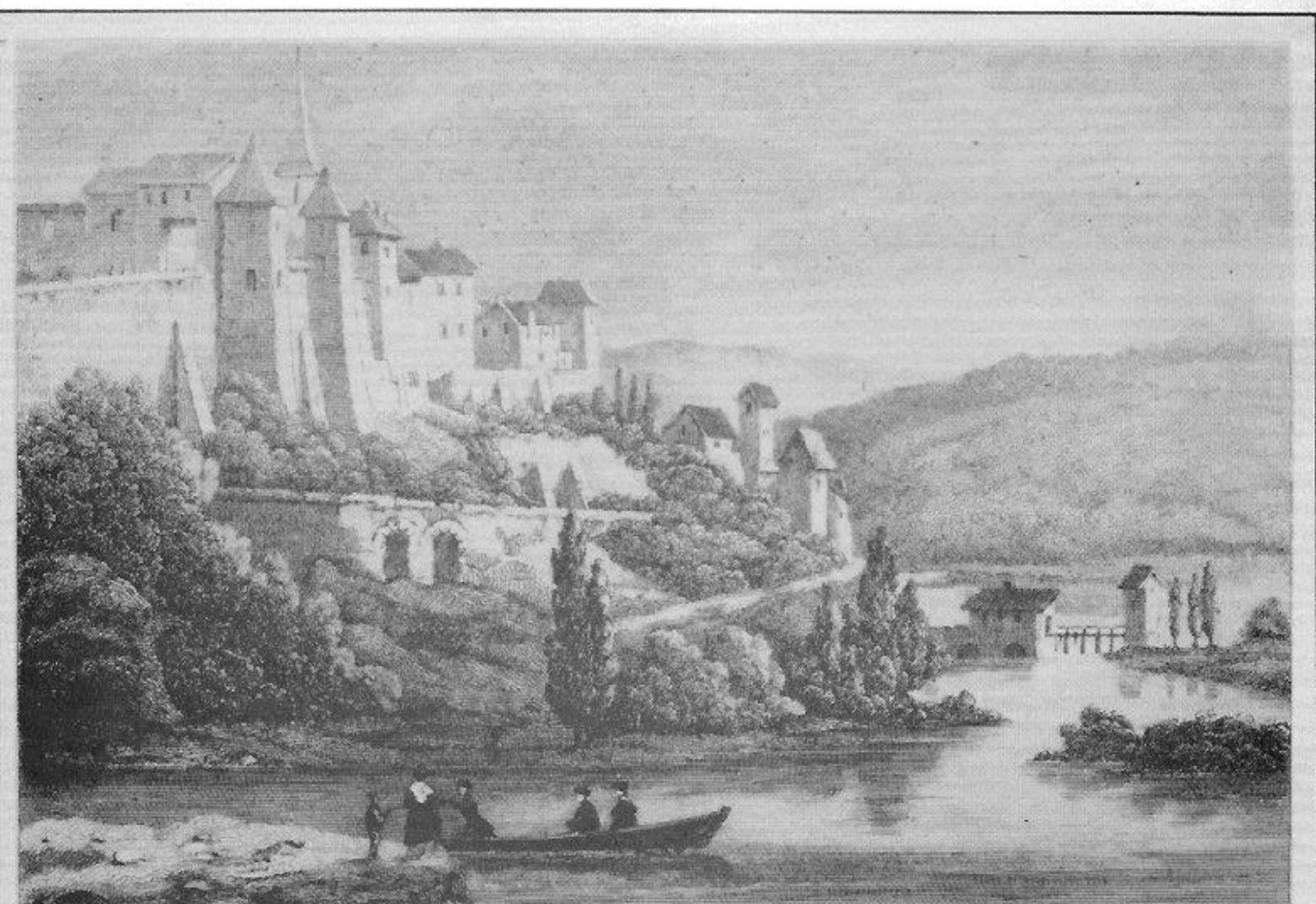


AU SOMMAIRE DU NUMÉRO 25:

A PROPOS DU "PONT ROMAIN" DE LIVERDUN:
RECHERCHES SUR LE RÉSEAU ROUTIER ANCIEN À L'EST DE TOUL
P.A.C.T.E. COLLÈGE DE LIVERDUN

CLAUDE DROUAS DE BOUSSEY, ÉVÊQUE DE TOUL
PAR LE COLONEL HENRI DE DROUAS



Kaueh del. d'après Vautrin.

Skelton fils sc.

LIVERDUN.

A PROPOS DU "PONT ROMAIN" DE LIVERDUN,

RECHERCHES SUR LE RESEAU ROUTIER ANCIEN A L'EST DE TOUL

A nos lecteurs,

Depuis quelques années, de nombreux enseignants du Toullois consacrent, dans le cadre des PACTE, Projets d'activités éducatives, avec, entre autres, l'aide financière du Ministère de l'Education nationale, une partie de leur temps à effectuer avec leurs élèves des recherches en histoire locale. L'une d'elles nous a paru suffisamment intéressante pour que nous décidions d'en publier les premières conclusions dans le but d'encourager ses auteurs à persister dans cette voie.

Certes ces recherches effectuées par des élèves de collège n'ont pas été sanctionnées par un jury d'érudits. Certaines des conclusions avancées peuvent paraître hardies, certains éléments de synthèse ont pu être utilisés avec excès, néanmoins la démarche pédagogique est passionnante et mérite d'être appuyée.

Nos lecteurs apprécieront donc ce travail scolaire à sa juste valeur en pensant que de ces élèves-historiens jaillira, nous l'espérons, celle ou celui qui reprendra cette documentation au bénéfice de l'histoire de notre région.

Félicitations donc au groupe d'histoire du collège de Liverdun: Xavier GEOFFROY, Bruno RABINEAU, Philippe CLAVERIE, Colette DIEBOLD, Sylvie PASTA-FIGLIA, Michel SKONIC, Hervé POIRINE et Laurent DESOUDIN qui ont oeuvré sous la direction de Madame ARNOULD-ROMBACH. La rédaction.

Depuis le printemps 1980, les élèves du collège de Liverdun, intéressés par le patrimoine local et les possibilités offertes par la participation à des recherches sur ce patrimoine dans le cadre d'un "Pacte", ont cherché, dans la mesure de leurs moyens, à retrouver l'image de leurs trois cités: Liverdun, Aingeray, Pompey.

Un groupe s'est plus particulièrement intéressé aux conséquences locales des calamités du XVII^e siècle, peste et passage de bandes armées de la Guerre de Trente ans. Un dossier a été présenté au concours de la Fondation de France en février 1981. Il est aujourd'hui disponible au collège sous forme d'une brochure.

Un second dossier a eu pour sujet Saint Eucaire et la vallée de la Moselle à l'époque gallo-romaine. Il sera présenté cette année.

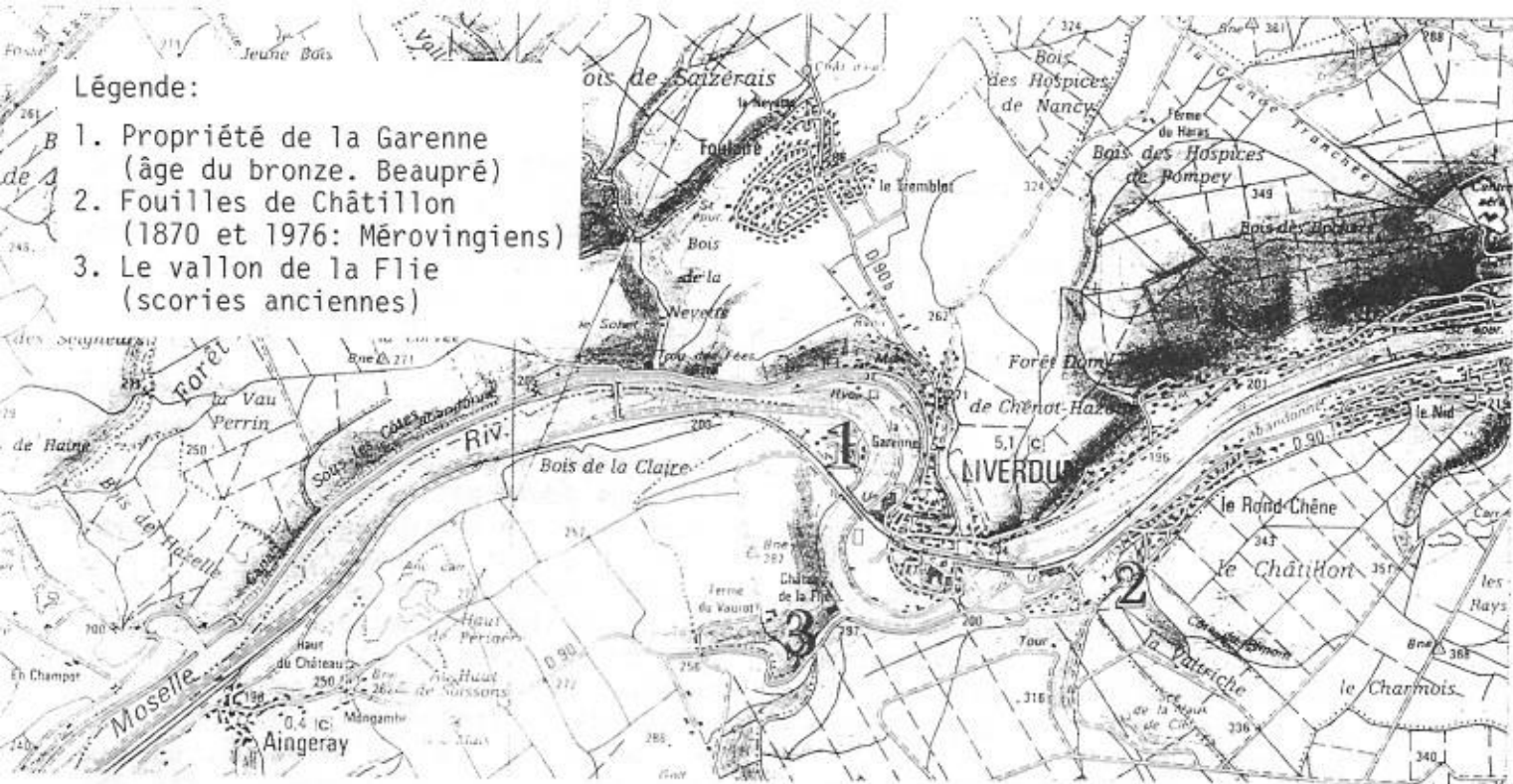
C'est ce dernier travail qui nous a conduits à évoquer le pont de Liverdun et à tenter de trouver quelle voie ancienne pouvait bien emprunter ce passage. Cette recherche nous a ainsi amenés à étudier les itinéraires anciens de la région. Ce sont les résultats de cette étude que nous présentons ici.

Il nous faut remercier tous ceux qui nous ont aidés dans nos recherches, en particulier la famille BARBERI, originaire de Pompey, demeurant Aingeray, qui nous a communiqué de nombreux documents inédits. Les employés du cadastre de Toul enfin, nous accueillirent avec bienveillance, ravis de l'activité intellectuelle juvénile qui anima leur local.

Madame ARNOULD-ROMBACH

Légende:

1. Propriété de la Garenne (âge du bronze. Beaupré)
2. Fouilles de Châtillon (1870 et 1976: Mérovingiens)
3. Le vallon de la Flie (scories anciennes)



LES MENTIONS ANCIENNES

Les fouilles de l'archéologue Beaulieu ont permis de mettre au jour un pont romain et des scories de forges anciennes. L'archiviste du département, Henri LEPAGE, rapporte dans ses "statistiques de la Meurthe" l'existence de ce pont et de ces forges d'après les explorations de celui-ci.

Les scories furent découvertes dans un vallon, sur l'autre rive du fleuve, lorsqu'un industriel voulut construire une belle demeure au débouché de ce vallon, sur la Moselle. Ce fut donc la construction du "château de la Flie" qui permit ces découvertes.

"Quoique l'on ne sache pas la date précise de l'origine de Liverdun, il est certain que ce bourg remonte à une époque très éloignée. Il existait, sans aucun doute, du temps des Romains qui l'avaient fortifié pour défendre le passage de la Moselle.

La découverte de monnaies romaines et d'un petit buste de Minerve ne laissent nulle incertitude à cet égard. On voyait autrefois, dit M. Beaulieu, au-dessous de Liverdun, un pont en pierre qui joignait

les deux rives de la Moselle, et que l'on croit généralement avoir été construit au moyen-âge, sur les fondations d'un pont romain. A peu de distance de cet édifice, et dans un ravin de la forêt qui borde la rive droite de la rivière, on a trouvé des vestiges de forges ou fonderies"

H. Lepage

Or cet emplacement est situé sur l'autre rive de la Moselle, dans la partie concave du méandre, et il faut bien le dire, à une certaine distance de l'éperon naturel qui offrait un site protégé remarquable pour une localité.

Faut-il rapprocher de ce site, et le dominant sur le plateau, un lieu-dit appartenant à la commune d'Aingeray nommé "Les Fourneaux": ce toponyme désigne habituellement un bois ou une partie de forêt concédée pour la fabrication du charbon de bois. Ce lieu est également à proximité des anciennes mines du siècle dernier "Sous Châtillon", dont le souvenir et l'existence ancienne sont actuellement rappelés dans le nom donné à un nouveau quartier de Liverdun édifié à proximité. C'est à "Châtillon" que les fouilles de Charles COURNAULT en 1870, puis celles de MM. GEINDRE et SCHNEIDER en 1976, ont révélé une occupation mérovingienne des V^e et VI^e siècles après J.C.

LE PONT ET LE CHEMIN DES PÈLERINS

Le texte de Lepage évoque donc un "pont romain" qui aurait été reconstruit au moyen-âge. De fait, nous avons retrouvé trace de ce dernier sur une charte de l'évêque Pierre de Brixey:

"Les évêques de Toul seront maîtres du pont qui est sous le château, et ne le donneront en fief à nul chevalier ou autre que ce soit. Nous voulons aussi pour le salut de notre âme et celui de tous les évêques de Toul et de quiconque aura volontairement contribué à la reconstruction du pont et du château, que les pèlerins passant sur le pont soient exempts de péage..."

C'est sans doute afin que l'exemption de péage soit bien assurée aux pèlerins que l'évêque interdit que le pont puisse être donné en fief...

Ce texte laisse entendre ainsi qu'un péage est ordinairement perçu sur ceux qui empruntent un pont. C'est une pratique courante à l'époque, et cela rapportait au seigneur qui avait entrepris la construction d'un pont, jusqu'à ce que les souverains instituent au XVIII^e siècle le service des Ponts-et-chaussées.

S'il n'est pas question ici de l'utilisation du pont pour transporter les produits d'une métallurgie locale, il n'en faut pas conclure qu'elle n'aurait plus existé.

POURQUOI UN PONT?

Pas uniquement pour les pèlerinages au tombeau de saint Eucaire. Il est vrai que la dévotion envers ce martyr était très vive en ces temps et qu'elle s'est perdue à une époque sans doute récente, peut-être après 1703 lors de la suppression des chanoines à Liverdun, suppression qui aurait entraîné l'abandon de ce culte, ce dont se seraient plaints les habitants de Liverdun.

Mais cette exemption de péage ne fait-elle pas concurrence au bac de

Pompey, dont une partie des revenus appartenait aux Dames de Bouxières? A moins que le bac n'ait existé qu'après la ruine du pont de Liverdun. Nous n'avons trouvé mention de ce bac, en effet, qu'à partir du XVI^e siècle.

Or, l'existence de ce pont intrigue, car il n'a pu être construit pour le pèlerinage vers saint Eucaire et ne fut sans doute pas seulement reconstruit et entretenu à cette seule fin. Servait-il à l'usage et au commerce de la métallurgie, laquelle n'a pas laissé de tradition orale transmise? Il est vrai que des découvertes plus spectaculaires encore ont été faites également au-dessus de la vallée de la Moselle, près de Ludres, au camp d'Affrique, où une exploitation protohistorique a été découverte. Il n'y a pas eu, comme à Ludres, découverte d'anciennes galeries et on ne connaît que les anciennes mines du siècle dernier.







Comment s'explique l'existence rare d'un territoire communal se prolongeant sur l'autre rive d'un cours d'eau important, donc difficile à franchir, si ce n'est par cette présence minière très ancienne qui, du même coup, expliquerait la présence du "pont".

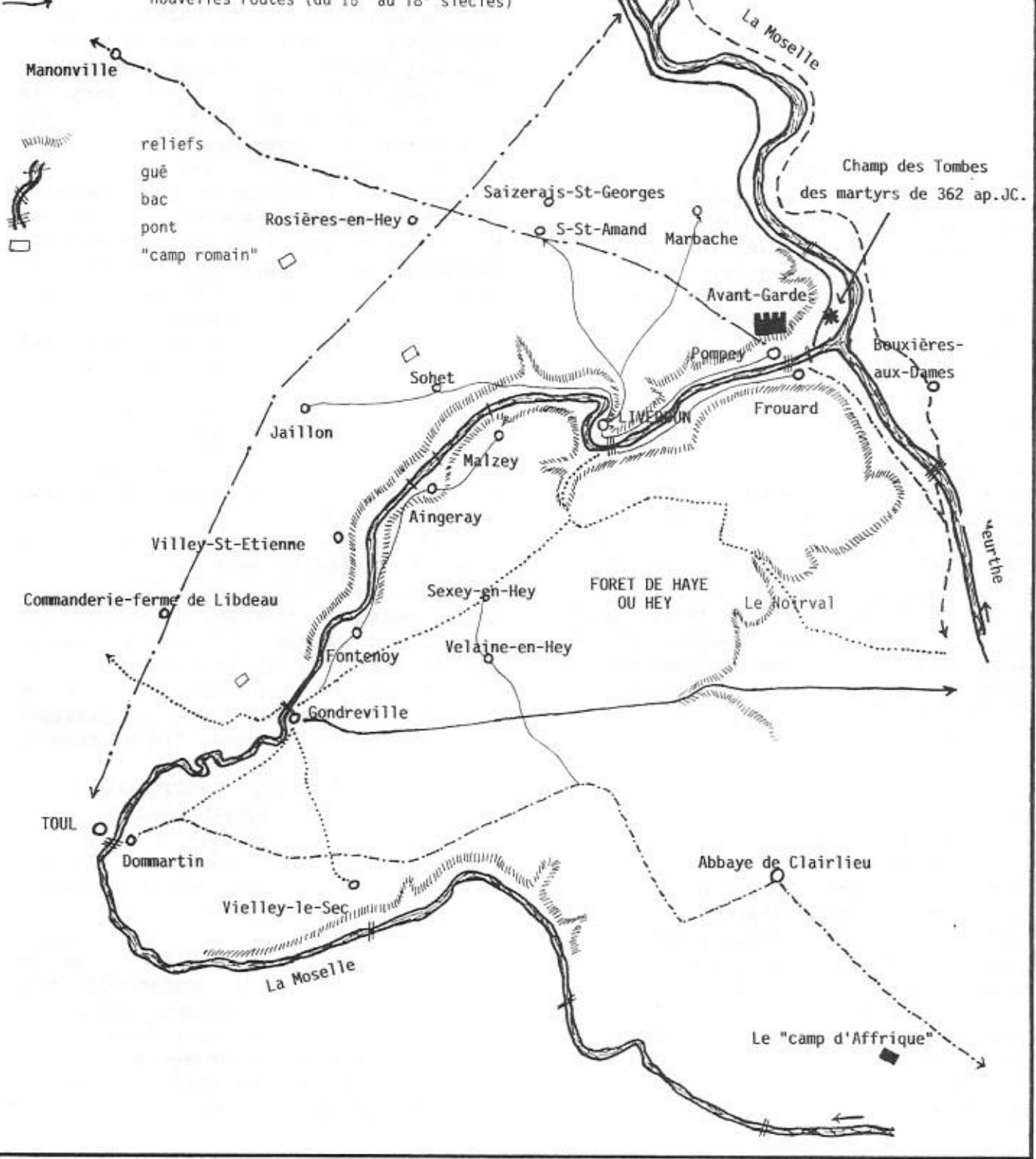
A l'époque romaine, ce "pont" permettait-il de joindre une voie ancienne longeant la Moselle sur la rive Liverdun-Pompey? Là, la présence de villas ou domaines agricoles échelonnés est à l'occasion de constructions nouvelles que d'ailleurs MM. Geindre et Schneider ont pu étudier.

Quelle voie antique empruntait alors ce "pont"? Longeait-elle la rive jusqu'à Pompey? Sur ce territoire les vestiges d'une voie antique qui remontait le ravin de l'Avant-garde vers les Saizerais, ont été trouvés.

Voici ce qu'en dit un texte anonyme daté de 1921 et conservé dans les archives communales:

"Les vestiges d'une voie romaine sont encore apparents dans la partie du territoire où s'élèvent le faubourg

-  chemins certains joignant les anciens villages
-  voie romaine
-  chemin Brabant
-  chemin des pèlerins
-  ancienne route de Metz
-  nouvelles routes (du 16° au 18° siècles)



et les casernes, et si l'on opérait des fouilles dans certaines propriétés, on pourrait reconstituer assez facilement la direction précise de cette voie. Dans plusieurs champs en effet, on a découvert des dalles enterrées à une faible profondeur et dans d'autres, il existe des bandes de terrains sur lesquelles la végétation est toujours faible, insuffisamment nourrie par le sol coupé dans son épaisseur par l'espèce de pavage qui constituait les chemins romains... Des renseignements que nous avons pu recueillir, cette voie traversait une partie du bois de l'Avant-garde, descendait dans les vignes en passant près du cimetière actuel situé entre le village, le faubourg, et longeait la Moselle au lieu-dit "Les Terreaux" pour aller dans la direction de Frouard et de Bouxières-aux-Dames."

Cette voie antique qui empruntait le ravin de l'Avant-garde, fut nommée au moyen-âge "le chemin des Pèlerins" ou "chemin de saint Nicolas". Elle rejoint, à Saizerais, la voie romaine conduisant à Saint-Mihiel. En effet, si les deux anciennes localités de Saizerais-Saint-Amand et Saizerais-Saint-Georges, aujourd'hui réunies en une seule, ont pour origine un "camp romain" comme l'indique H. Lepage, la voie ne s'arrêtait pas au "camp" mais devait rejoindre la Moselle vers Marbache ou Pompey.

De Saizerais cette voie aboutit au carrefour des 4 vents où elle croise la voie Toul-Scarpone empruntée aujourd'hui par la N.411. La voie Avant-garde-Saint-Mihiel est toujours visible à ce carrefour: nous l'avons suivie, en partie carrossable jusqu'à Manonville, elle se confond alors avec la route de Saint-Mihiel par Beaumont.

Le pont de Liverdun aurait-il donc fait partie d'un réseau secondaire retrouvé sur la rive gauche?

Mais sur la rive droite? Nous le verrons plus loin.

Ce "chemin des Pèlerins" ou "chemin de Saint-Nicolas" semble indiquer que cette destination de pèlerinage, si elle primait ou non le commerce, était importante. Il est vrai que le pèlerinage est double: d'une part vers Saint-Nicolas-de-Port, mais aussi vers le pied des roches de l'Avant-garde, où, à proximité du champ des tombes, furent exécutés en 362, les compagnons d'Eucaire. Cet événement est commémoré par une modeste chapelle décrite par H. Lepage et par l'archéologue Georges Boulangé qui dirigea les fouilles de 1852 et en laissa un fin dessin, seule image que nous connaissions.

Aussi, arrivés en ce lieu, les pèlerins refaisaient sans doute le chemin attribué par la légende selon laquelle saint Eucaire, décapité, aurait porté sa tête à Liverdun où se trouve son tombeau. C'était, pour la piété de l'époque, un geste auquel on ne pouvait se dérober.

Et depuis Liverdun, quel était alors l'itinéraire vers Port, vers les reliques miraculeuses de saint Nicolas? Si un pont, à Liverdun, dispensait les pèlerins de péage, il semble évident que la traversée de la Moselle se faisait en ce lieu, plutôt qu'au bac de Frouard, si toutefois celui-ci existait alors. Là, s'offraient trois chemins possibles:

-l'un par Sexey, conduisait à Gondreville puis rejoignait l'autre chemin des pèlerins qui passait à Villey-le-Sec (voir R.Jolin et J.P. Uriot, Villey-le-Sec, un village du Toulouais à travers les âges, Etudes Tuloises N°22).

-un second, plus court, partait de Liverdun, s'ouvrait sur l'ancien chemin de Nancy qui descendait dans le vallon de Bellefontaine, chemin que l'on pouvait suivre vers Nancy et y faire escale avant d'arriver à Port,

-ou remonter le vallon de Bellefontaine et de là, au lieu-dit "Les



Le carrefour dit "des 4 vents"
entre la voie Saint-Mihiel-Avant-Garde
et l'ancienne voie romaine Toul-Scarpone (N 411)



Chemin descendant vers Manonville
empruntant l'ancien tracé de la voie Saint-Mihiel-Avant-Garde
(Les tirets soulignent le passage primitif encore décelable)

LA GRANDE TRANCHÉE

Baraques", emprunter l'ancienne voie qui menait vers l'abbaye de Clairlieu, à proximité de laquelle passe aussi l'autre chemin des pèlerins venant de Villey-le-Sec.

Mais revenons à celui de l'Avant-garde qui vient de Saint-Mihiel...

Les renseignements sur cet itinéraire, ancienne voie, ne sont pas antérieurs au XVII^e siècle. Voici ce qu'en dit M. Blais lorsqu'il étudia l'histoire de la propriété dans le massif de l'Avant-garde:

"Le chemin des pèlerins serait une voie ancienne, difficile à dater, car les documents à son sujet n'existent que depuis le XVII^e siècle: il est alors la route de Nancy à Saint-Mihiel, mais avec bac pour franchir la Moselle entre Frouard et Pompey. Une ordonnance ducale de 1635 ordonne de déboiser le long des grands chemins pour la commodité et la sécurité publiques...par un espace de 1 arpent de chaque côté (soit environ 44,70 m.) puis suit en 1686 un règlement français, puis en 1699, une ordonnance du duc Léopold qui prescrit la "coupe des rapailles, hayes et buissons à 30 toises" (85,80 m.) de chaque côté des voies".

En 1934, M. Blais constate que l'essartement ou déboisement n'a pas varié depuis le XVIII^e siècle. Il est encore visible aujourd'hui comme en témoigne la photographie ci-dessous.



Depuis cet essartement, -étant donnée la physionomie nouvelle de cette voie dégagée-, a pris le nom de "Grande Tranchée". Son histoire, tourmentée, fut étudiée par M. Blais.

Au début du XVIII^e siècle, alors que les forêts duciales sont administrées par la gruerie, l'ancêtre des Eaux et Forêts, après les troubles occasionnés par les guerres, les habitants de Pompey demandent à continuer de jouir du droit de vaine pâture qu'ils avaient sur l'essartage de la "Grande Tranchée", droit accordé, en 1706:

"Le droit accordé en 1706 était affecté de précarité et la législation en vigueur au XVIII^e siècle rendait impossible sa consolidation. Mais sous l'empire des lois révolutionnaires, la Grande Tranchée faillit échapper au Domaine subrepticement. Lors des opérations cadastrales, la commune se fit inscrire comme propriétaire du terrain et elle obtint en 1818 de partager entre les habitants le pâtis de l'Avant-garde, jusque-là laissé à la vaine pâture. L'opération était consommée et la tranchée divisée en 149 lots, tirés au sort entre les chefs de famille dès le mois de mai 1818, sous le couvert de l'autorité préfectorale, quand les Domaines intervinrent en juillet. Les droits de l'Etat, une fois connus, étaient trop certains pour être contestés et les opérations du partage furent rapportées. Cette solution semble avoir péniblement affecté la commune: il est certain que la population, presque exclusivement rurale, étouffait sur son territoire; à peine le partage était-il terminé que 20 lots furent semés en orge ou en pommes de terre. Il semble d'ailleurs que les opérations de partage et de mise en culture aient été faites contre le gré du maire qui possédait la presque totalité des terres laboureables de la commune et qui en profitait pour les louer un prix exorbi-

tant. L'affaire du partage se compliqua, cette année-là, d'une crise municipale!"

Mais revenons au XVIII^e siècle, avec M. Blais:

"C'est à la surintendance des Ponts et chaussées, créée en 1715, que l'on doit le tracé de la véritable route de Saint-Mihiel par Marbache"...

Véritable route? C'est donc qu'un chemin plus ou moins bon préexistait, ce qui semble logique comme nous allons le démontrer:

Cette nouvelle route remplace l'ancien itinéraire par Pompey, lequel, rectiligne depuis l'Avant-garde, s'infléchit à sa rencontre avec la voie de Liverdun qui semble être également ancienne. C'est à l'intersection que fut créé le "domaine des Haras".

Ainsi la voie ancienne, joignant les rives de la Moselle de Pompey à Saizerais était l'itinéraire normal et entretenu jusqu'au début du XVIII^es. et le chemin direct de Saizerais ("camp romain") à la Moselle (Marbache) dont l'existence paraît logique car correspondant au trajet le plus court, n'aurait-il d'existence officielle qu'après 1715.

Une question se pose alors: Comment le seigneur de l'Avant-garde, dont la seigneurie, dotée depuis 1311, comprend Marbache, pouvait-il se rendre sur cet élément de son fief? En longeant la Moselle? ...ou par la voie de Liverdun, qui, après l'intersection avec la voie Avant-garde-Saizerais, se poursuit en direction de Marbache. Ce chemin est dénommé, sur tout son tracé "Voie de Liverdun" alors que la voie ancienne Nancy-St-Mihiel porte le vocable d'"Ancien chemin de Nancy"!

On comprend alors l'importance du bac entre Frouard et Pompey, passage affermé, appartenant au domaine ducal, mais dont les revenus ont parfois changé de propriétaire. Nous avons ainsi remarqué le partage au XVII^e siècle, entre les Dames de Bouxières et la princesse de Phalsbourg, ainsi que les tarifs du bac, et l'on comprend pourquoi ces

tarifs de 1619 sont devenus un modèle pour les tarifs unifiés en 1628, cela tenait sans doute à l'importance de ce passage emprunté par le grand commerce vers les Pays-Bas, itinéraire que nous allons évoquer dans ses rapports avec le pont de Liverdun et les voies anciennes régionales.

Nous allons découvrir également d'autres itinéraires anciens totalement déchus et oubliés, en relation directe ou indirecte avec le "pont romain" de Liverdun.

A PROPOS D'UN "CHEMIN BRABANT"

Quelle voie antique empruntait ce pont? Y aurait-il aussi un lien avec le "Chemin Brabant"? Voici, à propos de cette voie très ancienne ce que dit H. Lepage au sujet de son passage à Gondreville:

"Dans la rivière, à 200 m. en amont du pont, on voit (vers 1850), des vestiges de piliers et de culées provenant d'un pont antique détruit en 1232, sur lequel passait le chemin de Brabant venant de l'est et allant vers Libdeau... Le chemin de Brabant se prolonge vers Lucey et remonte la vallée après avoir traversé le village..."

Libdeau ou Libdo est une ancienne commanderie de l'Ordre de Malte; c'est aujourd'hui une ferme située à l'intersection de l'ancienne voie romaine menant de Toul à Scarpone (N.411) et du chemin de Lucey. Ce chemin subsiste toujours, il est simplement coupé par le vieux canal et son tracé est bien visible sur le plan cadastral. Une légère modification lui a fait alors emprunter le pont franchissant l'écluse. Puis il reprend son ancien tracé, qui en fait actuellement la route qui traverse la zone industrielle.

Mais à l'est de Gondreville, d'où venait-il? Peut-être du pont de Liverdun, tout droit par le plateau, passant par Sexey-les-Bois, où subsiste encore un chemin en partie carrossable joignant Sexey et Gondreville.

LES ITINÉRAIRES ANCIENS

Blais, ancien garde général des Eaux et Forêts, donne une réponse vraisemblable à propos du pont de Liverdun dans plusieurs publications issues de ses recherches sur cette circulation ancienne dans la région toulouise. Il considère, en effet, qu'il y avait trois franchissements possibles de la Moselle par pont, bac ou gué.

1. GONDREVILLE

Le plus ancien pourrait être Gondreville, qui, malgré son importance, fut détruit en 1232 comme le rapporte ici Blais:

"...Gondreville possédait comme passage d'eau une grande ancienneté. Un pont y exista jusqu'en 1232, année au cours de laquelle il fut ruiné par le duc Mathieu II pour protéger sa retraite contre les soldats du comte de Bar à la suite d'un échec devant Foug. Ce pont, dont il reste les racines de trois piles et d'une culée visibles à basses eaux un peu en amont du barrage actuel, vient de préoccuper les historiens qui l'ont considéré dans ses rapports avec les chemins Brabant du Toulouais: quoi qu'il en soit de l'antiquité et de la fonction de ces énigmatiques chemins, la seule présence d'un tronçon conduisant de Gondreville au voisinage de la Commanderie de Libdo, sur la voie romaine de Toul à Scarpone, vient appuyer la thèse de l'itinéraire par la rive gauche que nous avons exposée ci-dessus. L'importance de ce pont était certes considérable et sans doute avait-elle suscité la convoitise de Mathieu Ier qui s'empara de Gondreville en 1145. Enfreignant l'excommunication de l'évêque et les foudres du pape, il y construisit une forteresse. La destruction du pont donne une date vraisemblable à l'établissement du bac."

Ce passage permet d'imaginer que le réseau routier était fort différent de l'actuel, en se souvenant, en particulier que "Nancy-capitale" est une création récente, et que, jusqu'à la guerre de Trente ans, le principal centre commercial était Saint-Nicolas-de-Port.

"On est frappé, en étudiant la partie sud de la forêt de Haye, de l'existence et du tracé d'une route dite "Charlemagne" courant sur le plateau. A l'est elle se raccorde assez aisément avec un chemin ferré descendant sur Ludres et le Vermois, à l'ouest avec un chemin des Pèlerins, proche de Villey-le-Sec. Ainsi s'ébauche un itinéraire, aujourd'hui abandonné, qui semble bien nous apporter la solution du problème cherché. Ajoutons que le franchissement de la Moselle s'opérait nécessairement à Dommartin. Un document confirme notre interprétation: Les comptes de la Prévôté de Gondreville,..., nous donnent une définition du droit de haut-conduit perçu à Villey-le-Sec au profit du duc de Lorraine: "lequel conduit est que toute charte ou charrette chargée de marchandises passant par les détroits dudit Villey, allant ou retournant de Toul à Saint-Nicolas ou autre lieu, doivest..."

"Mais nous avons plus: ce droit est affermé par le prévôt. Glanons quelques chiffres dans ses comptes: en 1493 il rapporte 24 F., en 1497 16 F., en 1501, 10 F 12 gros, en 1530, 7 F., en 1609, 3 F. C'est la lente déchéance d'un trafic depuis longtemps médiocre: la circulation a trouvé une autre voie."

Rappelons que Beaulieu a signalé, le premier, l'existence d'une voie romaine secondaire partant de Toul pour se diriger vers l'est au parcours mal connu:

"Une partie de cette voie, celle qui conduit de Saint-Nicolas à Ludres est encore quelquefois fréquentée: on la nomme "Chemin des marchands

de vin". Quant à l'autre partie, qui s'étend en remblai dans la forêt,... elle est abandonnée depuis un temps immémorial." *Beaupré, 1890*

L'identification entre cet itinéraire gallo-romain et celui des ambassadeurs du roi Podebrad, au XV^e siècle, est, selon Blais, peu évitable:

"Les voyageurs passent à Strasbourg, Saint-Dié, Raon-l'Etape, Lunéville, Saint-Nicolas-de-Port; de là, après déjeuner, nous fîmes six lieues jusqu'à la ville qu'on appelle Toul; on dit que c'est une ville d'Empire".

De Nancy, il n'est pas question, et on ne peut imaginer que Jaroslaw l'ait traversée sans en faire mention. Il était un page de cour qui ne pouvait manquer d'apprécier comme il convient les villes souveraines ou capitales: Il dit de Toul "ville d'Empire" et de Saint-Nicolas: "c'est un gros village!".

Si donc, après le moyen-âge, il n'est plus question à Liverdun d'un pont que son propriétaire, l'évêque, a laissé sans entretien et finalement s'effondrer, les documents montrent que la route qui l'empruntait est abandonnée au profit d'un autre itinéraire.

2. DOMMARTIN

Le second passage, peut-être plus tardif mais utilisé lors de la translation des restes de saint Firmin de Verdun à Flavigny, le 25 juin 964 (dans M. Parisse, Des miracles en Lorraine) est celui de Dommartin.

C'est au moyen-âge qu'il prit le plus d'importance, après la destruction du pont de Gondreville, et du fait qu'il conduisait sous les murs de la cité épiscopale de Toul.

En effet, le pont de Gondreville détruit en 1232 ne fut pas reconstruit, mais remplacé par un bac dont les tarifs sont aux archives, pour le 16^e siècle. Ce bac est d'ailleurs établi sur un gué qu'il était interdit d'emprunter même en basses eaux. Voici un extrait du tarif et un commentaire de Blais:

"Les anciens dudit Gondreville

maintiennent que de 100 porcs, le passager en doit avoir 1, et ainsi des bestes blanches"...

"Ce tarif exige quelques commentaires. D'abord, à l'imitation de tous les tarifs de péage, le montant du droit est proportionnel au nombre des voyageurs, à la nature du véhicule. Le principe du monopole est fortement dégagé: il n'est pas permis de passer par ses propres moyens près du passage, même si la rivière est guéable, sans encourir une taxe. En cas de contravention, la marchandise est confisquée à l'exception des équipages: on retrouve une disposition analogue dans l'ordonnance de 1669 (titre XXIX, art. 3). Un tarif forfaitaire est consenti aux usagers locaux, aux gens de Gondreville d'abord, mais aussi de Fontenoy, de Sexey, de Velaine et d'Aingeray. Nous verrons ces dispositions se perpétuer jusqu'à la révolution et apparaître alors aux communautés intéressées comme d'intolérables servitudes sans compensation".

"Les habitants de Gondreville ne payent aucune redevance au fermier du passage pour eux ny charrois et passage de leur bestail ou autre chose qui ne soit, sauf que quand lesdits fermiers vouloient faire une corde (neuve) ils demandent par la ville gratuitement un peu de chanvre pour ayder à faire ladite corde..."

Les habitants de Gondreville ont donc libre passage car, pour eux aussi, le territoire communal se poursuit sur l'autre rive. Quant aux "riverains" de Fontenoy, Sexey, Velaine et Aingeray, ils payent une sorte d'abonnement annuel. Mais ceux d'Aingeray, qui ont à leur disposition quatre gués gratuits, qui seront interdits en 1638, protestent énergiquement contre cet abonnement dans les cahiers de doléances de 1789.

Voici les tarifs d'abonnement:

"Oultre plus, les villages de Fontenoy, Sexey, Villaine et Aingeray, ung chacun conduit doibvent et sont

tenus payer par chacun an au fermier dudit passage, au jour de Saint Georges..... 1 denier
 Et à Noël ung pain vallant 12 deniers ou environ et ce pour tout leur passage, fors qu'ils sont tenus payer à chacune fois qu'ils passent chairs parmy le basteau..... 12 deniers
 la charrette..... 6 deniers".

"Les charges principales assumées par le passeur dans l'observation d'un tarif et dans l'entretien du matériel, nefs et pontons:

C'est que les préposés au passage tendaient à pratiquer des extorsions, des abus de pouvoir, à cause même de la nécessité absolue dans laquelle se trouvaient les voyageurs de recourir à leurs services. En France comme en Lorraine, le pouvoir central dut maintes fois rappeler les péagers à leur devoir, que ceux-ci exerçassent leurs emplois au profit de seigneurs ou au profit du souverain".

Blais

Les tarifs des bacs lorrains seront unifiés en 1628, mais toujours afferchés, et le modèle imposé à cette date est celui de 1619 du bac de Frouard (ou Pompey selon la rive!), sur la route de Nancy à Pont-à-Mousson.

Et les plaintes consignées dans les cahiers de doléances?

Voici d'abord celles de la communauté d'Aingeray:

"Quant à Fontenoy et à Sexey, les cahiers déclarent que le bac est sans utilité; à Velaine, on continue "à s'en servir très peu". Aingeray est plus explicite: le paiement d'une redevance de 3 gros par habitant est abusif, "c'est une transaction qui a été faite avec le fermier du bac, dans le temps qui ni avoit encore point de pont devant la route de Toul".

Si ces localités ont de sévères critiques à formuler à propos de ce bac, c'est qu'il est dangereux, comme le rappellent les habitants de Gondre-

ville dans leurs doléances de 1789:

"Le cahier de Gondreville ne nous apprend rien qu'on ne sache, sinon que le passage du bac est souvent dangereux; cette circonstance réduit le trafic et empêche de bonifier les prés en y conduisant des engrais. En outre, le bac sert à la fenaison pendant une période très courte, sa capacité est insuffisante, beaucoup doivent passer à gué et courent de gros risques, "les troupeaux de vaches et de chevaux en courent aussi, le passage de la rivière leur cause des maladies et les met dans le cas de se noyer comme cela arrive fréquemment".

Les doléances des habitants de Gondreville à l'égard du bac démontraient la convenance d'y substituer un pont. Un projet d'ouvrage en charpente, s'élevant à 84600 livres, avec piles et culées en moellons, eut un début d'exécution en 1793. L'entrepreneur commença les batardeaux mais ne poursuivit pas plus avant.

En 1815, les alliés établirent un pont de bois qui disparut rapidement. En 1826, la commune reprit le projet d'un pont avec droit de péage, puis en 1846, 1848 et 1856. En 1854 même, une souscription fut ouverte entre les habitants propriétaires de terres sur la rive gauche. C'est en 1870 seulement que ce projet, si longtemps caressé put aboutir. Le pont actuel, dont la dépense s'éleva à 130000 F., fut livré à la circulation le 1er juillet; il s'en fallait de peu qu'il ne fût inauguré par les envahisseurs!

Mais faisons plus ample connaissance avec ce bac de Gondreville. Voici les renseignements que Blais a tirés des comptes de la prévôté de Gondreville

"Le passage est procuré par deux bateaux, par deux nefs, une grande et une petite. La fourniture est commandée à un spécialiste de Châtel-sur-Moselle.

En 1494, la grosse nef de 52 pieds de long, de 10 de large, est

payée 72 F. rendue. En 1495, une petite nef a coûté 16 F., mais il faut y ajouter 4 F. 9 gros pour les dépenses de deux hommes pendant 6 journées qui ont été quérir la nef à Châtel. Ces constructions étaient sans doute bien nécessaires, car en 1493 on avait eu à réparer les deux vieilles nefs du passage qui ne "solloient plus aller sur l'eau".

Chaque année, par la suite, les nefs seront l'objet de menues dépenses d'entretien. En 1505, par exemple, le cellerier acquiert pour 3 F. une chaîne de 3 toises au maréchal Nicolas Morellot pour fermer les nefs: les voyageurs circulant de nuit ou pendant l'absence du passeur "se passaient eux-mêmes et laissaient les dites nefs en grand danger".

Le passage, venons-nous de dire, était aussi une source de revenus. En 1490, il est amodié pour 3 ans à Rougeux Anthoine pour 51 F.; en 1493, il échoit aux enchères à la chandelle à Didier le Barbier pour 60 F.

En 1505, le canon est élevé à 102 F. En outre, le cahier des charges se complique en faveur de cette création charmante de la reine de Sicile, femme de René II; nous voulons parler de la *Bergerie*, prélude lorrain des *Trianon*s, dont l'histoire mériterait d'être écrite; "le fermier est en effet tenu de passer les brebis de la bergerie de notre redoutée dame la Royne de Sicile, toutes les fois qui serat besoing".

Et cette même année, il faut aménager l'accès au bac. En effet on trouve une mention d'une dépense de 6 F. pour: "aider à faire un pont au travers de la petite Mozelle devant la porte dudit Gondreville, lequel pont sert au passage dudit lieu, à passer les gens de pied et de cheval, et mesmes les brebis de la Royne lesquelles sans iceluy pont, ne pouvant aller sur la nef dudit passage, ni dedans les preys".

3. LIVERDUN

Lorsqu'en 1870 est rétabli le pont de Gondreville, qui sera détruit au cours de la 2^e guerre mondiale, puis reconstruit..., les motivations d'emprunt de ce pont ont totalement changé. Il est déchu au rang d'échanges très locaux, ce qui n'était pas le cas au temps où Gondreville était terre ducal, laquelle comprenait aussi l'abbaye Saint-Mansuy à Toul.

Blais rappelle, d'après les travaux d'E. Martin, cette situation:

"Ceux du bourg Saint-Mansuy sont en la garde de Monseigneur le Duc payant chacun en terme de la Saint-Martin d'hiver..." en vertu du ban royal jadis concédé à l'église de Toul. La cour de Nancy les avait isolés de la ville et compris dans sa juridiction, malgré les protestations des prélats".

Mais Richelieu récupéra les deux faubourgs et un arrêt du Parlement de 1637-1639 les annexa. Pourquoi cette attitude des ducs de Lorraine? Cela permettait à la route Toul-Gondreville, rive gauche, d'être en terre ducal! Car c'est en 1508 que le duc René II fait "mettre à point le grand chemin de Hey allant à Toul", que l'on appelle alors aussi le "haut chemin".

C'est donc en 1508 qu'apparaît l'itinéraire direct Nancy-Gondreville, qui laissa un mauvais souvenir à nos ancêtres comme en témoigne Blais:

"L'inconvénient de ce chemin résidait dans le franchissement de dénivellations brutales -Fonds de Toul, Fonds de la Crédenche. On y pallia d'abord, au XVII^e siècle par des contournements et quelques levées de terre, mais surtout, au XVIII^e siècle, par d'énormes remblais restés célèbres tant à cause de leur importance que par le souvenir des odieuses corvées qui furent imposées en cette occasion (Les sentiers de la Grande corvée!)".

Quel était alors l'itinéraire avant la création du "haut chemin"? Nous l'avons trouvé encore visible sur le cadastre de 1818: il passait par Sexey, Velaine, et arrivait dans les bois de Liverdun où il suivait un itinéraire ancien passant par le Noirval et Bonne Fontaine...où il arrivait à la Moselle à ce qui constitue le troisième passage: le pont de Liverdun, que Blais qualifie de temporel et accidentel!

Or, à l'époque étudiée par ce responsable des eaux et forêts, il n'y a plus de pont à Liverdun! Le "pont romain", reconstruit au début du moyen-âge, n'existe plus au XVII^e siècle. S'il ne fut pas reconstruit, c'est que la grande circulation traversant la Moselle passait ailleurs, soit à Dommartin par le passage appartenant à l'évêque, soit à Gondreville ou Pompey, passages affermés par le duc. Entre ces grands passages, celui de Liverdun était inutile pour le commerce autre que local, et pour celui-ci d'ailleurs, existaient les gués d'Aingeray,..ou de Liverdun doublés d'un bac?

"Or en mars 1638, l'administration française interdit le passage à Gondreville et ordonna au fermier de conduire sa barque à Liverdun. Déjà, l'année précédente, le gruyer de Nancy avait dû délivrer des chênes à l'évêque de Toul, pour faire un bateau au dit lieu.

Le bac de Liverdun fut affermé à Mengin Brunet, sans qu'on le déchargeât pour autant du canon de Gondreville, s'élevant à 1800 F. et les privilèges suivants lui furent concédés: a) les gués seraient rompus de Gondreville à Pompey; au bac de Dommartin, seuls les habitants des villages circonvoisins pourraient passer; b) les bois d'entre Villey-saint-Etienne et Liverdun seraient incontinent arrachés et essartés pour rendre les chemins libres et sûrs. De cette façon, le trafic entre Toul et Nancy se ferait exclusivement par le bac de Liverdun. Des considérations stratégiques, le souci de n'être

point tourné par un lieutenant de Charles IV, présidaient sans doute à ces dispositions que nous voyons d'ailleurs complétées par la fermeture de la route de Gondreville à Nancy, qualifiée de fermeture des "bois de Hey". Un mandement de Villarceaux, en date du 23 avril 1638, ordonnait aux habitants de Velaine, Sexey, Aingeray et Villey-le-Sec "de faire des grandes et profondes fosses, et les remplir d'arbres pour fermer les passages qui sortent sur les chemins et empêcher que la cavalerie, chevaux et charrettes, et même hommes de pied, ne passent dans les bois qui sont proches lesdits villages pour aller de Toul à Nancy et de Nancy à Toul"

"Il ne paraît pas qu'on ait tenu la main à l'exécution de cet ordre puisqu'en fin d'année notre passeur de Liverdun se plaint amèrement de ce que les chemins de Haye sont restés ouverts. Il ajoute que les gués subsistent et que celui de Liverdun est si facile que personne n'emprunte le bac; en outre, le chemin de Villey-saint-Etienne à Liverdun n'a pas été essarté et on n'y est en sécurité que "par le moyen des convois". Bref, la tentative de détournement de la circulation par Liverdun, en 1638, a piteusement échoué au point que Mengin Brunet placé, en quelque sorte, au poste de commandement du système se déclare incapable de tirer de sa ferme "l'entretien au pain et à l'eau de luy et de ses enfants".

Pourtant, la suppression du bac de Gondreville avait été effective: elle mécontenta les habitants du lieu qui se plaignirent de l'arrêt du commerce. Très tôt, sans doute, il fut rétabli. En 1665, on le trouve aux mains de Claudin Migron, par bail de 3 ans, pour 1820 F. de loyer annuel. Mais le bail comportait, outre le passage, la perception du droit de haut conduit, en sorte qu'on ne peut faire le départ entre les deux".

LE BAC DE POMPEY ET LE PONT

La déclaration d'Henriette de Phalsbourg, en 1633, révèle donc que, en l'absence de pont entre Frouard et Pompey, un bac payant existe dont les revenus sont à partager entre elle-même pour 5/6, le reste allant à l'abbaye de Bouxières.

Ainsi ce texte contredit la supputation qui fut faite quant à l'origine du nom de Pompey sur l'orthographe Pompain ou Pompaing qui font penser à Pont du pain ou pont payant... Il faut y voir plus justement un nom en rapport avec un propriétaire gallo-romain.

Voici, pour compléter la déclaration de la princesse de Phalsbourg, le détail des droits de péage dûs au passeur. Ce document nous laisse mesurer l'importance du trafic qui traverse la Moselle et qui va parfois bien loin. Cela permet d'expliquer en outre pourquoi le duc Léopold décide, en retrouvant ses états, de doubler la route de rive droite de la Moselle par la construction du pont de Frouard.

Voici d'abord les montants du péage puisés dans les archives de la commune:

Droits de péage sur la Moselle

"Le 29 mars 1453, Jean Gillet de Liverdun, châtelain de Maizières sur Madon, vend aux chanoinesses de Bouxières le tiers du passage au bac de Frouard pour la somme de 100 Francs.

Dès l'année 1619, le duc Henri, afin de prévenir les abus qui se commettaient au préjudice des passants par le fermier du bac, avait publié un règlement qui fixait les droits qu'il lui était permis de prélever. Ce règlement applicable à tous les bacs existant sur les rivières du pays fut renouvelé: par Charles IV le 11 juillet 1628, et il fut enjoint aux fermiers de s'y conformer, à peine de prison et de 200 F. d'amende. Les droits à acquitter étaient fixés

de la manière suivante:

<i>pour l'homme à pied</i>	<i>8 deniers</i>
<i>pour l'homme à cheval</i>	<i>1 gros 8 d.</i>
<i>pour le char extraordinaire</i>	<i>4 g.</i>
<i>pour la charrette</i>	<i>5 g.</i>
<i>pour carrosse et coche</i>	<i>8 g.</i>
<i>pour le char chargé de marchandises allant au pays bas</i>	<i>6 g.</i>
<i>pour la charrette chargée de marchandises conduite par les hauts charretiers</i>	<i>4 g.</i>
<i>pour le cheval de couple</i>	<i>1 g.</i>
<i>pour la jument</i>	<i>12 d.</i>
<i>pour le porc</i>	<i>4 d.</i>
<i>pour un mouton ou brebis</i>	<i>4 d.</i>
<i>pour le boeuf ou la vache</i>	<i>3 d.</i>
<i>et s'il y a plus de 4 chevaux tirant le dit char, me paiera 1 gros pour chaque cheval qui sera de plus et pour la charrette en ayant plus de 2 se paiera de même 1 gros pour chaque cheval.</i>	

De plus que si les eaux sont aucunement débordées, ou en temps d'hiver, qu'il convient de couper la glace, sera payé une fois autant de ce que ci-dessus, et où elles seront tellement débordées qu'elles couvrissent la prairie et qu'il fallût mener le bateau au-delà de la corde, se paiera le quadruple".

Le passeur levait donc les taxes sur les hommes, animaux et charrois qui empruntaient le bac. Le document laisse supposer qu'il faisait de gros bénéfices, si bien que l'"état" ait dû régler les prix de tous les bacs du domaine ducal affermé comme celui-ci. Le fermier est celui qui a la ferme du bac, c'est à dire qu'il a acheté la charge de passeur au domaine ducal. La somme d'achat n'est pas précisée dans ce document.

Et quand fut construit le pont?

Voici une relation évoquant les ponts de Pompey. C'est en 1729 que l'on considère achevée la construction du premier pont nécessaire à la nouvelle route Nancy-Dieulouard.

"Le premier pont fut construit au commencement du XVIII^e siècle,

LE ROI étant informé que le Pont établi sur la Moselle, près le village de Frouard, a été dégradé par le débordement des eaux de cette rivière, au point que la communication entre les villes de Nancy, Pont-à-Mousson & Metz, s'est trouvée interrompue; SA MAJESTÉ a cru devoir en conséquence donner ses ordres pour l'établissement d'un Bac, jusqu'à ce qu'Elle ait pris des mesures convenables pour le rétablissement de ce Pont, & faire connoître ses intentions sur la perception du droit qu'il est nécessaire de lever pour l'entretien & le service de ce Bac. Vu sur ce l'avis du Sieur Intendant & Commissaire départi en la Généralité de Lorraine: Oûi le rapport du Sieur Moreau de Beaumont, Conseiller d'Etat ordinaire & au Conseil Royal des Finances. LE ROI ÉTANT EN SON CONSEIL a ordonné & ordonne, qu'à compter du jour de la publication du présent Arrêt, il sera perçu au Bac établi près du Pont de Frouard, un droit de Passage suivant le Tarif ci-après:

S A V O I R,

- 1° pour un chariot ou autre voiture à quatre roues, y compris le conducteur, 6 sous, *cours de France*,
 - 2° Pour une voiture à deux roues, 4 sous.
 - 3° Pour un cheval chargé ou autre bête de somme, y compris le conducteur, 2 sous.
- Lesdites voitures & bêtes de sommes ne payeront point le droit au retour, s'il a lieu dans le même jour.
- 4° Pour un homme à cheval, 1 sou.
 - 5° Pour une personne à pied, 6 deniers,
 - 6° Pour chaque bœuf ou vache, 3 deniers,
 - 7° Pour chaque veau ou porc, 2 deniers,
 - 8° Par chaque mouton, brebis ou chèvre, 1 denier.

Sauf à augmenter ou diminuer lesdits droits lorsque par la perception il aura été possible d'en constater le produit. Autorise Sa Majesté le Sieur Intendant & Commissaire départi dans les Duchés de Lorraine & de Bar, de passer Adjudication du droit de passage établi par le présent Arrêt, ou à le faire percevoir par forme de régie, ainsi qu'il sera par lui jugé plus convenable. Fait Sa Majesté très-expresses inhibitions & défenses au Fermier ou Régisseur, de percevoir d'autres & plus grands droits que ceux compris dans le Tarif ci-dessus, à peine d'être poursuivi



lorsque Léopold s'occupa de rendre plus praticable les routes de ses états. Mais la terrible inondation de 1778, si connue sous le nom de "déluge de saint Crépin" le ruina à peu près complètement.

En attendant qu'on pût en bâtir un nouveau, il en fut établi un en bois sur lequel il était perçu un droit de péage. Le pont de pierre ne fut construit qu'en 1781 ainsi qu'en témoigne une plaque indicatrice placée à la tête du pont et sur laquelle on lit: "Ce pont a été construit en 1781 (Moselle)".

Parallèlement à ce pont et à 100 m. environ vers l'est, un autre pont destiné au passage de la voie ferrée a été lancé sur la Moselle en 1847 par André du Val d'Osne, c'est un des rares ponts en fonte, bien qu'il soit appelé communément "le pont de fer".

Inutile de chercher aujourd'hui la plaque indicatrice évoquée ci-dessus: ce pont fut très endommagé au cours de la première guerre mondiale, reconstruit, et de nouveau ruiné par la seconde, et reconstruit enfin...

LE DERNIER BAC...

Après les inondations qui ont ruiné le pont de Pompey, et pendant que se reconstruisait un pont provisoire en bois, il fallut assurer le trafic: une ordonnance royale en date du 22 novembre 1778, décide le rétablissement d'un bac et fixe le tarif, que nous pourrons comparer avec celui de 1628.

VERS LES ITINÉRAIRES ACTUELS

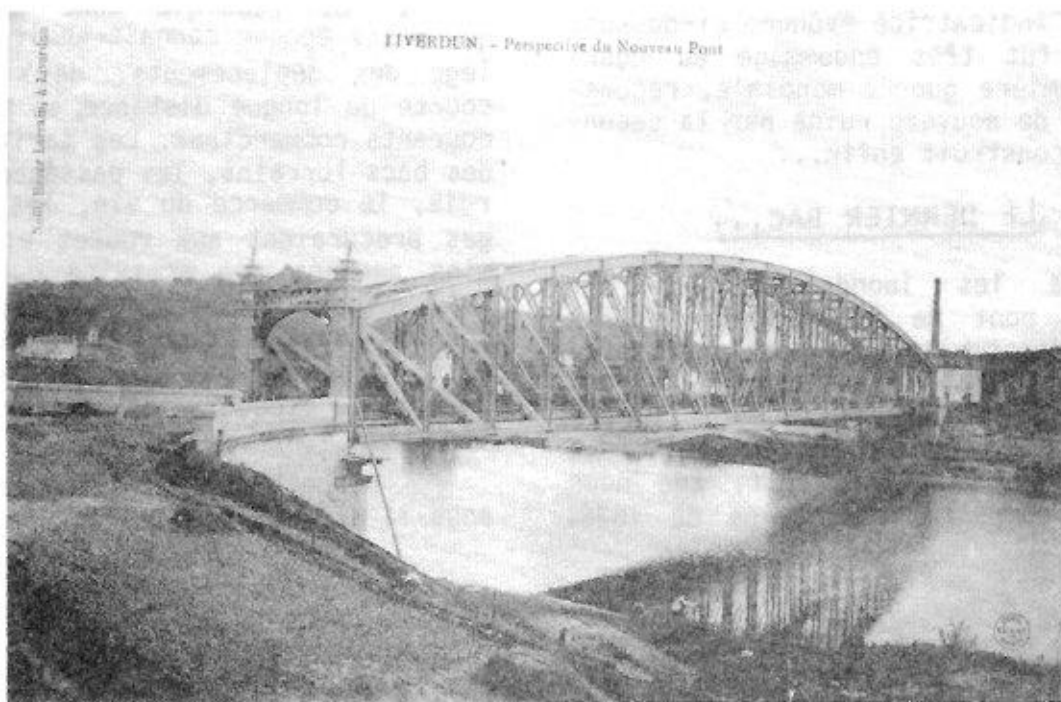
C'est en 1770 que le pont de Dommartin fut édifié: il comprenait le grand pont de Toul de 7 arches et 125 mètres entre culées, prolongé par les deux ponts de Dommartin à 8 arches ensemble et le "pont rouge" en 3 travées de charpentes de 11 mètres.

Ces constructions occasionnèrent la ruine définitive du bac de Gondreville et le détournement de la grande circulation vers l'itinéraire nouveau, celui auquel nous sommes habitués, et qui fut donc en place dès la fin du XVIII^e siècle.

Quant à Liverdun, il fallut attendre le début du XX^e siècle pour que la localité retrouve un pont: le "pont de fer", ruiné en 1945, mais heureusement conservé en images par les cartes postales anciennes présentées ci-après.

Il ne faudrait donc pas croire que notre époque connaît seule le privilège des déplacements, des voyages à courte ou longue distance et des grands courants commerciaux. Les tarifs unifiés des bacs lorrains, les passages de charrois, le commerce du vin, les pèlerinages procuraient aux routes et aux chemins anciens une activité quotidienne. Celle-ci a suscité des installations ou des constructions diverses: gués, bacs ou ponts dont nous venons, modestement, d'évoquer les différents destins.

Des élèves du Collège de LIVERDUN sous la direction de Mme ARNOULD-ROMBACH



Le "pont de fer" de Livurdun, détruit en 1945.
 Le "pont romain" était établi entre ce pont et le pont canal, à droite de ces images.