

La Moselle voie d'échange

par Michel HACHET

On n'admire et on n'apprécie jamais si bien un paysage que lorsqu'on le comprend, lorsqu'on s'efforce, au prix d'une réflexion, d'en retracer l'histoire.

L'histoire de la "Boucle de la Moselle" nous parle du parcours si varié de notre rivière débutant en amont à Richardménil pour s'achever à Pompey, peu avant son confluent avec la Meurthe. Dans le chapitre consacré à " La Capture de la Moselle " (voir p. 7) en remontant l'échelle du temps, nous avons vu les importants bouleversements du tracé du cours de notre rivière, abandonnant la vallée qui la conduisait primitivement vers la Meuse, pour en creuser une autre rejoignant celle de la Meurthe.

Nous avons peine à imaginer ce qu'ont pu être les tumultueuses inondations submergeant notre région au moment des dégels printaniers de fins des périodes glaciaires. Leur violence devait être effrayante et le volume du flot charriant des masses énormes de terre, de pierres et de débris végétaux, est difficile à imaginer. Pouvons-nous penser que nos lointains ancêtres ont eu l'occasion de les observer ? C'est assez peu probable. Certes, ils existaient et nous avons le témoignage de leur présence bien antérieure à ces périodes d'importants bouleversements ; mais, lorsque ceux-ci se sont produits, les conditions climatiques étaient si défavorables qu'ils avaient vraisemblablement émigré depuis longtemps vers des contrées méridionales plus hospitalières.

Evadons-nous donc de ce très lointain passé (300 000 ans ?) Pour essayer d'imaginer notre vallée de la Moselle à une époque moins lointaine, où les saisons avaient adopté un rythme ressemblant à celui que nous connaissons et, pour fixer cette chronologie, donnons le

chiffre d'une dizaine de milliers d'années avant notre ère ou peut être un peu moins.

La région était dans son ensemble très boisée. À quoi ressemblait cette forêt ? Certainement pas à celle dans laquelle nous pouvons nous promener actuellement mais à un espace beaucoup plus comparable à celui dont nous avons eu le triste spectacle, en certains endroits, après la tempête de décembre 1999. Nous pouvons même préciser que cet aspect chaotique du sous-bois était celui de l'ensemble de notre région et d'une grande partie de l'Europe préhistorique.

Quelle pouvait être la flore composant cette sylve ? Les grands arbres que nous connaissons encore : les chênes, les hêtres, les tilleuls, les charmes, les frênes et aussi des résineux. Puisque la densité de la population humaine était faible, les bûcherons n'exploitaient pas la forêt comme aux temps historiques. Les arbres vivaient très vieux. Ils finissaient bien un jour par tomber lors d'une tempête, même si ces tempêtes étaient aussi rares qu'actuellement. En s'effondrant sur le sol, où ils mettaient de longues années à se décomposer, rongés par les insectes xylophages et les champignons, ils créaient un espace que pouvaient atteindre les rayons du soleil. Une petite clairière se constituait où pouvaient croître toutes sortes de plantes semi-arbustives, plus ou moins épineuses telles que ronces, prunelliers, clématites et autres lianes dont les oiseaux avaient apporté les graines.

La répartition aléatoire de ces espaces inextricables, parmi les surfaces de futaie plus aisément pénétrables, imposait un parcours bien sinueux aux hôtes de la forêt qui s'y déplaçaient : cervidés ou autres grands herbivores devenant éventuellement victimes des pré-

dateurs qui en limitaient le pullulement. Ce type de forêt n'était pas, à proprement parler, totalement impénétrable mais s'opposait à un déplacement rapide des hommes qui s'y aventuraient. Ils empruntaient les sentiers sinueux tracés par le piètement des animaux.

Mais la région était parcourue de cours d'eau. Une rivière, telle que la Moselle ou ses affluents, modestes ruisseaux, était bordée de prairies. Leur déboisement était efficacement amorcé et entretenu par les castors, consommateurs de bois de saule, de peuplier, d'aulnes et autres essences familières des lieux humides. Bénéficiant de lumière, l'herbe y prospérait et cette prairie était entretenue par le pâturage des grands herbivores. Les humains, dont la densité était faible nous l'avons dit, pouvaient se déplacer aisément dans cet espace bordant le cours de la rivière même si leur activité de chasseurs-cueilleurs leur imposait de pénétrer dans la forêt. Enfin, il ne faut pas oublier d'observer que ce ruban déboisé bordant le cours de la rivière offrait à cette population d'amples possibilités d'approvisionnement. La faune y était abondante, variée et, moyennant quelque ingéniosité dont malheureusement nous ne connaissons jamais le détail, ces hommes pouvaient l'exploiter. L'eau était peuplée de poissons qui avaient le temps d'atteindre des dimensions que nous n'observons actuellement que très exceptionnellement. Ecrevisses et grenouilles constituaient aussi une ressource alimentaire non négligeable. De nombreux oiseaux, palmipèdes ou échassiers, sédentaires ou migrateurs, trouvaient dans cet espace des conditions favorables à leur développement.

Proche de ce ruban lumineux et dégagé bordant la rivière, en amont du site où devait ultérieurement s'établir le village de Pierre-la-Treiche, les flancs de la vallée, rocheux et escarpés, sont percés de grottes dont les porches ont pu servir d'habitat ; certains en ont livré les vestiges. Ainsi que nous pouvons légitimement l'imaginer, ces hommes avaient la possibilité de se déplacer facilement en suivant les bords de la rivière. Cette possibilité était-elle couramment exploitée ou ne l'était-elle qu'exceptionnellement à l'occasion de circonstances critiques fortuites ou programmées par l'usage ? Nous nous garderons bien de répondre à cette interrogation.

Et puis, les millénaires s'écoulant, vint le temps de la sédentarisation, de l' "invention" progressive de l'agriculture et de bien d'autres techniques. L'économie

changea profondément ainsi que le régime alimentaire des hommes. L'espace déboisé bordant la rivière s'élargit, gagna les pentes de la vallée puis le plateau. Le sentier qui bordait le rivage devint un chemin, peut-être une route. Si la forêt encore très proche contribuait, et pour longtemps, à fournir d'utiles ressources : bois, gibier et fruits divers, l'agriculture se perfectionnait grâce à de nombreuses inventions techniques. Le polissage des tranchants des haches en silex permit l'exploitation de bois d'assez gros diamètre pour fabriquer les poteaux de charpente des habitations. Elles étaient édifiées à quelque distance du rivage sur les terrasses alluviales de la Moselle comme on peut le voir entre Gondreville et Fontenoy où furent mis au jour les emplacements des poteaux. Sur ces terrasses, on cultivait des céréales qu'on conservait dans des silos dont on a trouvé les emplacements en grand nombre. Certains produits dont on avait pu se passer autrefois devenaient indispensables. Avant l'âge des métaux, le sel, dont pouvaient à la rigueur se passer des populations dont l'essentiel de l'alimentation était carné, devait être recherché par ceux qui étaient devenus consommateurs de céréales. Pour les moudre, des meules de lave étaient utilisées, importées des régions volcaniques. Les plus anciennes n'étaient que des pierres dont la surface plate permettait de soumettre les grains au broyage d'une pierre ronde ou en forme de rouleau.

Les sentiers bordant la Moselle permettaient la circulation de ces précieuses denrées et, bien sûr, de beaucoup d'autres. Ces itinéraires terrestres, bordant les cours d'eau, n'étaient pas les seuls utilisés. Une véritable navigation s'adaptait au régime fluvial de cette Moselle dont aucun barrage ne réglait le débit et dont le cours était entrecoupé de rapides et de hauts fonds. Les embarcations ne pouvaient être de gros volume. Il était nécessaire soit d'en réaliser le portage soit de les traîner sur le fond, halées par les pagayeurs, pieds dans l'eau. La technique est bien connue de quiconque a eu l'occasion de pratiquer cette navigation. Comment se présentaient ces embarcations ? Il s'agissait de pirogues creusées dans un long tronc d'arbre semblables à celle qu'on peut admirer au Musée d'Art et d'Histoire de Toul, qui fut retrouvée dans une sablière de Valcourt proche de la ville. Grâce au dosage du carbone 14, on peut dater son bois du deuxième siècle après Jésus-Christ, mais l'usage de ces embarcations qualifiées de monoxyles (signifiant en grec qu'elles sont fabriquées à partir d'un seul tronc d'arbre) est attesté bien des siècles avant.

Pour effectuer des transports de marchandises volumineuses et très pesantes, il ne pouvait être question d'embarcations de plus gros tonnage sur la "boucle de la Moselle". En revanche, les radeaux ont peut-être été utilisés ainsi qu'une ingénieuse juxtaposition de deux pirogues réunies par un plancher les solidarissant comme les deux coques d'un catamaran. Les vestiges d'un tel montage ont été découverts par Monsieur Lagadec, archéologue, de Ludres. Ces importants changements de l'économie et donc du paysage, très nettement amorcés aux temps néolithiques, ne firent que se confirmer au cours des âges des métaux, lorsque des populations nouvelles, venues de l'Est, vinrent s'ajouter et, sans doute, dominer politiquement les anciens indigènes. La campagne se mit à ressembler à celle que nous avons sous les yeux avec de vastes espaces cultivés et un réseau de chemins dont certains devenaient des routes reliant les villages.

Que devenait notre "boucle de la Moselle" lorsque, très peu de temps après l'arrivée des légions de César, les voies romaines furent tracées, axes routiers attestant le développement des échanges matériels, politiques et culturels ?

Confirmant sa vocation de carrefour amorcée depuis longtemps par la confluence de la Moselle avec l'Ingressin, Toul devint un lieu de rencontre important des grands axes perpendiculaires unissant le Nord au Midi et l'Est à l'Ouest. Certes, la "boucle de la Moselle" conservait son rôle de voie de communication dans l'espace économique et politique local mais, grâce aux voies romaines, ce petit espace se raccordait aux grands axes continentaux.

Les moyens de franchissement de la rivière : gués, bacs et même ponts, s'intégraient à ce réseau. L'histoire nous a laissé le souvenir de leur importance : le passage du pont Saint-Vincent, le bac de Gondreville, celui de Pompey et le pont de Toul dont la construction fut d'ailleurs tardive. Plus tard le canal de la Marne-au-Rhin, puis celui de l'Est emprunteront au XIX^e siècle l'itinéraire séculaire de la "boucle de la Moselle". La ligne ferroviaire de Paris à Strasbourg s'y juxtapose peu après, puis la Moselle récemment canalisée pour recevoir des péniches de grand gabarit la mit en relation avec le réseau rhénan, attendant patiemment que l'antique projet conçu par Néron ne la relie, elle-même, au réseau rhodanien.

