

Voirie romaine et itinéraires médiévaux : le cas de la Lorraine centrale

Jean-Marie YANTE¹

Faut-il rappeler que l'on a abandonné aujourd'hui l'idée d'un Moyen Âge qui « a construit peu de routes, [...] a vécu tout entier et a cheminé pendant des siècles sur les débris de la voirie romaine »² ? La conviction solidement ancrée de la pérennité de l'héritage romain jusqu'au XVIII^e siècle, jusqu'à la création en France du corps des Ponts et Chaussées, ainsi que l'enthousiasme d'archéologues locaux créditant d'un passé bimillénaire de nombreux chemins de création plus récente, ou le caractère polymorphe et dispersé de la documentation médiévale relative au réseau routier, ou encore l'absence d'une véritable archéologie routière médiévale, expliquent sans les justifier bien des ignorances en matière d'histoire des voies de communication.

Les médiévaux ont certes hérité du réseau du Bas-Empire, mais dans quelles conditions ont-ils reçu et maintenu le legs ? Le tracé romain du réseau routier français ne connaît, semble-t-il, aucune modification notoire du temps des Mérovingiens et même est conservé et plus ou moins convenablement entretenu jusqu'à la fin de l'époque carolingienne³. Dès la fin du XI^e siècle par contre, un changement complet du sens général de la circulation et des

-
1. La réalisation de cette étude a largement bénéficié de la collaboration de Marie-Hélène Corbiau, professeur honoraire de l'Université de Namur. Celle-ci est l'auteur des développements relatifs à l'héritage romain et a prêté son concours à l'élaboration des cartes.
 2. Formule célèbre de l'abbé Cochet (1857), infirmée par IMBERDIS (Franck), « Les routes médiévales : mythes et réalités historiques », *Annales d'histoire sociale*, 1 (1939), p. 411-416 ; id., « Les routes médiévales coïncident-elles avec les voies romaines ? », *Bulletin philologique et historique (jusqu'à 1610) du Comité des travaux historiques et scientifiques. Année 1960*, vol. 1, Paris, 1961, p. 93-98.
 3. ROUCHE (Michel), « L'héritage de la voirie antique dans la Gaule du Haut Moyen Âge (V^e-XI^e siècle) », dans *L'homme et la route en Europe occidentale au Moyen Âge et aux Temps modernes*, Auch, 1982, p. 31-32.



Voies à ornières dans la montée du col de Saverne, côté alsacien.
Cliché alsatia.wordpress.com.



Passage taillé dans la roche à Chalamont, département du Doubs.
Cliché J.-M. Yante.

échanges provoque le délaissement d'une grande partie du réseau antique. Formé de grandes percées stratégiques, assurant des relations rapides entre capitales provinciales, se détournant systématiquement des bourgs secondaires et des domaines ruraux, celui-ci ne répond plus aux besoins nouveaux⁴. Se combinent alors, selon les nécessités du moment, tronçons de grandes chaussées, simples diverticules, pistes anciennes et chemins de création strictement médiévale. Qu'en est-il en Lorraine centrale ?

Avant d'ouvrir ce dossier, il convient d'évoquer brièvement quelques remarquables réalisations routières médiévales dans d'autres régions :

- l'ouverture du Saint-Gothard dans la première moitié du XIII^e siècle, grâce à la création d'une voie suspendue dans les gorges de Schöllenen⁵ ;

- l'aménagement de voies à ornières, notamment dans le Jura et dans les Vosges, par exemple au col de Saverne⁶ ; des techniques encore à l'honneur au Bas-Empire ont vraisemblablement traversé les périodes de négligence du réseau routier ou ont été redécouvertes par les lointains successeurs des « ingénieurs » de l'Antiquité ;

- le passage taillé dans la roche (avec ornières) à Chalamont, dans l'actuel département du Doubs, sur un itinéraire saunier⁷ ;

- ou encore le percement du tunnel de la Traversette au Mont Viso, ouvrage d'art destiné à faire communiquer le Dauphiné et

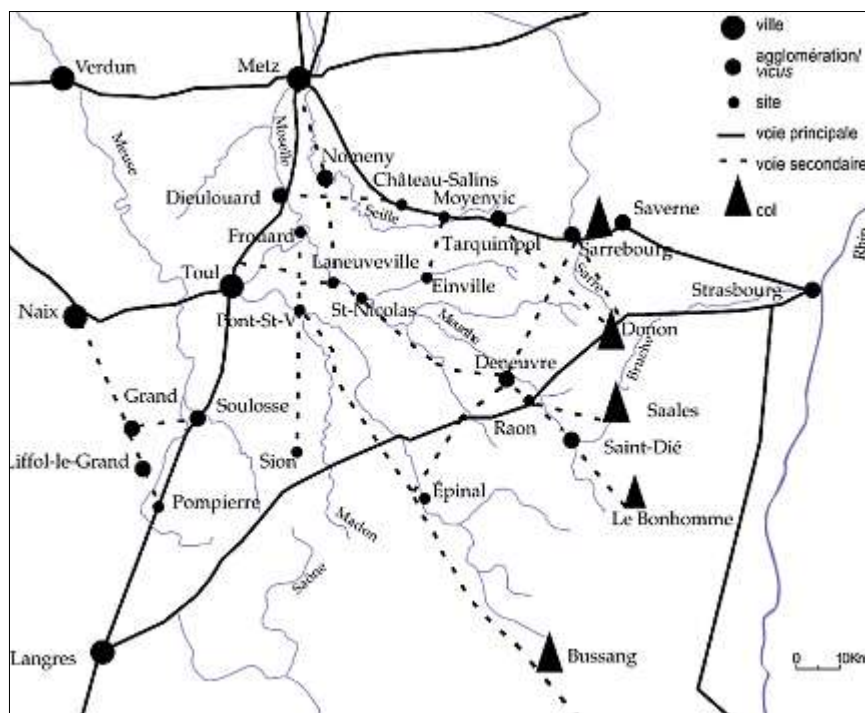
4. BAUTIER (Robert-Henri), « La route française et son évolution au cours du Moyen Âge », *Académie royale de Belgique. Bulletin de la Classe des Lettres et des Sciences morales et politiques*, 5^e sér., 73 (1987), p. 79.
5. GILLIARD (Charles), « L'ouverture du Gothard », *Annales d'histoire économique et sociale*, 1 (1929), p. 177-182.
6. Travaux en 1524 à l'actif de l'évêque de Strasbourg (ADAM [Alphonse], *Die drei Zaberger Steigen. Eine topographisch-historische Studie*, Saverne, 1896).
7. JEANNIN (Yves), « Voies à ornières du Jura », *Archéologie médiévale*, 2 (1972), p. 133-178, ici p. 139-145.

le marquisat de Saluces à l'époque de Louis XI, notamment pour le transit des troupeaux ovins⁸ ;

– enfin, pour mémoire, mention doit être faite de l'érection de ponts, dont plusieurs subsistent encore aujourd'hui, tels le pont d'Estaing dans l'Aveyron, celui de Quézac en Lozère, le célèbre pont Valentré à Cahors ou celui de La Malana à Andorre⁹.

L'héritage routier romain en Lorraine centrale

De quelles sources les chercheurs disposent-ils pour reconstituer le réseau romain dans l'espace lorrain ? Les témoignages archéologiques livrent l'essentiel de la documentation, même si, çà et là, quelques sources littéraires



Réseau routier romain.

Réalisation M.-H. Corbiau.

8. VACCARONE (Luigi), *Le Pertuis du Viso. Étude historique d'après des documents inédits conservés aux Archives nationales de Turin*, Turin, 1881.

9. Voir notamment MESQUI (Jean), *Le pont en France avant le temps des ingénieurs*, Paris, 1986.

ou épigraphiques étoffent quelque peu les dossiers. Des vestiges routiers mis au jour depuis le XIX^e siècle marquent des jalons relativement sûrs. Des prospections sur le terrain conduisent au repérage de concentrations de pierres ou de pierrailles, de reliefs particuliers ou encore de certaines manifestations de la végétation comme les haies. La toponymie doit pareillement être mise à contribution, tout comme l'analyse des documents cartographiques ou photographiques.

En Lorraine centrale, quadrillant le territoire entre les capitales des cités antiques, trois grandes voies sont en présence : l'axe Lyon-Langres-Toul-Metz-Trèves, la transversale menant de Metz à Strasbourg et une troisième voie reliant Langres à Strasbourg. Leur tracé est assez bien établi à partir de rares sources historiques¹⁰ (pour certaines d'entre elles) et de la documentation, souvent ancienne, rassemblée principalement par des érudits régionaux et résultant d'observations archéologiques : travaux anciens mais toujours utiles de Grenier et Toussaint, atlas réalisés ces dernières décennies de Lutz, Petit et Mangin, et Massy, thèse de Cloppet, découvertes récentes recensées dans *Gallia* ou les *Bilans scientifiques*, données synthétisées et actualisées dans les *Cartes archéologiques de la Gaule*¹¹, résultats des prises de vue du *lidar* particulièrement positif pour la Lorraine¹².

-
10. Principalement l'Itinéraire d'Antonin, CUNTZ (Otto), *Itineraria Romana*, Leipzig, 1929, p. 55 (365), 60 (385) et la Table de Peutinger, MILLER (Konrad), *Die Peutingersche Tafel*, 2^e éd., Stuttgart, 1962, Segm. II,5, III,1.
 11. GRENIER (Albert), *Manuel d'archéologie gallo-romaine*. 2.1, rééd., Paris, 1985 ; TOUSSAINT (Maurice), *Répertoire archéologique du Département de Meurthe-et-Moselle*, Nancy, 1947 ; id., *Répertoire archéologique du Département des Vosges*, Épinal, 1948 ; id., *Répertoire archéologique du Département de la Moselle*, Nancy, 1950 ; LUTZ (Marcel), *La Moselle gallo-romaine*, Sarrebourg, 1991 ; PETIT (Jean-Paul) et MANGIN (Michel), (dir.), *Atlas des agglomérations secondaires de la Gaule Belgique et des Germanies*, Paris, 1994 ; MASSY (Jean-Luc), (dir.), *Les agglomérations secondaires de la Lorraine romaine*, Besançon, 1997 ; CLOPPET (Christian), *Le système routier gallo-romain entre Rhône, Loire et Rhin. Tracés, structures, monuments*, Lille, 2003, 3 vol. ; THÉVENARD (Jean-Jacques), *Carte archéologique de la Gaule. La Haute-Marne*, 52/1, Paris, 1996 ; FLOTTÉ (Pascal) et FUCHS (Matthieu), *Carte archéologique de la Gaule. Le Bas-Rhin*, 67/1, Paris, 2000 ; JOLY (Martine), *Carte archéologique de la Gaule. Langres*, 52/2, Paris, 2001 ; ZEHNER (Muriel), *Carte archéologique de la Gaule. Le Haut-Rhin*, 68, Paris, 2003 ; FLOTTÉ (P.) et FUCHS (M.), *Carte archéologique de la Gaule. La Moselle*, 57, Paris, 2004 ; HAMM (Gilles), *Carte archéologique de la Gaule. La Meurthe et Moselle*, 54, Paris, 2004 ; MICHLER (Matthieu), *Carte archéologique de la Gaule. Les Vosges*, 88, Paris, 2004. On se reportera à ces ouvrages pour une bibliographie détaillée.
 12. GEORGES-LEROY (Murielle), BOCK (Jérôme), DAMBRINE (Étienne), DUPOUEY (Jean-Luc) et LAFFITE (Jean-Denis), *Parcelles et habitats antiques des forêts du plateau de Haye en Lorraine : bilan et perspectives. Les parcelles conservés sous forêt*, May, 2014, Paris, France < hal-01067845 >.

La méridienne Langres-Toul-Metz est assurée par l'itinéraire d'Antonin, la Table de Peutinger et quelques milliaires. Son parcours est assez bien établi par des travaux anciens, confirmés à diverses reprises par des découvertes ponctuelles. À Langres, la route antique prend une direction nord-est et suit un itinéraire très direct, ponctué par quelques agglomérations et *vici*, Nijon, Soulosse (*Solimariaca*), Dieulouard (*Scarpone*) ; au niveau de Neufchâteau, elle profite de la traversée du Mouzon pour déplacer sa trajectoire vers l'est, puis la redresse vers le nord jusqu'à la ville de Toul, bâtie sur la Moselle. À Dieulouard, l'antique *Scarpone*, elle franchit la Moselle, puis gagne Metz d'où elle rallie Trèves par deux itinéraires cantonnés sur chaque rive de la Moselle. C'est une des voies que l'on attribue à Agrippa, au tout début du principat d'Auguste¹³.

Une artère majeure part de Metz à destination de Strasbourg. L'itinéraire d'Antonin et la Table de Peutinger en précisent les étapes. On suit aisément son itinéraire repéré au *xix*^e siècle et étayé par diverses mises au jour de structures. De Metz, la voie antique s'élançait vers le sud-est, en s'accrochant à l'interfluve de la Seille et de la Nied. À Marsal, elle bifurque vers l'est, sensiblement parallèle à la vallée de la Seille qu'elle finit par traverser. Quelques agglomérations ou *vici* sont greffés sur son parcours : Delme (*Ad Duodecim*), Marsal, Tarquimpol (*Decempagi*), Sarrebourg (*Pons Saravi*), sur la Sarre, et après la montée du col de Saverne, desservi par un établissement routier à l'*Usspann*, Saverne (*Tres Tabernae*). Un parcours orienté vers le sud-est atteint Strasbourg par un tracé très direct. Une autre proposition existe plus au nord, par la vallée de la Zorn. Les deux solutions ont pu coexister.

La liaison Langres-Strasbourg ne figure pas sur les itinéraires antiques. Son parcours, à propos duquel subsistent quelques incertitudes locales, est balisé par des découvertes archéologiques. Il suit une direction nord-est fractionnée en plusieurs segments rectilignes de longueur variable. La voie antique quitte Langres par la porte nord-est en évitant les sources de la Saône au sud, et de la Meuse au nord ; elle doit ensuite traverser le Madon, la Moselle, la Meurthe et ses affluents. Elle passe la Meurthe sur un pont en bois mis au jour à Étival-Clairefontaine au *xx*^e siècle et daté de la seconde moitié du *i*^{er} siècle avant Jésus-Christ¹⁴. Le trajet se poursuit par la traversée du massif

13. En dernier lieu KASPRZYK (Michel) et NOUVEL (Pierre), « Les mutations du réseau routier de la période laténienne au début de la période impériale. Apport des données archéologiques récentes », dans RÉDDÉ (Michel), (dir.), *et al.*, *Aspects de la Romanisation dans l'est de la Gaule*, Glux-en-Glenne, 2011, p. 21-42 (Bibracte, 21/1).

14. DEYBER (Alain), « Le pont celtique d'Étival-Clairefontaine (Vosges) », *Revue archéologique de l'Est et du Centre-Est*, 29 (1978), n° 111-112, p. 105-117 ; *id.*, « Du nouveau à propos du pont celtique d'Étival-Clairefontaine (Vosges) », *ibid.*, 31 (1980), n° 119-120, p. 57-59 ; GRAU (Gérard), « La voie romaine dite "de Langres à Strasbourg". Un concept remis en question », *Mémoire des Vosges*, 11 (2005), p. 39-44.

vosgien, via le col du Donon ou celui de Saales pour parvenir à Strasbourg. Le premier est situé à proximité d'un important lieu de culte consacré à Mercure, à la limite des trois cités antiques des Médiomatriques, des Leuques et des Triboques. Une autre solution de franchissement du massif vosgien par la voie Langres-Strasbourg est offerte par le col de Saales. Cet itinéraire se sépare du premier après le pont d'Étival-Clairefontaine. Parvenu au sommet du col, on peut poursuivre par la vallée de la Bruche ou rejoindre la plaine du Rhin plus au sud et se brancher sur l'axe Augst-Strasbourg. À ce jour, on connaît assez mal l'environnement immédiat de la voie. Aucune agglomération n'est signalée sur son parcours¹⁵, tandis que de petits bourgs, à vocation cultuelle ou de carrefours routiers d'un réseau vicinal assez soutenu, se trouvent à quelque distance et s'y raccrochent par des chemins secondaires.

Cette ossature d'artères principales est étoffée par un important déploiement de voies secondaires encore fort méconnues, mais dont un grand nombre de petites sections ont été signalées. Des voies vicinales mettent en communication les routes du réseau majeur entre elles ou avec des bourgades à vocation économique ou religieuse ; d'autres desservent les campagnes jusqu'aux domaines privés. Ce sont les tronçons connus qui figurent en traits interrompus sur la carte représentant le réseau routier romain. Pour d'autres, dans l'état actuel des connaissances, on ignore trop souvent leur origine et leur destination.

De Metz, un axe secondaire chemine parallèlement à la vallée de la Seille, entre les deux artères majeures qui rallient respectivement Langres et Strasbourg, jusqu'à l'agglomération de Nomeny, où il franchit la rivière¹⁶. Il se prolonge très vraisemblablement jusqu'à la Meurthe à Laneuveville-devant-Nancy et La Madeleine, et sans doute jusqu'à Saint-Nicolas-de-Port.

Une voie transversale quitte Dieulouard/*Scarpone*, agglomération établie sur la Metz-Langres et sur la Moselle, et rejoint la Seille et la grande route Metz-Strasbourg à Château-Salins¹⁷, vraisemblablement mais sans certitude¹⁸. Elle porte la dénomination de Chemin Saunier ou Chaussée Brunehaut et croise la route vicinale de la vallée de la Seille ci-avant mentionnée.

15. Nicolas COQUET, « Les agglomérations du nord-est de la Gaule. Bilan critique des données », dans RÉDDÉ (M.), (dir.), et *al.*, *op. cit.*, p. 75-90, mène au même constat.

16. Entre autres CUVÉLIER (Pierre), « Nomeny. Une agglomération au cœur d'une riche région agricole », dans MASSY (J.-L.), (dir.), *op. cit.*, p. 253-259 ; FLOTTÉ (P.) et FUCHS (M.), *op. cit.*, 2004, p. 116 ; LAFFITE (J.-D.), « Hiérarchisation des réseaux de voies romaines. L'exemple lorrain », *Voies et réseaux. Dossier, Archéopages*, 2009, n° 27, p. 16-23 ; GAMA (Franck) et LAFFITE (J.-D.), « Metz-Divodurum au centre du réseau », *ibid.*, p. 24-27.

17. MASSY (J.-L.), « Dieulouard-Scarpone. Une ville pont sur la grande voie impériale Langres-Trèves », dans MASSY (J.-L.), (dir.), *op. cit.*, p. 108-141 ; LAFFITE (J.-D.), *op. cit.*

18. DEMAROLLE (Jeanne-Marie), « L'axe Delme-Tarquimpol dans l'Antiquité », *Les Cahiers Lorrains*, 1987, p. 361-374.

Une autre voie méridienne récemment mise en évidence assure une liaison entre le confluent de la Meurthe avec la Moselle à Frouard/Pompey, le point de rencontre de la Moselle et du Madon à Pont-Saint-Vincent et Sion, bourgade plus méridionale. Deux bretelles s'en détachent ; l'une se raccroche à la voie Langres-Metz au nord de Toul ; l'autre rallie l'agglomération de Laneuveville-devant-Nancy¹⁹.

Au départ de Soulosse sur la voie Langres-Metz, un diverticule amène au sanctuaire de Grand, dédié à Apollon, et de là rejoint Naix. On peut également y accéder à partir de Pompierre, localisé un peu plus au sud de l'axe majeur, en passant par le bourg de Liffol-le-Grand²⁰.

Des liaisons mettent en contact la vallée de la Seille et la grande voie Metz-Strasbourg avec les vals de Moselle et de Meurthe, jusqu'au massif vosgien. Un chemin établit la communication entre Moyenvic sur la Seille et l'agglomération d'Einville-au-Jard sur le Sânon, affluent de la Meurthe, prolongée par Jean-Denis Laffitte jusque Saint-Nicolas-de-Port²¹. De Tarquimpol part un diverticule qui, par la rive gauche de la Sarre, mène au sanctuaire du Donon²². Une autre route vicinale quitte Sarrebourg pour rejoindre également le Donon, par la rive droite de la Sarre²³. Son antiquité est confirmée par un milliaire. Par ailleurs, cette voie se dédouble en direction du sud, en recoupant la Meurthe, puis la Moselle, jusqu'au massif vosgien qu'elle traverse au col de Bussang. À son tour, cette dernière a un embranchement vers le col de Saales et un autre vers le col du Bonhomme²⁴.

Enfin, des axes de circulation vicinaux sont dessinés sous réserve de confirmation le long de la Moselle, entre Pont-Saint-Vincent et Épinal, et dans

19. LAFFITE (J.-D.), *op. cit.* ; GEORGES-LEROY (M.), BOCK (J.), DAMBRINE (É.), DUPOUEY (J.-L.) et LAFFITE (J.-D.), *op. cit.*

20. BERTAUX (Chantal), « Soulosse-sous-Saint-Élophe. Un authentique *vicus* sur la grande voie impériale Langres-Trèves », dans MASSY (J.-L.), (dir.), *op. cit.*, p. 297-312 ; BERTAUX (Ch.) et COUNOT (Bernard), « Liffol-le-Grand. Entre Leuques et Lingons », *ibid.*, p. 207-214 ; LAFFITE (J.-D.), *op. cit.*

21. MASSY (J.-L.), « Einville-au-Jard. Une agglomération à vocation cultuelle ? », dans MASSY (J.-L.), (dir.), *op. cit.*, p. 349-350 ; MICHLER (M.), *op. cit.*, p. 61 ; LAFFITE (J.-D.), *op. cit.* Ce diverticule a longtemps été conduit à partir de Vic-sur-Seille, qui aujourd'hui n'est plus reconnu comme une agglomération antique. Cf. MASSY (J.-L.), « Vic-sur-Seille. Le *vicus Bodesius* carolingien est-il bien le *vicus Bodatius* romain ? », dans MASSY (J.-L.) (dir.), *op. cit.*, p. 376-379.

22. BERTON (René) et PETIT (J.-P.), « Tarquimpol. Un grand sanctuaire en pays médiomatric », dans MASSY (J.-L.), (dir.), *op. cit.*, p. 313-329 ; LAFFITE (J.-D.), *op. cit.*

23. HECKENBENNER (Dominique), « Sarrebourg. *Pons Saravi*, un bourg sur la Sarre », dans MASSY (J.-L.), (dir.), *op. cit.*, p. 270-284 ; FLOTTÉ (P.) et FUCHS (M.), *op. cit.*, 2004, p. 689 ; LAFFITE (J.-D.), *op. cit.*

24. MOITRIEUX (Gérard), « Deneuvre. Une bourgade sanctuaire », dans MASSY (J.-L.), (dir.), *op. cit.*, p. 93-105 ; LAFFITE (J.-D.), *loc. cit.*, à partir de Deneuvre.

la vallée de la Meurthe, entre Saint-Nicolas-de-Port et Deneuvre, d'où ils s'embranchent sur la voie Sarrebourg-col de Bussang, ci-avant mentionnée²⁵.

Pour l'heure, force est de constater que de nombreux tracés de voies secondaires romaines s'avèrent souvent lacunaires, parfois divergents.

Les sources pour l'étude du réseau routier médiéval

Le retard accusé par l'histoire de la voirie au Bas Moyen Âge tient tout à la fois à la nature de la route et à l'extrême dispersion de la documentation.

La route est alors un être vivant, se révèle zone et non ligne²⁶. Plusieurs possibilités s'offrent généralement au voyageur ou au voiturier traversant une région. Pour Marc Bloch, « la circulation, en un mot, ne se canalisait pas selon quelques grandes artères ; elle se répandait, capricieusement, en une multitude de petits vaisseaux²⁷ ». « À certains endroits, cependant – note par ailleurs le même auteur –, la voie possible se resserre et se fixe : c'est un gué, un pont, une digue sur un marais [...] Ou bien c'est un prince qui, dans l'intérêt de ses droits de péage ou de sauf-conduit, contraint les marchands de se conformer à un itinéraire précis²⁸ ». En fait, le péage n'a pas servi à la route d'élément stable. Souvent, c'est elle qui l'a entraîné dans son déplacement. Face aux marchands et transporteurs empruntant de continuels raccourcis ou *travers* pour échapper aux taxations, de nouveaux péages, filiales des initiaux, sont établis sur toutes les routes dans une plus ou moins large zone autour des points de perception primitifs²⁹.

Plutôt que de route, d'aucuns parlent d'axe routier. Le mieux, semble-t-il, est de distinguer réseau routier et itinéraires. Le réseau routier – ensemble des possibilités offertes au trafic dans une région – est relativement fixe ; les itinéraires par contre varient dans des proportions considérables selon les saisons et la conjoncture politique et économique³⁰. Il faut s'entendre dès lors sur les expressions « déplacement » et « ouverture » d'une route. Le déplacement n'implique pas une création *ex nihilo* mais signifie seulement que tel itinéraire

25. LAFFITE (J.-D.), *op. cit.*

26. CAUCHIES (Jean-Marie), « Les sources des itinéraires routiers en Europe occidentale au Moyen Âge », dans *Sources de la géographie historique en Belgique*, édit. MERTENS (Jacques), Bruxelles, 1980, p. 102-103.

27. BLOCH (Marc), *La société féodale*, t. I, Paris, 1939, rééd. 1973, p. 104.

28. BLOCH (M.), dans *Revue historique*, 184 (1938), p. 179.

29. IMBERDIS (F.), « Les routes médiévales coïncident-elles [...] », p. 97 ; BAUTIER (R.-H.), *op. cit.*, p. 95-96.

30. SCHNEIDER (Jean), « Les routes dans la Lorraine médiévale », *Bulletin de la Société lorraine des études locales pour l'enseignement public*, nouv. sér., n° 7, oct.-déc. 1958, p. 4.

est désormais préféré à tel autre. L'ouverture ne requiert généralement pas l'intervention d'une autorité³¹.

Pour reconstituer le réseau routier, des sources de natures les plus diverses doivent être repérées et exploitées : chroniques, récits de voyages, itinéraires princiers, transferts de reliques, chartes, documents comptables, textes juridiques, terriers, cartes et plans anciens, cadastre des ^{xix}^e et ^{xx}^e siècles, témoignages archéologiques, etc. À propos de la représentation routière sur les cartes gravées et dans les atlas imprimés, on notera qu'elle n'apparaît en France et dans les Pays-Bas que dans la première moitié du ^{xvii}^e siècle³². Ponts, gués et péages, marchés et châteaux, sanctuaires, hospices et maladreries, auberges, croix monumentales et gibets jalonnent des itinéraires. La géographie physique oriente vers certains points de passage. On ne peut oublier en effet que « l'existence d'un réseau routier implique fatalement la collaboration active et empressée de la nature et de l'homme³³ ». Il faut encore interroger la toponymie, faire appel aux ressources de la photographie aérienne et de la télédétection.

Avant de scruter le réseau médiéval de la Lorraine centrale, trois mises en garde s'imposent. Des historiens, justement convaincus des apports médiévaux au réseau routier, figurent celui-ci en lui prêtant les axes connus par les cartes de Cassini du ^{xviii}^e siècle, quand ils ne les empruntent pas à des documents du ^{xx}^e. C'est faire fi de plusieurs siècles d'évolutions, de déplacements, d'attractions, de captations d'origines diverses. Par ailleurs, comme l'a noté Gérard Jugnot, aucun chemin n'est classé comme « de pèlerinage » par les juristes médiévaux ou modernes, tels Philippe de Beaumanoir et Jean Bouteiller. « Par l'expression « chemins de pèlerinage », on ne fait guère que constater que ces voies étaient employées par les pieux voyageurs de préférence à d'autres dans la mesure où elles correspondaient pour eux au trajet le plus court, le plus commode ou le plus sûr pour se rendre au sanctuaire terme de leur démarche³⁴ ». Enfin, un raisonnement relativement proche conduit à écarter, à l'une ou l'autre exception près, le concept de « route militaire ». Ici encore, les opportunités et possibilités du moment dictent les choix³⁵.

31. IMBERDIS (F.), « Les routes médiévales : mythes et réalités historiques », p. 413-415.

32. YANTE (J.-M.), « La représentation routière sur les cartes gravées et dans les atlas imprimés des Pays-Bas (^{xvi}^e-^{xviii}^e siècles) », dans *L'historien face à l'espace : paysages et cartographie*, éds HENRYOT (Fabienne), MARTIN (Philippe) et SERVAIS (Paul), Nancy, 2011, p. 143-155 (*Annales de l'Est*, 2010, n° spécial).

33. FÈBVRE (Lucien), *La terre et l'évolution humaine*, Paris, 1922, rééd. 1970, p. 343.

34. JUGNOT (G.), « Les chemins de pèlerinage dans la France médiévale », dans *L'homme et la route [...]*, p. 57-59.

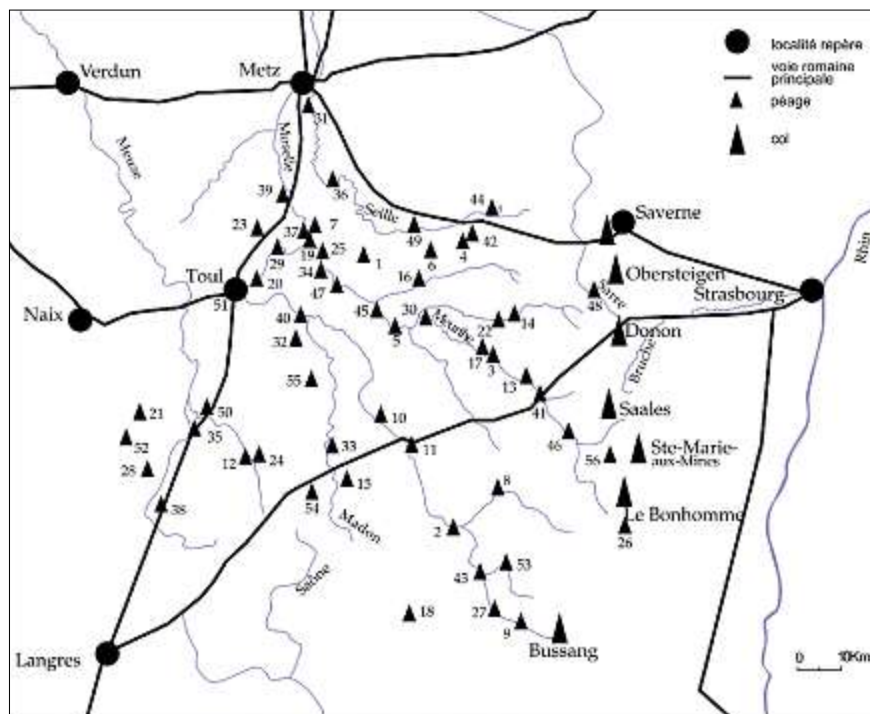
35. Des abattis, notamment d'arbres, ralentissent la progression des convois. Cf. RAPP (Francis), « Routes et voies de communication à travers les Vosges du ^{xii}^e au début du ^{xvi}^e siècle », dans *Les Pays de l'Entre-Deux au Moyen Âge. Questions d'histoire des territoires d'Empire entre Meuse, Rhône et Rhin*, Paris, 1990, p. 195-207.

Tentative de restitution du réseau routier médiéval de la Lorraine centrale

Il ne peut être question de mobiliser présentement tous les types de sources énumérés pour reconstituer le réseau routier médiéval de la Lorraine centrale. Une précédente étude a tenté un balisage du réseau par le repérage des postes de péage mentionnés dans les actes des ducs de Lorraine depuis la seconde moitié du XII^e siècle jusqu'au milieu du XIV^e³⁶. Avaient été mis à contribution les travaux publiés d'Émile Duvernoy³⁷, Laurent Le Mercier de Morière³⁸ et Jean de Pange³⁹, et ceux demeurés inédits d'Anne-Marie Marionnet⁴⁰ et de Jean Bridot⁴¹, mémoires universitaires de Nancy, ainsi que la thèse soutenue à l'École des Chartres par Henri Levallois⁴², couvrant ensemble les années 1176 à 1346. Depuis lors, il a été procédé au dépouillement de documents comptables la plupart antérieurs au milieu du XV^e siècle, conservés aux Archives départementales de Meurthe-et-Moselle à Nancy et relatifs à la recette générale de Lorraine, au bailliage des Vosges, aux recettes de Châtel-sur-Moselle, Châtenois et Neufchâteau, Condé, Dieuze, Einville, Nancy, Rosières-aux-Salines et Vaudémont⁴³. Des données ont pareillement été glanées dans la littérature historique⁴⁴.

-
36. CORBIAU (M.-H.) et YANTE (J.-M.), « Héritage romain et créations médiévales. À propos d'itinéraires luxembourgeois et lorrains », dans *Héritages*, eds EL GAMMAL (Jean) et JALABERT (Laurent), Nancy, 2014, p. 36-51 (*Annales de l'Est*, 2013, n° spécial).
37. DUVERNOY (É.), « Catalogue des actes des ducs de Lorraine de 1176 à 1220 », *Mémoires de la Société d'archéologie lorraine et du Musée historique lorrain*, 64 (1914-1919), p. 121-308.
38. LE MERCIER DE MORIÈRE (L.), *Catalogue des actes de Mathieu II, duc de Lorraine*, Nancy, 1893.
39. PANGE (J. DE), *Catalogue des actes de Ferry III, duc de Lorraine (1251-1303)*, Paris, 1930.
40. MARIONNET (A.-M.), *Catalogue des actes de Thiebaut II, duc de Lorraine (1303-1312)*, mémoire de la Faculté des Lettres de Nancy, 1948.
41. BRIDOT (J.), *Catalogue des actes de Ferry IV, duc de Lorraine (1312-1329)*, mémoire de la Faculté des Lettres de Nancy, 1949.
42. LEVALLOIS (H.), *Catalogue des actes de Raoul, duc de Lorraine (1329-1346)*, thèse inédite de l'École des Chartres, Paris, 1902. Un exemplaire en est conservé à la Bibliothèque municipale de Nancy, ms. 2116 (1185).
43. Nancy, Archives départementales de Meurthe-et-Moselle, B 967 et 969 (recette générale de Lorraine, 1439 et 1462-1463), 1919 (bailliage des Vosges, 1424-1427), 4154 (Châtel-sur-Moselle, 1431), 4376 (Châtenois et Neufchâteau, 1425), 4814 (Condé, 1345), 5241-5242 (Dieuze, 1419-1430), 5658 (Einville, 1447), 7232 (Nancy, 1420), 8466 (Rosières-aux-Salines, 1427) et 9700-9701 (Vaudémont, 1393 et 1408-1409). Le dépouillement de ces comptes s'avère d'un apport fort inégal.
44. En annexe, un tableau synthétise les données relatives aux péages terrestres, aux ponts et aux gués de la Lorraine centrale. Afin de ne pas alourdir les notes, on y renvoie une fois pour toutes.

Voirie romaine et itinéraires médiévaux : le cas de la Lorraine centrale



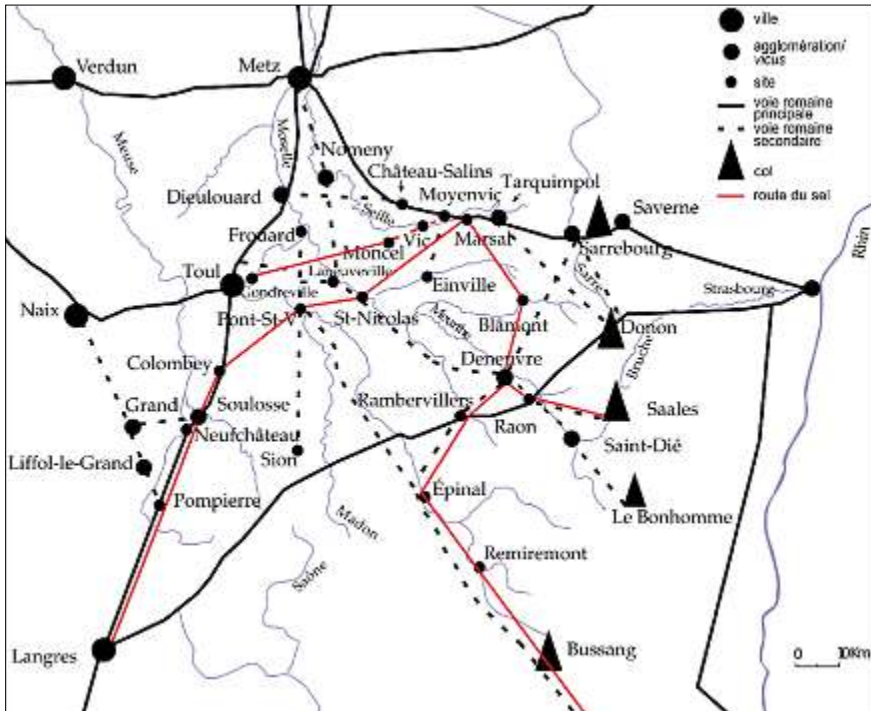
Péages routiers, ponts et bacs médiévaux.

Réalisation M.-H. Corbiau et J.-M. Yante.

De la sorte, plus de cinquante péages routiers, ponts ou bacs fluviaux ont été repérés. Des questions demeurent assurément en suspens. Ainsi les revenus afférents à une nef font-ils référence à un bac, comme le suggère Jean-Luc Fray⁴⁵, ou à un coche d'eau assurant une liaison plus ou moins régulière entre localités riveraines du cours d'eau ? Tous les péages n'ont pas non plus la même importance. Leur rendement n'est pas toujours connu et, quand des chiffres sont disponibles, ils ne sont pas nécessairement contemporains. Toute comparaison s'avère dès lors délicate, sinon impossible. Et la représentativité des exercices connus n'est généralement pas établie. On se dispense dès lors de mettre en œuvre ces données quantitatives. Malgré les limites inhérentes au matériau récolté, quelques conclusions, susceptibles d'être affinées, méritent de retenir l'attention.

Elles concernent tout d'abord les voies de commercialisation du sel du Saulnois, naguère esquissées par Charles Hiegel dans sa thèse de l'École des

45. FRAY (J.-L.), « Ponts et bacs attestés avant 1300 en Haute-Lorraine », dans *Tonlieux, foires et marchés avant 1300 en Lotharingie*, Luxembourg, 1988, p. 66.



Routes du sel.

Réalisation M.-H. Corbiau et J.-M. Yante.

Chartes⁴⁶. Laissant de côté les routes gagnant le bailliage d'Allemagne, les régions de la Sarre étrangères aux présentes investigations, on constate que quelques itinéraires se situent dans la continuité topographique de voies antiques, d'autres seraient de création médiévale ou de lointains héritiers de sections préromaines. Une route, attestée notamment par des sources cisterciennes, part de la région de Vic-Marsal, atteint Saint-Nicolas-de-Port, traverse la Moselle à Pont-Saint-Vincent (alors dénommé Conflans), rattrape la voie romaine Langres-Metz à Colombey et, de là, rejoint Neufchâteau puis la Champagne. Pareillement au départ des environs de Vic-Marsal, un itinéraire par Blâmont atteint la Meurthe à Deneuvre (près de Baccarat), puis se dirige vers Rambervillers à destination d'Épinal, de Remiremont et de la Franche-Comté. C'est le chemin *sondrot* ou *saunerot*. Quand on atteint la Meurthe, on peut, aux environs de Raon-l'Étape, emprunter la *via salinaria*, mentionnée

46. HIEGEL (Ch.), *Recherches sur l'industrie du sel en Lorraine jusqu'au début du XVII^e siècle*, thèse inédite de l'École des Chartes, Paris, 1960, p. 59-62.

depuis 1172⁴⁷, en direction du col de Saales et, par le Val de Villé, rejoindre l'Alsace. Du pays des salines, une route mène vers l'ouest à Moncel-sur-Seille et franchit la Moselle à Gondreville près de Toul. Enfin, quoiqu'on lui attribue fréquemment une origine romaine, un tronçon pavé de quelque 400 mètres, creusé de profondes ornières, a été dégagé en 1965 dans la forêt domaniale du Donon, à proximité du col de la « Roule Bacon ». Il pourrait s'agir d'une réalisation médiévale en lien avec le transport du sel du Saulnois, liaison connue sous la dénomination de « chemin d'Allemagne »⁴⁸.

La cartographie des péages au Bas Moyen Âge révèle l'abandon, tout au moins la relégation au second plan, des grandes artères romaines et l'importance des routes longeant la Meurthe et la Moselle, ainsi que d'une transversale reliant la Champagne à l'Alsace, via Neufchâteau et le col de Bussang ou celui du Bonhomme.

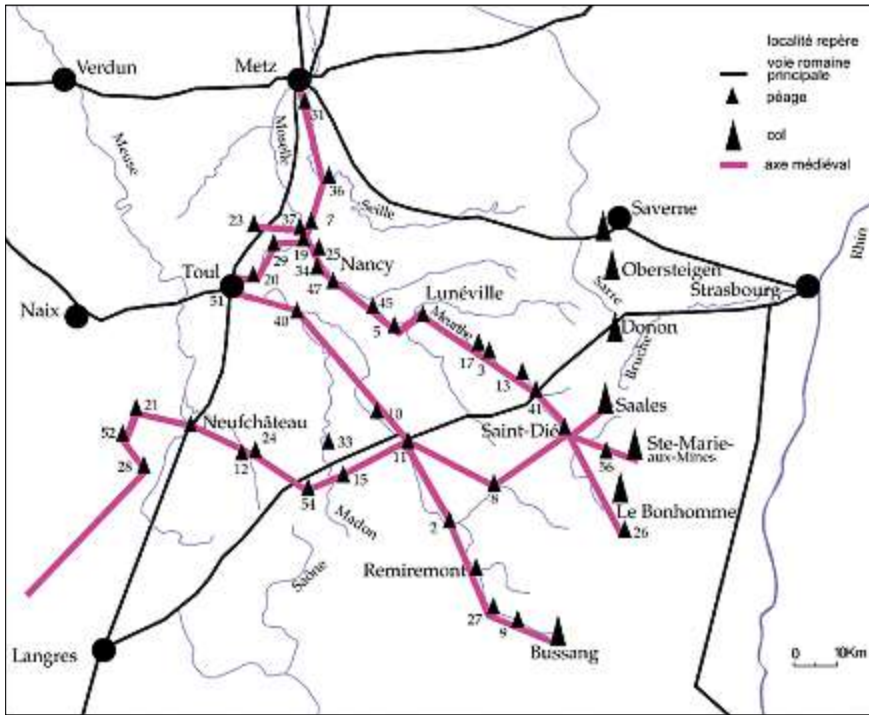


Tronçon pavé dans la forêt domaniale du Donon.

Cliché J.-M. Yante.

47. Mention de celle-ci sous la dénomination de *strata sarmatorum* dans des diplômes de 661 et 949, SCHNEIDER (Michel), *Raon-l'Étape des origines au XVIII^e siècle. Histoire de trois communautés du duché de Lorraine : Raon-l'Étape, Laneuveville, Vézeval, Raon-l'Étape*, 1990, p. 19, note 3).

48. HAMM (G.), *op. cit.*, p. 326 ; FLOTTÉ (P.) et FUCHS (M.), *op. cit.*, 2004, p. 300.



Principaux axes médiévaux.

Réalisation M.-H. Corbiau et J.-M. Yante.

La vallée de la Moselle attire d'importants courants de circulation. Au départ de Metz, la route passe par Magny, franchit la Seille à Nomeny, atteint Bouxières et Frouard, puis Liverdun et Gondreville, Pont-Saint-Vincent/Conflans, Charmes, Châtel-sur-Moselle, Arches, Remiremont et Lestray/Bussang. Le franchissement du col de Bussang par une voie antique reste parfois discuté, mais l'importance de ce passage aux derniers siècles du Moyen Âge est indéniable. L'ouverture du Saint-Gothard, aux alentours de 1220, confère une importance considérable à la route de Neufchâteau à Bâle. En 1332, le duc Ferry IV de Lorraine accorde sa protection aux marchands de Metz gagnant la Lombardie via Nancy et le col de Bussang⁴⁹. Le péage de Lestray, proche de celui-ci, est mentionné à plusieurs reprises au cours des XIII^e et XIV^e siècles. Et l'on sait que des aménagements routiers sont réalisés au seuil du XVI^e⁵⁰. Les voies à

49. SCHNEIDER (J.), *La ville de Metz aux XIII^e et XIV^e siècles*, Nancy, 1950, p. 188.

50. ZUNDEL (Anne), « Les routes en Haute-Alsace à la fin du Moyen Âge », dans *Positions des thèses de l'École des Chartes 1960*, Paris, 1960, p. 114.

ornières d'Urbès, au pied du col (côté alsacien)⁵¹, et de Malmspach, à la sortie de Saint-Amarin en direction de Thann⁵², pourraient en être les témoins, même si on leur attribue fréquemment une origine romaine.

La voie suivant le cours de la Meurthe est parfaitement repérable à partir de la confluence avec la Moselle à Frouard. Elle dessert Nancy, Saint-Nicolas-de-Port, Rosières-aux-Salines et Lunéville, la « nébuleuse urbaine » autour de Nancy⁵³, ainsi que Blainville-aux-Miroirs. On ne taira toutefois pas des déplacements à l'échelle locale. Alors qu'à l'époque romaine, Einville-au-Jard, au nord de Lunéville, était un carrefour routier, le passage s'effectue désormais par Lunéville au pont sur la Vezouze⁵⁴. La voie est ensuite balisée par le pont de Flin et les péages d'Azerailles et de Deneuvre (station antique), atteint Raon, où se perçoit la *tappe* des vins en provenance d'Alsace⁵⁵, et gagne Saint-Dié⁵⁶ puis le col du Bonhomme. Celui-ci a dû être un passage antique favorisant la communication entre la vallée de la Meurthe et les régions du Haut-Rhin. Le chemin qui y mène rejoint à Sigolsheim le réseau routier de la plaine du Rhin. La fréquentation médiévale du col du Bonhomme est attestée par l'existence, en 1315, d'un hôpital Saint-Nicolas dans le village homonyme, sur le versant alsacien, et par celle, vingt-huit ans plus tard, du *pedagium de Bonohomine in valle sancti Deodati*⁵⁷.

Enfin se révèle, en provenance de la Champagne, une transversale de part et d'autre de Neufchâteau, dont s'affirme – Pierre Marot l'a naguère

51. EHLINGER (Gilbert) et ROSENBLATT (François), « La voie romaine de la Haute-Vallée de la Thur. Le tronçon d'Urbès », *Annuaire de la Société d'histoire des régions de Thann-Guebwiller*, 16 (1985-1987), p. 15-16.

52. WILSDORF (Christian), « Dans la vallée de la Thur aux XIII^e et XIV^e siècles : la transformation d'un paysage par la route », *Bulletin philologique et historique (jusqu'à 1610) du Comité des travaux historiques et scientifiques. Année 1967*, Paris, 1969, p. 303-330.

53. GIRARDOT (Alain), « Saint-Nicolas, Nancy, Lunéville : étude d'un pôle économique de la Lorraine à la fin du Moyen Âge », dans *Saint Nicolas. Actes du symposium des 8-9 juin 1985*, Saint-Nicolas-de-Port, 1988, p. 47-55.

54. GÉRARD (Pierre et Thérèse), « Lunéville des origines à l'aube du XIII^e siècle », *Annales de l'Est*, 5^e sér., 22 (1970), p. 212.

55. Sur le rôle économique de cette localité : SCHNEIDER (M.), *op. cit.*

56. Au départ de cette ville, on peut pareillement atteindre l'Alsace par le col de Saales puis la vallée de la Bruche, RAPP (F.), « Le Val de Bruche. Quelques directions de recherches », *Revue d'Alsace*, 97 (1958), p. 21-35.

57. LEVALLOIS (H.), *op. cit.*, n° 348 ; FRAY (J.-L.), « Hospices et hôpitaux médiévaux en pays de moyenne montagne, de la Lotharingie à la France centrale », dans *Institutions de l'assistance sociale en Lotharingie médiévale*, édit. PAULY (Michel) et coll., Luxembourg, 2008, p. 183-184.

établi⁵⁸ – l'importance commerciale au Bas Moyen Âge⁵⁹. Vers l'ouest sont mentionnés les bureaux de Trampot, Grand et Liffol-le-Grand, significative survivance de hauts lieux romains, et vers l'est les postes de Châtenois, La Neuveville-sous-Châtenois, Mirecourt (quelque peu à l'écart), Valfroicourt, Dompain, Châtel (peut-être) et Bruyères. Cette voie croise l'axe de la vallée mosellane. En suivant celle-ci, le voyageur peut atteindre le col de Bussang. Par ailleurs, cette route rattraperait à Saint-Dié celle de la vallée de la Meurthe. Voituriers et marchands peuvent alors opter pour le chemin du col du Bonhomme ou choisir un autre itinéraire atteignant également le faite des Vosges. Au pied du col de Sainte-Marie-aux-Mines, côté lorrain, un péage, dit « du beffroi », est perçu à Wisembach en 1290.

Sur la carte des péages, ponts et bacs médiévaux, d'autres itinéraires se devinent en filigrane et mériteraient d'être investigués, en lien plus ou moins étroit avec les composantes politiques et économiques, commerciales voire industrielles des zones traversées. La présente contribution n'a nullement l'ambition de livrer un état complet du réseau routier médiéval de la Lorraine centrale, héritier ou non d'axes majeurs ou secondaires de la voirie romaine. Plus modestement, l'intention est de sensibiliser à une problématique aux confins de l'archéologie et de l'histoire, et de présenter quelques constats forcément provisoires. ■

58. MAROT (P.), *Neufchâteau en Lorraine au Moyen Âge*, Nancy, 1932.

59. RACINE (Pierre), « Des routes romaines aux routes médiévales. L'exemple de Neufchâteau », dans *Auf den Römerstraßen ins Mittelalter. Beiträge zur Verkehrsgeschichte zwischen Maas und Rhein von der Spätantike bis ins 19. Jahrhundert*, éds BURGARD (Friedhelm) et HAVERKAMP (Alfred), Mayence, 1997, p. 297-317. – Tracé hypothétique des routes médiévales de la haute vallée de la Meuse : FRAY (J.-L.), « Hospitäler, Leprosenhäuser und mittelalterliches Straßennetz in Lothringen (ca. 1200- ca. 1500) », *ibid.*, p. 424.

Annexe

Péages, ponts et bacs de la Lorraine centrale

	Localisations ¹	Donnée(s)	Références ²
1	Amance, MM, Nancy	1462-63, rouage	B 969, f° 96 ^v
2	Arches, V, Épinal	1236, 1275 →, péage ; 1435, petit passage du pont	Le Mercier, n° 199 ; de Pange, n° 491 ; <i>Catalogue</i> , n° 9 ; B 969, f° 320 ^{r-v} et 341 ^r ; B 1919, f° [13 ^v]
3	Azerailles, MM, Lunéville	1302 →, péage	<i>Catalogue</i> , n° 16 ; B 969, f° 143 ^v -144 ^r ; B 7232, f° 19 ^{r-v}
	<i>Baffricum</i> , localité non identifiée (terre de Saint- Dié)	1255, péage	de Pange, n° 62 bis
4	Bezange-la-Grande, MM, Lunéville	1186, pont sur la Loutre	<i>Ponts</i> , p. 64
5	Blainville-sur-l'Eau, MM, Lunéville	1458, pont (?)	<i>Catalogue</i> , n° 30
6	Boncourt, village ruiné entre Arracourt et Athienville (MM, Lunéville)	1186, pont sur la Loutre	<i>Ponts</i> , p. 64
7	Bouxières-aux-Dames, MM, Nancy	avant 1073, nef ; 1073, pont sur la Meurthe	<i>Ponts</i> , p. 64 et 66-69 ; B 969, f° 108 ^r
8	Bruyères, V, Épinal	1255 →, <i>tonagium</i> ; 1461, passage des Barrault de Br. ; 1472, péage et <i>tappe</i>	de Pange, n° 71-72, 231 et 1202 ; <i>Catalogue</i> , n° 45 ; B 967, f° 32 ^v ; B 969, f° 341 ^r ; B 1919, f° [11 ^v]
9	Bussang, V, Épinal	1255 →, <i>tonagium</i> de <i>Lestray</i> / <i>d'Estain</i> (?) ; 1246, tonlieu de <i>Létraye</i> ; 1343, <i>Perthuis</i> <i>d'Estaye</i>	Le Mercier, n° 295 ; de Pange, n° 71-72, 231 et 491 ; Levallois, n° 364 et 456 ; <i>Catalogue</i> , n° 102
10	Charmes, V, Épinal	1305, péages	Marionnet, n° 88

1. Indication du département et de l'arrondissement. MM : Meurthe-et-Moselle ; V : Vosges.

2. B : Archives départementale de Meurthe-et-Moselle, série B ; Bridot, voir note 41 ; *Catalogue* : FRAY (J.-L.), *Villes et bourgs de Lorraine. Réseaux urbains et centralité au Moyen Âge*, Clermont-Ferrand, 2006, Annexe II : Catalogue des localités centrales et de leurs critères de centralité ; de Pange, voir note 39 ; Duvernoy, voir note 37 ; Le Mercier, voir note 38 ; Levallois, voir note 42 ; Marionnet, voir note 40 ; *Ponts* : FRAY (J.-L.), voir note 45, p. 61-84.

	Localisations¹	Donnée(s)	Références²
11	Châtel , V, Épinal	1429, 1431, péage	<i>Catalogue</i> , n° 55 ; B 4154, f° 4 ^r
12	Châtenois , V, Neufchâteau	1176, tonlieu ; 1179, pont sur le Vair ; 1295, péages des chemins	Duvernoy, n° 93 ; de Pange, n° 1208 ; Marionnet, n° 20 ; <i>Ponts</i> , p. 64 ; <i>Catalogue</i> , n° 56 ; B 969, f° 281 ^r
	Conflans , voir Pont-Saint-Vincent		
13	Deneuvre , MM, Lunéville	1411, passage	<i>Catalogue</i> , n° 83 ; B 969, f° 146 ^v
14	Domèvre-sur-Vezouze , MM, Lunéville	1546, passage	<i>Catalogue</i> , n° 89
15	Dompaire , V, Épinal	1222 →, péage	Le Mercier, n° 26, 46 et 316 ; <i>Catalogue</i> , n° 90 ; B 1919, f° [7 ^r] ; B 967, f° 80 ^v -81 ^r ; B 969, f° 247 ^v
16	Einville-au-Jard , MM, Lunéville	1030, pont sur le Sânon	<i>Ponts</i> , p. 64 ; <i>Catalogue</i> , n° 96
17	Flin , MM, Lunéville	1165, pont sur la Meurthe	<i>Ponts</i> , p. 64 ; <i>Catalogue</i> , n° 107
18	Fougerolles , Haute-Saône, Lure	1344, péage	Levallois, n° 372
19	Frouard , MM, Nancy	1420 →, rouage, passage, nef	B 967, f° 3 ^v et 12 ^v -13 ^r ; B 969, f° 5 ^r , 28 ^{r-v} et 190 ^r ; B 7232, f° 2 ^{r-v} et 7 ^r
20	Gondreville , MM, Toul	1180, <i>passagium</i> ; 1205, passage et bac ; 1232, destruction du pont ; 1312, nef et passage par terre et par eau	Duvernoy, n° 206 ; Bridot, n° 33 et 55 ; <i>Ponts</i> , p. 66 ; <i>Catalogue</i> , n° 123
21	Grand , V, Neufchâteau	1297 →, péage	Marionnet, n° 30-31 et 36 ; <i>Catalogue</i> , n° 125 ; B 969, f° 288 ^r

Voirie romaine et itinéraires médiévaux : le cas de la Lorraine centrale

	Localisations¹	Donnée(s)	Références²
22	Herbéviller , MM, Lunéville	1385, passage de Herbéviller-Saint-Martin	<i>Catalogue</i> , n° 136
23	Jaillon , MM, Toul	1291, pont sur le Terrouin	<i>Ponts</i> , p. 65
24	La Neuveville-sous-Châtenois , V, Neufchâteau	1425, péage	B 4376, f° 1 ^r
25	Lay-Saint-Christophe , MM, Nancy	1049 (acte faux), 1116, pont	<i>Catalogue</i> , n° 160
26	Le Bonhomme , Haut-Rhin, Colmar-Ribeauvillé	1329, 1343, péage	Levallois n° 348 ; <i>Catalogue</i> , n° 34
	Lestray , voir Bussang		
27	Le Thillot , V, Épinal	1348 (et non 1343), 1418, passage	Levallois, n° 366 ; <i>Catalogue</i> , n° 102
28	Liffol-le-Grand , V, Neufchâteau	fin xi ^e s. (?), péage	<i>Catalogue</i> , n° 162
29	Liverdun , MM, Toul	1176-1178 →, pont sur la Moselle	<i>Ponts</i> , p. 64 ; <i>Catalogue</i> , n° 164
30	Lunéville , MM, Lunéville	1000, 1030, pont sur la Vezouze ; 1294 → passage de la nef de Villers-devant-L.	de Pange, n° 1151 ; Marionnet, n° 94 ; Bridot, n° 317 ; <i>Ponts</i> , p. 64 et 75-76 ; <i>Catalogue</i> , n° 171 ; B 967, f° 26 ^r ; B 969, f° 136 ^r ; B 7232, f° 20 ^v
31	Magny , aujourd'hui Metz , Moselle, Metz	fin xiii ^e s., pont sur la Seille	<i>Ponts</i> , p. 65
	Maidières , voir Pont-à-Mousson		
32	Maizières(-lès-Toul) , MM, Nancy	1162, 1286, passage	<i>Catalogue</i> , n° 177
	Méhartménil , localisation problématique	1218, pont sur la Mortagne	<i>Ponts</i> , p. 65
33	Mirecourt , V, Neufchâteau	1279 →, péage	Marionnet, n° 93 ; Bridot, n° 89, 295 et 302 ; Levallois, n° 286, 474, 484 et 510 ; <i>Catalogue</i> , n° 188

	Localisations¹	Donnée(s)	Références²
34	Nancy , MM, Nancy	1180 →, <i>passagium</i> ; 1340, passage des balles ; 1420, rouage	Duvernoy, n° 252 ; Le Mercier, n° 89 et 306 ; Levallois, n° 220-221 ; <i>Catalogue</i> , n° 209 ; B 967, f° 4 ^r et 32 ^v ; B 969, f° 6 ^{r-v} et 371 ^r ; B 7232, f° 1 ^v
35	Neufchâteau , V, Neufchâteau	1218 →, péage ; 1225, pont ; 1295, péage des balles	Duvernoy, n° 287 et 336 ; Le Mercier, n° 202 ; de Pange, n° 1208 ; Marionnet, n° 20 ; Levallois, annexe III ; <i>Catalogue</i> , n° 210
36	Nomeny , MM, Nancy	1256, pont sur la Seille	<i>Ponts</i> , p. 65 ; <i>Catalogue</i> , n° 213
37	Pompey , MM, Nancy	1102, nef sur la Moselle	<i>Ponts</i> , p. 66
38	Pompierre , V, Neufchâteau	1179, pont sur la Meuse	<i>Ponts</i> , p. 64
39	Pont-à-Mousson , MM, Nancy	1128 →, pont sur la Moselle ; 1266, passage et conduit ; 1321, conduit et péage des balles de laine	<i>Ponts</i> , p. 64 et 79-80 ; <i>Catalogue</i> , n° 175 et 231
40	Pont-Saint-Vincent , autrefois Conflans , MM, Nancy	891, 1234 →, pont sur la Moselle (détruit vers 1410) ; 1128 →, passage ; 1161 →, péage	<i>Ponts</i> , p. 65, 69-72 et 80-81 ; <i>Catalogue</i> , n° 69 ; B 9701, f° 20 ^v
41	Raon-l'Étape , V, Saint-Dié-des-Vosges	1279 →, péage	<i>Catalogue</i> , n° 240 ; B 967, f° 32 ^v ; B 969, f° 163 ^r
42	Récourt , commune de Lezey, Moselle, Sarrebourg-Château-Salins	1175, pont sur le Rupt des salines	<i>Ponts</i> , p. 64
43	Remiremont , V, Épinal	1272, péage	de Pange, n° 433
44	Rorbach-lès-Dieuze , Moselle, Sarrebourg-Château-Salins	1464, péage	<i>Catalogue</i> , n° 87
45	Rosières-aux-Salines , MM, Nancy	1232, grand pont	<i>Catalogue</i> , n° 256

Voirie romaine et itinéraires médiévaux : le cas de la Lorraine centrale

	Localisations¹	Donnée(s)	Références²
46	Saint-Dié(-des-Vosges) , V, Saint-Dié-des-Vosges	1216, pont sur la Meurthe ; 1254 →, <i>tonagium</i> ; 1255, passage	Duvernoy, n° 274 ; de Pange, n° 44, 54, 60-62 et 334 ; <i>Ponts</i> , p. 65 ; <i>Catalogue</i> , n° 264 ; B 7232, f° 23 ^r
47	Saint-Nicolas-de-Port , MM, Nancy, et Varangéville , MM, Nancy	1237, péage ; 1305 →, pont sur la Meurthe	Le Mercier, n° 205 ; Bridot, n° 254 ; <i>Ponts</i> , p. 65, 72-73 et 82 ; <i>Catalogue</i> , n° 272
48	Saint-Quirin , Moselle, Sarrebourg-Château-Salins	1382, tonlieu et conduit	<i>Catalogue</i> , n° 273
49	Salonnes , Moselle, Sarrebourg-Château-Salins	950, 1346, pont sur la Seille	Levallois, n° 530 ; <i>Ponts</i> , p. 64
50	Soulosse-sous-Saint-Élophe , V, Neufchâteau	1333-1334, 1343, péage	Levallois, n° 357 et annexe III
51	Toul , MM, Toul	927, <i>rotaticum</i> ; 1198, pont du Tombel	<i>Catalogue</i> , n° 300
52	Tramptot , V, Neufchâteau	1297, 1299, péage	Marionnet, n° 30-31 et 36
53	Vagney , V, Épinal	1246, tonlieu	Le Mercier, n° 295
54	Valfroicourt , V, Neufchâteau	1426-27 →, péage	B 967, f° 71 ^r ; B 969, f° 228 ^r ; B 1919, f° [3v]
	Varangéville , voir Saint-Nicolas-de-Port		
55	Vézelize , MM, Nancy	1408-09, péage, rouage	B 9701, f° 12 ^r
	Villers-devant-Lunéville , voir Lunéville		
56	Wisembach , V, Saint-Dié-des-Vosges	1290, péage du beffroi	de Pange, n° 932-933

