, le réseau des petits cours d'eau affluents de la Moselle et le cours de celle-ci ont évolué au cours des siècles. Le débit des moindres d'entre eux a considérablement déchu depuis que bien des sources ont été captées pour alimenter les réseaux de distribution urbains ou ruraux. Sur la Moselle elle-même, il y avait, en beaucoup de villages, un moulin établi à faible distance du rivage sur un petit canal de dérivation prélevant, en amont d'un barrage, une partie du débit des eaux. Ces barrages devaient être de hauteur modeste mais suffisante pour fournir à la chute d'eau sur les aubes des roues assez d'énergie (énergie hydraulique !) pour les mettre en rotation et actionner les meules par un ingénieux système de transmission mécanique.

Nous ne savons pas précisément à quelle époque ont commencé à fonctionner les moulins hydrauliques dont nous retrouvons les mentions aux époques historiques. Certes, les Romains connaissaient les moulins à eau sous différentes formes, flottants ou édifiés au bord de l'eau. Il ne semble pas jusqu'à présent qu'on en ait retrouvé de vestiges dans la région. On trouve en revanche des meules et des fragments de meules en rhyolithe dans les ruines des habitats gallo-romains du Toulouais. Ces meules sont de petites tailles et étaient mises en rotation à la force des bras.

À partir du X<sup>e</sup> siècle, période à laquelle on assiste, dans tout l'Occident, à une forte augmentation de la population et où les techniques agricoles se perfectionnent et accroissent la production des céréales panifiables aux dépens, probablement, de celles qui se consommaient en bouillie, on voit alors proliférer le nombre des moulins, d'abord moulins hydrauliques puis moulins à vent. Ils étaient en général banaux c'est à dire appartenant à un seigneur laïque ou ecclésiastique qui, moyennant redevance, confiait à un meunier leur exploitation.

Les moulins étaient nombreux sur le cours de la Moselle : Pierre-la-Treiche, Chaudeney, Toul (dont l'histoire a été publiée par Théo Saintot dans le n° 112 d'Etudes Toulouises), Gondreville, Fontenoy, Villey-Saint-Etienne, Frouard... Les écluses ne furent inventées qu'à la

fin du X<sup>e</sup> siècle en Chine et n'apparurent en Europe qu'au XIV<sup>e</sup> siècle.

La présence de ces barrages de moulins, sans doute de construction assez rustique, engendrait en amont une succession de biefs où les barques, au moins celles des pêcheurs, pouvaient naviguer. Ils étaient en revanche un obstacle à un trafic fluvial à plus grande distance car il n'y avait pas de système d'écluses pour les franchir. À Frouard, il y avait un glissoir sur lequel il était possible de traîner les bateaux, à condition qu'ils ne soient pas trop gros, pour passer d'un bief à l'autre. Selon les saisons et le débit fluvial les difficultés de l'opération étaient variables. Mais rappelons que, dans l'Antiquité, bien avant que ne soit creusé le canal de Corinthe, l'isthme séparant le Péloponnèse de la partie continentale de la Grèce était pourvu d'un tel dispositif sur lequel on pouvait traîner d'assez gros navires.

Il est bien probable que les pierres ayant servi à la construction de la cathédrale de Toul provenaient des carrières de Viterne. Elles ont pu être acheminées par la Moselle, sur des barges assez plates qui pouvaient franchir les barrages grâce à des glissoirs, aidées par le courant sur leur trajet de livraison et aisément traînées au retour lorsqu'elles étaient vides.

Les barrages représentaient aussi un obstacle au flottage du bois, très longtemps pratiqué. Il faut observer qu'il était saisonnier, correspondant à la période des crues de printemps déterminées par la fonte des neiges vosgiennes et que toutes sortes de règlements précisaient le détail et les dates de passage des convois, pour limiter les conflits entre marchands de bois et meuniers.

Comme toutes les rivières, la Moselle constitue, grâce à ses berges, un axe de circulation, mais elle est aussi un obstacle pour qui veut la franchir. Il y a plusieurs façons de franchir les rivières : la nage (César y fait allusion), les gués, les passeurs, les bacs et les ponts.

Sur la Moselle, dans son état initial avant tout aménagement par l'homme, les gués étaient nombreux et pouvaient, sauf en période de crue, être aisément empruntés par ceux qui en connaissaient l'emplacement en ne se mouillant que jusqu'aux genoux. Ils pouvaient aussi permettre le passage des animaux domestiques et même de chariots. Il en existait un entre Toul et Dommartin, un à Aingeray (au lieu dit « l'Abreuvoir ») et bien d'autres.

À Gondreville existait un bac capable de transporter, moyennant péage, bêtes et gens. Les registres de cette perception qui sont conservés donnent de très précieux renseignements sur le trafic et l'économie du XVIII<sup>e</sup> siècle.

À la différence du bac, embarcation de relativement grande capacité solidaire d'un câble reliant les deux rives, la barque du passeur se manœuvrait à la rame et ne transportait que peu de passagers.

Les ponts étaient bien rares. Il n'en existait pas à Toul. On y trouve seulement, à la fin du Moyen âge, une petite passerelle de bois permettant aux piétons de se rendre à Dommartin. Ce n'est qu'au XVIII<sup>e</sup> siècle, dans les années 1750, en face de la Porte Moselle que fut construit à Toul le pont de pierre selon les plans de l'in-

génieur Scanzin, originaire d'Italie. Celui de Pont-Saint-Vincent est plus ancien (1619), souvenir du pont romain qui franchissait la Moselle au niveau de Scarponne, ville antique établie partiellement sur une île proche de la localité actuelle de Dieulouard.

Rappelons qu'avant la canalisation de cette portion de la Moselle en aval de Toul, un canal latéral entrecoupé d'écluses fut établi au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle sur la rive gauche. Il est maintenant comblé et son ancien chemin de halage est devenu une route bien pittoresque qu'on souhaiterait, à l'exemple de celle qui la poursuit sur la rive gauche luxembourgeoise, voir élargie pour permettre à de nombreux touristes de profiter du prestigieux paysage de cette profonde et étroite vallée.