



AVERTISSEMENT

Ce document est le fruit d'un long travail approuvé par le jury de soutenance et mis à disposition de l'ensemble de la communauté universitaire élargie.

Il est soumis à la propriété intellectuelle de l'auteur. Ceci implique une obligation de citation et de référencement lors de l'utilisation de ce document.

D'autre part, toute contrefaçon, plagiat, reproduction illicite encourt une poursuite pénale.

Contact : ddoc-theses-contact@univ-lorraine.fr

LIENS

Code de la Propriété Intellectuelle. articles L 122. 4

Code de la Propriété Intellectuelle. articles L 335.2- L 335.10

http://www.cfcopies.com/V2/leg/leg_droi.php

<http://www.culture.gouv.fr/culture/infos-pratiques/droits/protection.htm>

Université de Metz
UFR Lettres

SAINT-AVOLD
aux XVIIIème et XIXème siècles
(1680/90 à 1870/90)

Croissance et stagnation d'une petite ville
des confins germaniques

TOME I bis

p 191-232, à insérer dans le premier volume

Thèse de doctorat présentée par
Denis SCHNEIDER

Jury :

H.W. Herrmann, professeur émérite à l'université de la Sarre, rapporteur,
J.P. Lehnert, professeur au centre universitaire de Luxembourg, rapporteur,
G. Michaux, maître de conférences à l'université de Metz,
A. Wahl, professeur à l'université de Metz, directeur de thèse.

1998

BIBLIOTHEQUE UNIVERSITAIRE DE METZ



031 306558 7

BIBLIOTHEQUE UNIVERSITAIRE
LETTRES - METZ -

N° Inv. 1998054L

Cote L/Mz 98/11

Loc. MAGASIN

enfants, en moyenne dans la ville. En 1866, malgré la diminution générale de la fécondité, le décalage entre les journaliers et la moyenne urbaine se maintenait³¹⁶.

Toutes ces observations montrent bien la position misérable des journaliers dans la société du XIX^{ème} siècle. Tout homme jeune qui voulait avoir quelque avenir ne pouvait qu'être tenté par l'émigration et les parents casaient de préférence leurs garçons en apprentissage dans les petits métiers artisanaux socialement proches. Les filles étaient placées comme servantes en attendant le mariage³¹⁷.

Cependant, la petite agriculture d'autosubsistance se maintint relativement et beaucoup de petits artisans et d'ouvriers perpétuèrent le genre de vie des manoeuvres d'Ancien Régime. Au XVIII^{ème} siècle, on avait glissé lentement de la catégorie du manoeuvre, petit agriculteur cultivant essentiellement son propre lopin et quelques terres louées, au journalier cultivant de plus en plus à la journée la terre d'autrui et complétant son emploi du temps par des « petits boulots » plus ou moins secondaires, selon les saisons et la conjoncture. Au XIX^{ème} siècle, le glissement se poursuivit du journalier au paysan-ouvrier et du paysan-ouvrier à l'ouvrier-paysan.

Le tassement du nombre des journaliers pourrait être le symptôme d'une évolution structurelle de la ville dans son rapport à l'agriculture et à l'auto-subsistance, dès la Monarchie de Juillet ou le Second Empire. Rassemblons donc toutes les données statistiques disponible pour voir si le changement qui affectait la ville était réellement profond dès les années 1860-70.

5) Le rapport des Naboriens à la terre, vers 1870

Examinons tout d'abord les gros agriculteurs. Il faut ajouter les voituriers aux laboureurs pour s'en faire une idée. Alors, on constate une certaine diminution des emplois représentés par cette activité au XIX^{ème} siècle, après un épanouissement au siècle précédent. Cependant, l'évolution des dénominations doit nous faire alors prendre en

³¹⁶ Sur le graphique suivant, nous n'avons pas reporté les résultats redondants des journaliers pour 1866, pour faciliter la lecture du graphique.

³¹⁷ Cette absence de certaines filles des ménages contribue à l'allure de faible fécondité des familles de journaliers. On peut essayer de mesurer la perte par rapport aux autres catégories sociales. En 1818, il y avait autant de filles que de garçons dans les ménages, les servantes absentes compensaient donc les soldats morts des guerres précédentes. En 1806, il y avait plus de filles que de garçons dans les ménages. On peut donc se demander si le nombre des filles placées comme servantes était important. Dans la structure sociale française, ce métier, très déconsidéré, n'était peut-être pratiqué que par des filles des campagnes, ou par des filles des villes, mais en émigrant vers des villes plus importantes.

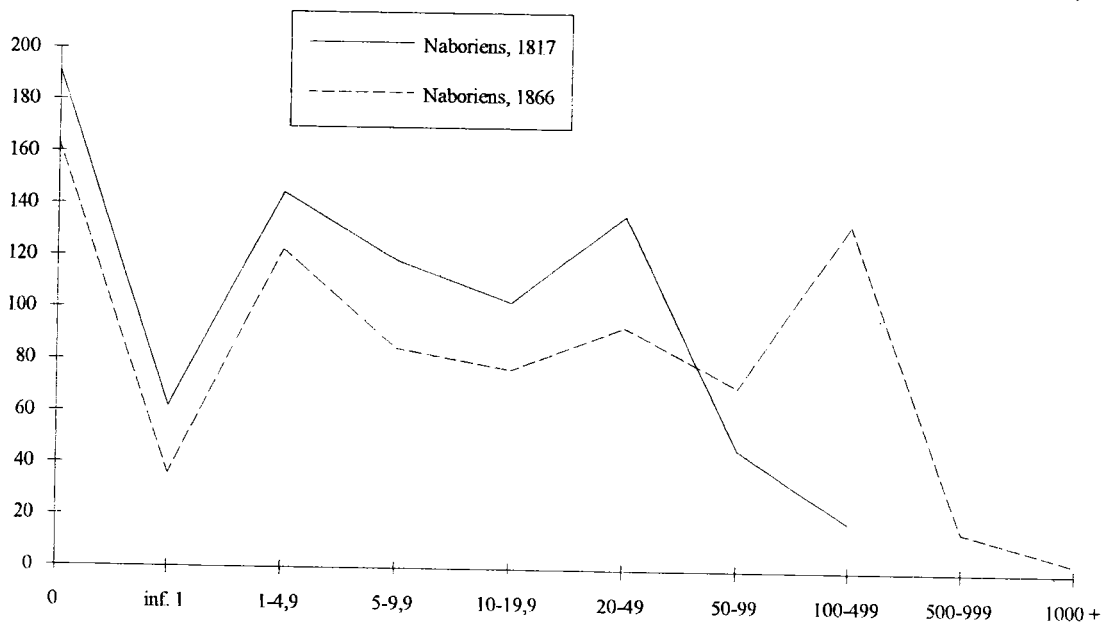
compte les propriétaires et rentiers. Cette catégorie apparue tardivement s'était fortement gonflée au XIX^{ème} siècle. Mais on pouvait être propriétaire ailleurs qu'à St-Avold et résider en ville. D'autre part, beaucoup de propriétaires étaient des artisans ou commerçants, non désignés par le vocable de « propriétaire ». Par conséquent, les statistiques sont peu utilisables.

Pourtant, on peut faire raisonnablement l'hypothèse que cette grande et moyenne agriculture s'était intégralement conservée, pour deux raisons. D'une part, la ville était restée en gros dans ses limites physiques jusqu'en 1830 et le mitage de la zone agricole proche était resté très limité par la suite. Les grandes fermes, celles de l'abbaye vendues sous la Révolution, étaient demeurées des propriétés entières. Il s'en était même ajoutée une au Hollerloch, sur la route de Sarrebruck. Et le nombre de grosses cotes foncières à St-Avold même, avait fortement augmenté³¹⁸.

D'autre part, plusieurs indices permettent de penser que la petite agriculture d'autosubsistance s'était, elle aussi, maintenue au XIX^{ème} siècle. En effet, la répartition de la propriété foncière et immobilière, à l'intérieur du ban urbain est restée la même, entre 1817 et 1866.

Répartition de la propriété foncière et immobilière³¹⁹

(Nombre de propriétaires naboriens par tranche de revenus fonciers et immobiliers)



On peut observer sur les courbes précédentes un glissement des propriétaires, entre 1817 et 1866, vers des cotes plus importantes. Car la hausse des prix avait amené les autorités à

³¹⁸ Il y avait 5 fermes un peu consistantes (30-80 ha) au moment de la confection du plan cadastral (1836) (délibérations du 3 octobre 1837). La catégorie suivante descendait à 5-6 ha.

³¹⁹ AMSA, art. 345 et suivants, matrices cadastrales.

réévaluer les revenus fonciers, surtout à partir de la Monarchie de Juillet³²⁰. Ainsi, les cotes qui correspondaient en 1817 à des maisons ou parts de maisons (la tranche 20 à 49 frs), avaient glissé vers la tranche 100 à 499 frs. Mais la répartition interne, petit nombre de grandes propriétés³²¹ et grand nombre de petits parcelaires, s'était maintenue.

Par contre, du fait de l'émigration qui avait caractérisé cette période, le nombre des propriétaires forains avait doublé, il était passé de 15 à 28 % du nombre total des propriétaires du ban urbain. Car ce n'étaient pas les agriculteurs des villages voisins qui avaient accru leur emprise sur le territoire de St-Avold.

Evolution de la proportion des forains dans la propriété foncière naborienne
(Nombre de propriétaires forains par tranche de revenus fonciers)

%	inf. à 1	1-4,9	5-9,9	10-19,9	20-49,9	50-99,9	100-499	500 et +
1817	21	29	24	15	5	2	10	-
1866	37	51	42	37	17	14	10	9

En effet, on a vu que c'étaient surtout les Valmontois qui prolongeaient leurs propriétés vers le ban urbain. En 1817, il y avait ainsi 102 propriétaires qui résidaient à Valmont, ce qui représentait 70 % des cotes extérieures à la résidence urbaine. En 1866, ils étaient encore 148 mais ne représentaient plus que 48 % des forains.

Par contre, les habitants de Carling-l'Hôpital représentaient désormais 66 cotes contre 15 en 1817 et les émigrants plus lointains, la plus grande partie du reste (92 cotes).

Cet état du cadastre de 1866 nous permet d'insister sur cet « horizon » très proche de l'émigration locale et très tardif, puisque c'est dans les 10 années précédentes, voire les 5 années précédentes que les mines de charbon s'étaient développées à Carling et à l'Hôpital. Les professions mentionnées par la matrice cadastrale de 1866 ne les désignaient jamais comme mineurs ou ouvriers des mines mais comme femmes mariées, artisans ou petits commerçants. Ils avaient simplement déplacé de quelques kilomètres le centre de leur activité ou de leur existence.

Mais ce que les chiffres précédents révèlent encore, c'est que le morcellement parcellaire s'était accru au XIX^{ème} siècle. Ainsi, entre 1817 et 1866, le nombre total des propriétaires du ban naborien était passé de 968 à 1111 (+ 15 %). Certes, toute cette augmentation était due aux forains, donc aux émigrants, car les résidents, eux étaient légèrement moins nombreux en tant que propriétaires, 803 en 1866 contre 823 en 1817

³²⁰ Entre 1818 et 1837, le revenu imposable des propriétés non bâties était resté compris entre 15 et 16.000 frs, brutalement il passa à 55.400 en 1838, il était de 59.500 frs en 1866. (AMSA, art. 346-347.)

³²¹ Les cotes les plus élevées étaient constituées d'immeubles cossus, d'entreprises industrielles telles que les moulins, distilleries, fabriques de produits chimiques, etc, et des quelques grosses propriétés agricoles présentes localement.

(soit moins 2,4%). Mais dans le même temps, la population résidente avait diminué de 7,3 %³²². La proportion des propriétaires avait donc augmenté parmi la population résidente, tandis que le nombre total des propriétaires, forains compris s'était lui-même encore plus accru.

Evolution en indice de la population de la ville et du nombre des propriétaires locaux

	1791	1817	1866
Population de St-Avoid	100	113	105
Nombre des propriétaires naboriens	100	143	139
Nombre total de propriétaires du ban	100	130	149

On peut constater d'autre part que le nombre de parcelles à finalité agricole (terres, prés, jardins, vergers) avait aussi augmenté, entre les deux dates de réalisation des états de section du ban urbain, entre 1791 et 1837³²³.

Nombre de parcelles agricoles de la commune

Date	1791	1837
Nombre total des parcelles	3090	3245

Ces deux réalités : augmentation de la proportion des propriétaires et augmentation du nombre des parcelles³²⁴ plaident toutes deux pour un maintien de la

³²² 2790 habitants en 1866 contre 3010 en 1817.

³²³ Les états de sections sont des listes systématiques de toutes les parcelles de chaque commune, le territoire étant divisé en 4 à 7 sections numérotées A, B, etc, section par section, en suivant un ordre de contiguïté de ces parcelles. On peut donc reconstituer mentalement la répartition dans l'espace des terres, prés, bois, jardins... en suivant ces listes, calculer la superficie moyenne des types de terres, évaluer l'évolution du morcellement parcellaire en comparant les deux états de sections de 1791 et de 1837. Cf. AMSA, art. 332-334 et AD Moselle, 30 P 605/1.

³²⁴ Les jardins eurent une évolution contradictoire au fil du temps. D'une part, ils se morcellèrent au XVIIIème siècle, puis il se concentrèrent au XIXème siècle, tout en perdant un peu d'importance par rapport aux prés et paturages surtout.

En effet, la valeur moyenne d'un jardin vendu à St-Avoid et dans les environs diminua fortement dans un premier temps. En 1767-68, sur 13 observations de ventes (AD Moselle, 2C 2503-2305), on constate un prix moyen des jardins de 314 £ de Lorraine, tandis qu'en 1784-85, la même source nous montre 67 ventes et un prix moyen de 96 £ de Lor. Tout naturellement, la multiplication des jardins par morcellement entraînait aussi la multiplication des mutations foncières portant sur les jardins.

D'autre part les états de section de 1791 et de 1837 permettent de comparer la situation à ces deux dates:

AMSA, art.332-333, AD M, 30 P 605/1	1791	1837
Nombre de jardins	1130	780
Superficie totale	(434 jours) 88,7 ha	71,27 ha
Superficie moyenne	7 ares 85 ca	9 ares 14 ca
Proportion des jardins dans les terres cultivées	10,13 %	8,4 %

Que peut-on en conclure ? Probablement qu'une dichotomie nouvelle apparaissait dans la population : les anciens habitants maintenaient leurs habitudes d'autosubsistance, élevant plus que jamais des animaux domestiques (augmentation des prés et paturages), tandis qu'une nouvelle population de fonctionnaires, de professions libérales peut-être, était plus détachée des activités

petite agriculture d'autosubsistance à St-Avoid, au XIX^{ème} siècle. D'autre part, ceux qui restaient à St-Avoid avaient désormais plus de terres à travailler, puisqu'une partie des propriétaires locaux avait émigré.

Enfin, l'observation des élevages spécialisés de gros bétail montre de même une certaine stabilité au XIX^{ème} siècle, après une montée en puissance dans la deuxième moitié du XVIII^{ème} siècle.

Le gros bétail, à St-Avoid, de 1749 à 1845

Dates	Nombre de chevaux	Nombre de boeufs	Nombre de vaches ?	Nombre de truies
1749			236	
1770	20 + 30 (sous estimé)			
1795	150	43		
An 10 (mars 1802)			236	47
1817	117	37		
1818				20
1819			215	44
1820			179	47
1821			215	36
1823			182	42
1825			212 v	67
1826			176 v	25
1830			193	
1831			193	32
1832			180	38
1833				40
1845	123 + 30		252	

Il semble qu'entre 1750 et 1850, le troupeau naborien a peu changé, mise à part la diminution accidentelle du troupeau porcin. Le « nombre habituel » de 40 truies³²⁵ en 1832-33 correspondait à peu près par sa fécondité potentielle (deux portées annuelles de 10 porcelets par an et par truie) aux 800 porcs élevés chaque année en ville, avant la maladie de la pomme de terre. Mais par la suite, cet élevage a fort bien pu se maintenir tandis que les porcelets étaient plus vite abattus³²⁶. Aussi, la crise des tubercules a dû toucher essentiellement l'élevage vivrier, d'autant que la grande agriculture s'intensifiait à cette époque, notamment par résorption progressive de la jachère et multiplication des productions fourragères (prairies artificielles et plantes sarclées). Aussi les disponibilités

agricoles et pouvait même ne pas cultiver de jardins. Aussi, si la proportion des propriétaires de terres s'était accrue, concernant les anciennes familles, car il y avait plus d'isolés, plus de feux et par conséquent plus de propriétaires, il y avait aussi plus de familles non propriétaires et probablement aussi non exploitantes.

³²⁵ Expression utilisée dans les délibérations du conseil municipal, le 16 janvier 1832.

³²⁶ A l'octroi de la ville, avant 1858, il n'y avait pas de tarif prévu pour le cochon de lait. A cette date, le changement du règlement introduisit cet animal. Dès 1859, on enregistra la vente de 3752 cochons de lait en ville, 30 % de plus que la totalité des autres bestiaux vendus à St-Avoid. L'octroi ne faisait probablement que suivre l'évolution des moeurs culinaires, elles mêmes résultant de la maladie de la pomme de terre. On ne pouvait plus élever autant de porcs qu'auparavant, on les abattait plus vite.

en fourrages pour les bovins et les équidés se sont accrues constamment au XIX^{ème} siècle et ont soutenu l'élevage citadin, devenu de plus en plus facile et aussi de plus en plus nécessaire, par suite de la croissance des besoins de transport d'hommes et de marchandises.

Enfin, cet élevage citadin s'est maintenu après le début du nouveau cycle de croissance dont la ville fut le témoin après 1885-90. En fait, jusqu'en 1939³²⁷, le micro élevage des naboriens est resté assez égal à lui-même.

Les statistiques suivantes montrent que l'élevage à St-Avoid a suivi la courbe de la population. Il a diminué en nombre en même temps que la population de la ville, jusque vers 1885. Puis il a augmenté avec cette population au moins jusqu'à la première guerre mondiale, mais dans une moindre mesure³²⁸.

Evolution de l'élevage, à St-Avoid, à la fin du XIX^{ème} siècle

	1845	1883	1893	1907	Château-Salins-ville 1907
Nombre d'exploitations				403	284
Chevaux civils	153	128	131	214	151
Chevaux militaires		552	987	1086	
Vaches	180 (1832)	143	164	203	
Total bovins	252	205	260	290	137
Chèvres	43 (1793)	109	95	115	17
Cochons	690 (1793)	498	392	488	476
Moutons	30 (1793)	237	283	181	22
ruches			96	83	53
Volailles				43 oies, 146 canards, 2541 poules	38 153 986

Cet élevage était comparable à ce que l'on trouvait dans toutes les petites villes, élevage d'autosubsistance des ménages et approvisionnement du marché local. Ainsi à Château-Salins, il y avait moins de population, et aussi moins de bestiaux qu'à Saint-Avoid.

³²⁷ Au moment de l'évacuation des habitants dans le poitou, en septembre 1939, on lâcha les chèvres qui formèrent spontanément un troupeau qui se rassemblait toutes les nuits sur la place de la ville, on livra aux cochons, dans les jardins, la totalité de la nourriture qu'ils devaient ingurgiter dans l'année et les vaches de la ville furent conduites par les jeunes gens des sociétés de gymnastique de la ville dans des prés de la vallée de la Nied. (Cf. N. Provot : *L'évacuation de Saint-Avoid en septembre 1939*, in Cahiers Naboriens, n° 1, 1984)

³²⁸ En 1883, au plus creux de la perte de substance de la ville, il restait 35 têtes de gros bétail pour 100 habitants. Après la reprise de 1885-90, en 1910, le troupeau avait repris sa croissance mais moins que la population, il y avait alors 20 têtes pour 100 habitants (33/100 hbts à Château-Salins, en 1910). Les statistiques de la période de l'annexion proviennent des *Statistische Mitteilungen über Elsass-Lothringen*, Strasbourg, 1910, n° 32.

Et si l'on compare la ville au canton de Château-Salins, canton très rural, on observe que St-Avold conservait un élevage très important vers 1910, surtout dans le petit bétail lié à l'autosubsistance, tandis que le canton de Château-Salins, adonné à la grande culture possédait un peu plus de bovins et beaucoup plus de chevaux pour 100 habitants (hors cavalerie militaire, bien entendu).

L'élevage naborien en 1907 par rapport à la Moselle
(Nombre de têtes de bétail par Km2 ou pour 100 habitants)

Types d'élevages	Canton de Château-Salins	Maximum régional (cantons)	St-Avold-ville ³²⁹
Porcin	40-45 cochons / km2	+90 / km2 à Sierck	51,5
Bovin	35-45 bovins / km2	+ 85 à Phalsbourg	30,6
Poules	150-200 poules / km2	+400 à Hayange	269
Chevalin	+ 30 chevaux / 100 hbts 18-20 chevaux / km2	43 à Delme +20 à Delme	3,3 / 100 hbts 22,6

La proximité du marché permettait probablement alors à St-Avold, un début d'élevage hors-sol, fondé sur des achats de fourrages (betteraves, foin, trèfle...) dont la production régionale s'était affirmée dans les dernières décennies.

Petit élevage et gros élevage, petite agriculture et grande agriculture se sont donc maintenus très longtemps.

A St-Avold, l'élevage a disparu, plus du fait de l'évolution économique générale qui développait la division du travail que du fait de l'urbanisation restée modérée dans une ville qui n'avait guère que 8900 habitants, en 1936. C'est probablement vers 10.000-15.000 habitants qu'une ville cessait pour des raisons physiques et économiques³³⁰ d'être un gros village.

Mais, alors que l'agriculture disparaissait progressivement dans toute ville qui s'accroissait, à St-Avold, du fait de la médiocrité de l'évolution des activités spécifiquement urbaines, dès 1750, l'agriculture fut par ses progrès un des meilleurs soutiens de la population locale et servit à amortir la décadence lente de la ville. Ce fut donc une activité de repli efficace, procurant beaucoup de travail du fait de l'intensité technique du complexe culturel associé à l'élevage et un ravitaillement substantiel.

³²⁹ Pour calculer la superficie agricole naborienne, nous ajoutons les terres cultivables, les prés, 100 ha de forêt communale, nous excluons donc la forêt domaniale avec laquelle la ville n'avait plus de rapport depuis le cantonnement du milieu du XIXème siècle, moment où la ville reçut en pleine propriété une parcelle de la forêt domaniale en échange de l'extinction de tous ses droits sur le reste. Total : 946 ha = 9,5 km2.

³³⁰ Manque de place habitable, plus grande rentabilité de location à des familles que de maintenir du bétail, distance aux champs et prés, ban envahi par les habitations, possibilité de vivre d'activités plus spécialisées par l'importance du marché potentiel.

Avant d'analyser l'évolution de l'artisanat urbain et de son prolongement dans le temps que sont les fabriques, voyons ce que représentait le secteur des transports, lié à l'agriculture mais aussi à la position de carrefour qu'occupait la ville et qui même dans une certaine mesure fondait la ville.

II LES TRANSPORTS ET L'EVOLUTION

DU CARREFOUR NABORIEN

Le secteur des transports est resté organiquement lié à l'agriculture, d'un côté parce qu'il était tributaire des chevaux que seuls possédaient en grand nombre les laboureurs³³¹ et d'un autre côté parce que de nombreux journaliers complétaient leurs revenus par des « petits boulots » du transport : piéton, messager, comme plus tard, les cheminots perpétueront souvent le genre de vie des ouvriers-paysans. Ces métiers étaient donc économiquement liés à l'agriculture par le haut³³² et par le bas.

D'autre part, la ville était bâtie à 4 km de l'ancienne voie romaine Metz-Mayence. Après être tombée en désuétude, consécutivement à la fin de l'Empire Romain, cette direction reprit de l'importance dès les conquêtes carolingiennes à l'Est du Rhin mais surtout avec l'essor de l'occident au XI-XIIème siècle et la fortune postérieure de Paris stabilisa son rôle en en faisant une des grandes routes entre Paris et l'Allemagne.

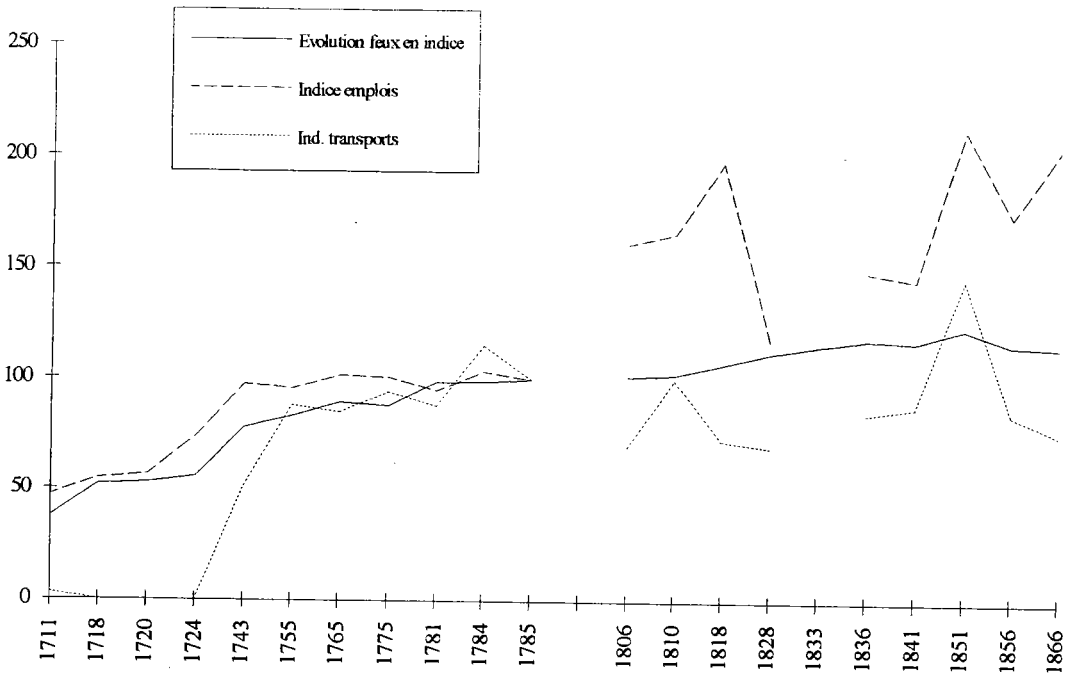
Mais les piétons et les cavaliers de cette époque pouvaient circuler et pour ainsi dire se glisser sur toutes sortes de sentiers plus ou moins parallèles et exigus. La route entre Metz et Francfort était d'ailleurs devenue un chemin qui allait de village en village et de ville en ville et non plus une voie stratégique traversant au plus court les campagnes comme à l'époque romaine. Jusqu'au XXème siècle, la ville n'a donc pu capter qu'une partie assez chétive du trafic, Boulay et Sarrelouis (succédant à Vaudrevange) se taillant une part majeure. Ainsi, Saint-Avold ne s'imposait ni sur le trajet Metz-Mayence qui pouvait se faire soit par Boulay, soit par Saint-Avold, ni sur le trajet Metz-Strasbourg qui pouvait se faire soit par Vic, soit par Saint-Avold³³³.

³³¹ Selon J. M. Jouffroy (*Recherches sur les sources de la création d'une grande ligne de chemin de fer au XIXème siècle. Introduction à l'histoire du chemin de fer de Paris à la frontière d'Allemagne (1825-1852)*, Paris, 1932, t 1, p 33), ce lien organique entre l'agriculture et le voiturage serait une spécificité du Nord-Est de la France.

³³² « Mutatis-mutandis », on retrouve chez les gros agriculteurs lorrains actuels une tendance à s'étendre vers le secteur des transports, pour utiliser à plein leurs véhicules qui représentent des investissements élevés.

³³³ Ibidem, carte tome 1, p27.

Graphique 1 : Les métiers du transport et des communications
 (Evolution du nombre des emplois dans le secteur des transports,
 par rapport à l'évolution globale des emplois et des feux urbains, en indice)



Aussi, malgré la présence de la route, les métiers liés au transport sont toujours restés numériquement peu importants (25 personnes en 1866). L'indice des emplois de ce secteur est presque toujours situé en-dessous des deux indices repères (population et emplois totaux).

Jusqu'en 1743, il n'y avait pratiquement pas de métiers spécialisés dans le transport, du moins ceux qui s'y adonnaient ne se déclaraient pas comme tels dans les rôles³³⁴. Le 18 septembre 1735, une délibération de la chambre de police affirmait qu'il existait moins de 12 voitures (12 voituriers) à St-Avoid où l'on trouverait plutôt des particuliers possédant un cheval et une charrette (des charretiers). C'était donc par ces toutes petites entreprises que se constituait alors un secteur spécialisé dans le transport. C'était donc une activité d'appoint exercée par un peu n'importe quel habitant, à pied ou à l'aide de bétail de traction quand il en avait. La circulation concernait plus ou moins tout le monde, des mendiants aux marchands en passant par les artisans partis soumettre des marchés dans les environs, ou encore les apprentis et les compagnons, les étudiants, les paysans en route pour le marché. Les occasions de transmettre messages, nouvelles et marchandises ne manquaient pas dans l'horizon du voisinage, du moins.

³³⁴ Il n'y avait pas de voituriers sur les rôles d'imposition avant les années 1770 cependant la chambre de police appelait les fournisseurs de chevaux des corvées « voituriers », dès 1713 (délibérations, 4 juillet). Il y avait un chartier en 1711 puis aucun jusque vers 1743.

Une large partie de la circulation pour le compte de l'Etat était d'ailleurs restée pourvue par des corvées, jusqu'en 1789 et au-delà³³⁵. Cependant, plus la ville s'accroissait, au XVIIIème siècle, plus les corvées étaient lourdes à organiser et contrôler, plus les officiers publics tendaient à imposer à la communauté leur réalisation par des appels d'offres, « aux moins offrants » et financés par des impôts « ad hoc »³³⁶.

Ce processus développa les échanges monétaires et corrélativement la spécialisation du travail. Comme parallèlement les quantités transportées avaient dû croître avec la population, un groupe de « voituriers et chartiers » se détacha des anciens laboureurs, un maître de poste s'installa³³⁷, des facteurs (piétons, messagers) apparurent dans les statistiques et les contrats de la chambre de police.

En 1723, un messenger allait chercher le courrier à Sarrelouis, tous les samedi et un autre allait à Boulay, trois fois par semaine³³⁸. Les piétons étaient chargés du courrier administratif, de celui des marchands et des particuliers, de commissions diverses, d'achats de marchandises, par exemple³³⁹. En 1747, le contrat pour Sarrelouis portait sur trois voyages par semaine et à cheval. Mais le contractant soustraitait le travail à un piéton et raflait 144 £ sur 300, au passage³⁴⁰.

En 1751, au lendemain de la suppression de la prévôté, les officiers voulurent réaliser des économies en liquidant le service du courrier de Sarrelouis³⁴¹. Mais en 1755, quand le subdélégué imposa à la ville un courrier avec Boulay uniquement, on protesta que

³³⁵ Ainsi de la messagerie générée par la présence de l'armée, de passage ou en garnison. En 1703, les Naboriens assurèrent par corvée la transmission de 78 messages dans 25 communes différentes distantes de 3 à 80 km (Nancy), l'essentiel étant à moins de 30 km (AMSA, art. 63). D'autre part, l'acheminement des impôts d'Etat à la recette de Dieuze, chaque semestre par les soins des trois collecteurs nommés à cette fin ou encore l'acheminement des réquisitions pour le compte de l'armée, l'approvisionnement des places fortes de Sarrelouis (exemples, le 4 juillet 1713 ou avant Waterloo) et Bitche (1815) furent réalisés par corvée. Cependant, le manque de transporteur avait déjà conduit la chambre de police à mettre en adjudication l'acheminement des rations de foin imposées à la ville par l'armée française en 1735 pour l'approvisionnement de la place de Vic.

³³⁶ On répartissait alors la somme totale sur un rôle spécial où chacun payait « sur le pied de la subvention », c'est-à-dire proportionnellement à sa cote-part sur le rôle de la subvention.

³³⁷ AMSA, délibérations du 11 février 1735, contrat de 1731. En 1695, les routes des postes évitaient encore St-Avold. La seule des environs faisait Metz-Sarrebruck en passant par Boulay et Sarrelouis (Jouffroy op. cit., 1932, t1, carte p 25).

³³⁸ AMSA, délibérations 7 mars et 5 octobre 1723. En été, l'aller-retour Sarrelouis-St-Avold (environ 55 km, sans côtes) était réalisé dans la journée (délib. 16 janvier 1730).

³³⁹ Délibérations, 23 mai 1755.

³⁴⁰ Délibérations, 10 décembre 1753.

³⁴¹ Délibérations, 11 décembre 1751.

le courrier et l'épicerie y étaient beaucoup plus chers qu'à Sarrelouis et que la poste d'Allemagne prenait un jour de retard, quand on récupérait les lettres à Boulay³⁴².

Dès cette époque, la question de l'ouverture d'un bureau de poste à St-Avold était dans l'air. Les travaux sur la route de Metz, depuis 1751, avaient rendu cette voie très sûre et Saint-Avold tendait donc à redevenir une étape dans la circulation Est-Ouest du nord de la Lorraine et donc à devenir un noeud de circulation sur plusieurs directions³⁴³.

1) L'évolution du carrefour routier

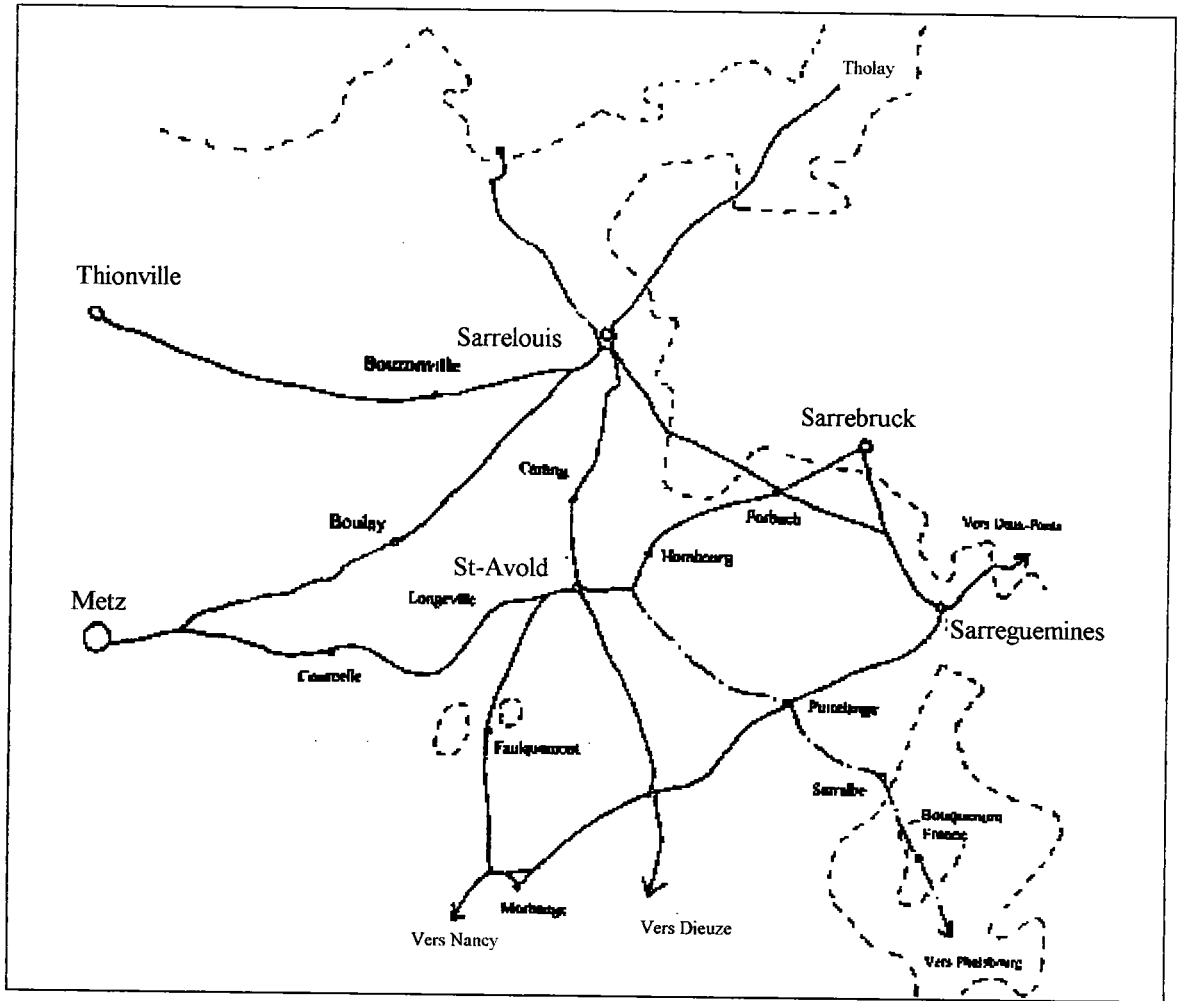
La route de Metz qui avait eu une certaine importance au Moyen-Age, avait perdu ce caractère depuis 1700 et le retour des seigneuries de la région germanique au duché de Lorraine. Les routes allant vers Nancy étaient devenues plus fondamentales. Cependant, à St-Avold, la nouveauté qui avait radicalement changé l'environnement local, c'était la création de Sarrelouis, par la France donc depuis Metz et les routes de Sarrelouis et de Metz étaient surtout devenues des routes intéressantes du point de vue de l'armée française dont les garnisons à St-Avold ont eu tendance à se maintenir durant une grande partie du siècle, malgré la souveraineté lorraine. Le relais de la poste aux chevaux établi à St-Avold dès 1731, devait servir à la route Sarrelouis-Phalsbourg, ce n'est que plus tard que s'est greffé sur ce relais la route Metz-Sarrebruck, restée longtemps disjointe par des tronçons inachevés, dépendant de plusieurs souverainetés différentes³⁴⁴.

³⁴² Car elle faisait Sarrelouis-Metz en une étape (vraisemblablement par Bouzonville), puis Metz-Boulay en une deuxième étape.

³⁴³ La décision aurait été prise en 1750 par le gouverneur de Metz, le Duc de Belle-Isle, pour raccourcir la route de Sarrebruck qui auparavant passait par Sarrelouis. (Cf. AMSA, délibérations, 6 juillet 1751).

³⁴⁴ Lettre de Gerardy à l'intendant de Nancy (ADMM, C221, document sans date), vers 1760 (?). On peut déduire de cette lettre que les travaux de banalisation de la circulation sur cette voie étaient encore loin d'être achevés, à cette époque. Autre texte de Gerardy, de novembre 1755, AMSA, art. 13.

CARTE 6 : LE CARREFOUR NABORIEN en 1786
 (Etat des frontières et enclaves, des chaussées, dont l'empierrement se poursuivait depuis plus d'une cinquantaine d'années³⁴⁵.)



Il n'empêche qu'au XVIIIème siècle, à St-Avold comme dans toute la Lorraine et toute la France, l'action des intendants, la pression de l'armée, l'intérêt pris par les Ducs de Lorraine pour le commerce d'entrepôt devenu une des grandes branches de la prospérité régionale, avaient joué conjointement pour améliorer substantiellement le réseau des routes. On a déjà parlé de l'Arrêt de 1699 prescrivant de tailler la végétation sur 30 toises, de part et d'autre des routes, pour empêcher les embuscades des voleurs. Sous Léopold, 800 km de routes nouvelles furent construits³⁴⁶, plus de 400 ponts furent bâtis, surtout entre 1723 et 1727. A St-Avold, dès 1710, les registres de la chambre de police mentionnent des corvées sur les routes des environs³⁴⁷. Mais c'est précisément à l'époque où le duché s'activait le plus à ses routes que la chambre de police dut régler et surveiller

³⁴⁵ AD MM, C 108, carte des itinéraires de la généralité de Lorraine, en 1786.

³⁴⁶ H. Baumont, op. cit., p 598.

³⁴⁷ Réparation ou construction de ponts sur la route de Sarrelouis, délibérations du 6 mai 1710.

le déroulement des corvées assignées aux bourgeois de St-Avold³⁴⁸. Après ces dates, la ville fut assez régulièrement chargée de portions de routes jusqu'à 30 km de son ban³⁴⁹.

Le renforcement constant de la population de la ville alourdissait sans cesse cette organisation des corvées par brigades de travail. Les échevins tendaient à se soustraire à leurs fonctions de contrôle du travail effectué, tandis que de nombreux habitants envoyaient des servantes ou des enfants les remplacer. C'est pourquoi, la chambre de police était plus favorable au régime de l'adjudication qu'à celui d'une réalisation directe.

Ces corvées de routes donnèrent donc parfois lieu à des adjudications. Ainsi en 1740 et en 1773-74. A cette occasion, on vit se constituer des compagnies formées de journaliers et de petits artisans pour répondre à ces adjudications³⁵⁰. Cela renforce l'impression générale de faible spécialisation des métiers. Beaucoup d'activités, surtout dans le secteur des transports et aussi dans celui des travaux publics, étaient des activités d'appoint pour des artisans et des petits agriculteurs.

Plus tard, sous le consulat et l'Empire se mirent en place les techniques devenues classiques de financement des chaussées : les plantations de peupliers de part et d'autre qui permirent une réfection tous les 30 ans, financée par la coupe des arbres, les centimes additionnels sur les quatre impôts fondamentaux décidés par le conseil général et par le conseil municipal³⁵¹. Enfin, un personnel spécialisé, de l'ingénieur des ponts et chaussées au cantonnier, en passant par l'agent voyer, fut chargé de la direction technique et de l'exécution des opérations.

Toutes ces améliorations renforcèrent probablement le trafic et le transit des hommes et des marchandises. Cependant, St-Avold en tira peu de profits semble-t-il.

D'une part, dès 1822, une partie de la circulation commença à échapper à la ville. Le conseil municipal constatait en effet³⁵² que les voituriers allaient loger à

³⁴⁸ 8 mars 1724, 29 septembre 1726, 2 juin 1727, 16 juin 1727, fin août 1727.

³⁴⁹ Notamment sur la chaussée de Bourgalstroff (1762), Hellimer, Dieuze, Sarrelouis. Gerardy rassemble toutes ces corvées dans sa rubrique « chaussée de St-Avold », recueil 1786, pp 312 et suivantes. En l'An X et en l'An XII, c'est-à-dire sous le Consulat, des brigades de travail formées par les habitants opéraient encore sur les chemins vicinaux de la ville.

³⁵⁰ Délibérations du 3 avril 1740. Sur les 40 adjudicataires de cette année-là, 29 signaient avec une croix, preuve de la position modeste de ces personnes.

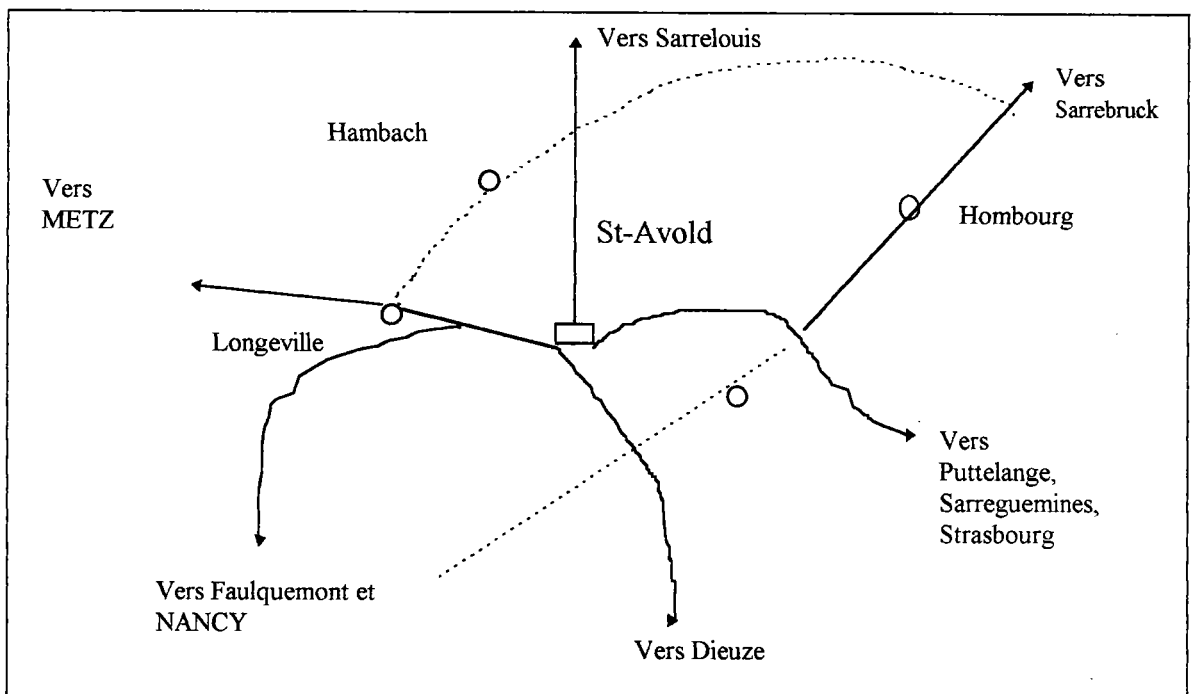
³⁵¹ Exemple, le 19 juin 1820, la ville qui avait encore des arriérés de dettes, décida de financer des tronçons de la route Metz -Strasbourg, à la demande du conseil général qui était prêt à cofinancer les travaux, par 3000 frs pris sur les trois exercices budgétaires suivants (et payés par un rôle d'imposition spécifique) et par des centimes additionnels pour les trois années correspondantes.

³⁵² Délibérations, 27 novembre 1822.

Longeville et à Moulin-Neuf, les deux agglomérations encadrantes, évitant grâce à cela Saint-Avold. Le conseil en donnait la cause en 1836³⁵³. Il précisait que les voitures fuyaient St-Avold du fait de la présence en ville d'un pont à bascule destiné à contrôler le poids des chargements des voitures, au regard de la réglementation sur la largeur de leurs jantes.

D'autre part, la multiplication des routes recréait un réseau anastomosé qui permettait aux usagers de choisir entre plusieurs voies désormais aussi bonnes les unes que les autres. En conséquence, nombre de voituriers toujours pour éviter la ville et sa maréchaussée, passaient désormais directement de Boucheporn ou Longeville à Carling ou Hombourg, en prenant par la route du moulin de Hambach qui permettait d'éviter St-Avold par le Nord. D'autre part, pour aller de Faulquemont ou de Dieuze à Hombourg, ils pouvaient aussi passer par Petite-Ebersviller, ce qui permettait d'éviter St-Avold par le Sud. Aussi, le conseil municipal protesta contre les projets de classement de ces deux petites routes périphériques en « chemins de grandes communications », arguant que ce changement allait « placer St-Avold dans une impasse »³⁵⁴.

Carte 6 La ville court-circuitée



Les nouveaux « diverticules » en pointillés.

Une partie des chargements de houille de la Sarre ne transitait donc plus par St-Avold, d'autant que les chemins de fer belges achevés plus tôt que les lignes françaises

³⁵³ Délibérations, 9 février 1836.

³⁵⁴ AMSA, délibérations du 24 mai 1849 et du 24 février 1850.

qui n'en finissaient pas d'être discutées dans leurs tracés, détournaient une partie du trafic qui était auparavant voituré au travers du département de la Moselle.

De plus, en 1843, les messageries Metz-Francfort abandonnèrent la voie Metz-St-Avold-Sarrebruck au profit du tracé par Sarrelouis. Enfin, le trafic de Dieuze pouvait emprunter la route Faulquemont-Sarreguemines par Petite-Ebersviller et court-circuiter la ville.

On peut donc dire sur ce plan des réseaux qu'il y a eu trois âges des routes locales.

Jusqu'à la guerre de Trente Ans, le trafic était constitué de piétons, de cavaliers ou de caravanes de mulets adaptés à des chemins étroits et rustiques. Alors, les voyageurs pouvaient aisément emprunter n'importe quel chemin, dans la multitude des sentiers qui se présentaient à eux³⁵⁵.

Au XVIII^{ème} siècle, l'aménagement et l'empierrement de quelques routes canalisa le trafic sur quelques voies et les chargements des chariots s'alourdirent en conséquence, désormais tributaires de ces quelques tracés aménagés.

Enfin, l'amélioration générale du réseau tendit à recréer au XIX^{ème} siècle les conditions d'un système anastomosé où les usagers avaient le choix des tracés malgré le poids des chargements désormais beaucoup plus lourd.

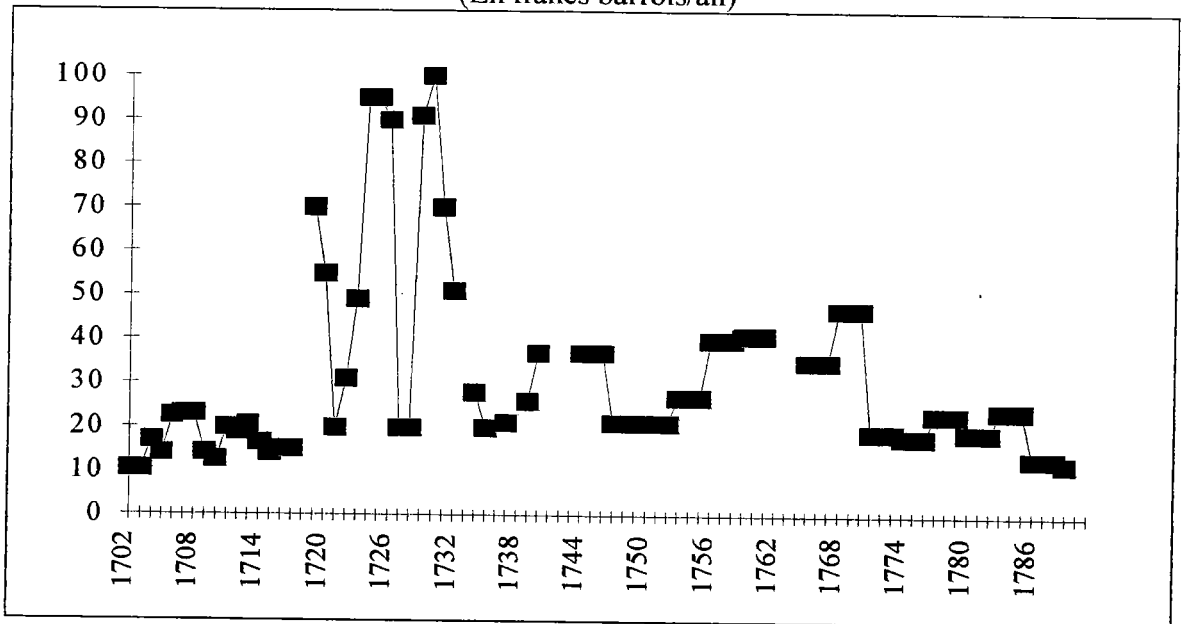
St-Avold ne représenta un noeud obligé du réseau que durant une courte période, entre 1760 et 1820, alors que la ville était déjà largement en perte de vitesse au plan administratif et économique, offrant de moins en moins de raisons de maintenir captif ce trafic croissant qui circulait sur les routes.

La ville fournit un indicateur du transit qui la traversait au XVIII^{ème} siècle, le « droit de passage » ou « wegumbgeld »³⁵⁶. Celui-ci était affermé chaque année puis pour trois ans, en novembre de l'année qui précédait chaque bail, en même temps que les autres adjudications des droits de St-Avold.

³⁵⁵ La carte des hauts conduits du Comté de Nassau-Sarrebruck, dessinée par Heinrich Dorss d'Altenweilnau vers 1579 (Staatsarchiv Koblenz, Abt 22, n° 4644, publiée dans un article de K. Schwingel, traduit par P. Flaus, AMSA, CB 162) montre bien l'entrelacs de chemins entre Metz et Sarrebruck. On y voit au moins trois itinéraires entre ces deux villes, sans compter les variantes.

³⁵⁶ Ce droit se montait à 3 deniers par charrette et 6 deniers par chariot qui traversaient la ville, les bourgeois étaient exempts, de même que les villageois soumis à corvée pour la réfection du pavé, car le wegumbgeld devait servir à l'entretien de ce pavé urbain. (Voir Gerardy, 1786, art. droit de passage de St-Avold, p 425.)

**Evolution du droit de passage de St-Avold
(En francs barrois/an)**



On peut voir que le transit a été croissant jusqu'en 1770³⁵⁷, quadruplant par rapport au début du siècle. Après 1770, on peut interpréter de façon divergente la dépression de ce fermage : soit le trafic diminua par suite d'une tendance déjà claire à essayer de couper au plus court par des chemins de traverse pour éviter le péage naborien, soit c'est la rareté de l'argent localement qui déprimait les adjudications, après la crise de 1769-1771.

Cependant, au XIX^{ème} siècle, un grand nombre de sources permettent d'évaluer le transit urbain.

2) Le transit urbain au XIX^{ème} siècle

Plusieurs exploitations industrielles, le sel de Dieuze, la houille de Sarre écoulaient leurs pondéreux par des charrois qui passaient dans les environs de St-Avold, sinon dans la ville même. St-Avold était d'ailleurs devenue, tôt au XVIII^{ème} siècle, un entrepôt pour la vente des sels à l'étranger. Mais aucune archive ne permet d'appréhender plus précisément cette activité qui a pu représenter quatre ou cinq emplois permanents à

³⁵⁷ Les turbulences de 1719-1732 correspondent à la période des manipulations monétaires françaises, de « l'expérience » de Law, notamment. L'économie lorraine vivait dans l'ombre de l'économie française qui, du fait de son poids exerçait un effet de dominance. Les Ducs étaient obligés pour sauver leur commerce extérieur et ne pas perdre toute leur monnaie (loi de Gresham), de suivre les dévaluations françaises.

St-Avold. Il y avait aussi un transit de marchandises diverses, de matières premières (laine, cuir, craie), de vin et de faïences, etc.

Le transit de loin le plus important, dans les environs de St-Avold, était devenu après 1800-1820, celui du charbon sarrois acheté par la France.

L'habitude d'utiliser le charbon avait dû se contracter sous le directoire ou sous l'Empire, à un moment où il n'y avait plus de droits de douanes entre Sarre et Lorraine incluses dans le même Empire et alors que la pénurie de bois posait problème³⁵⁸. Cependant, sous la Restauration, malgré la frontière, la circulation de la houille avait pris encore plus d'ampleur comme en attestent toutes les sources, convoyée notamment par beaucoup de voituriers de Sarrebruck.

Le bassin sarrois, isolé par la distance et la concurrence de la Ruhr des grands centres allemands, était condamné à vendre en France³⁵⁹. Mais là aussi, les distances à parcourir renchérisaient son charbon notablement.

Ainsi, vers 1840, la tonne de houille coûtait 9,5 frs sur le carreau de Sarrebruck et son acheminement vers St-Dizier coûtait 42 frs, 6 fois son prix d'achat³⁶⁰. C'est pourquoi, le bassin métallurgique de la Haute-Marne dont l'essor s'était fait grâce aux massifs boisés des environs et qui les exploitait au maximum de ce qui pouvait se faire, était condamné à disparaître, à l'époque où partout, la métallurgie passait au charbon. Cependant, malgré cela, près de la moitié du charbon sarrois était acheminée vers la France, autour de 1850³⁶¹.

Le charbon sarrois en France³⁶²

Consommation départementale	1838	1845
Haute-Marne	7.200 t	15.150 t
Meurthe	24.100 t	47.800 t
Meuse	10.700 t	10.730 t
Moselle	54.427 t	102.800 t
Vosges	9.200 t	10.600 t
Total	105.627 t	187.080 t
Importations totales en France	125.100 t	240.000 t
Production du bassin de Sarrebruck	290.000 t	528.000 t
% des exportations vers la France, dans la production du bassin de Sarrebruck ³⁶³	43 %	45,5 %

³⁵⁸ Quand les conditions météorologiques devenaient sévères, en hiver, on assouplissait la réglementation sur les jantes (expliquée un peu plus loin) pour faciliter les importations messines de charbon, par des charrois routiers. Notamment en 1809 et 1818, AMSA, art. 569-570.

³⁵⁹ Jouffroy, op. cit., t 1, p 50-51.

³⁶⁰ Jouffroy, op. cit., t 1, p 34.

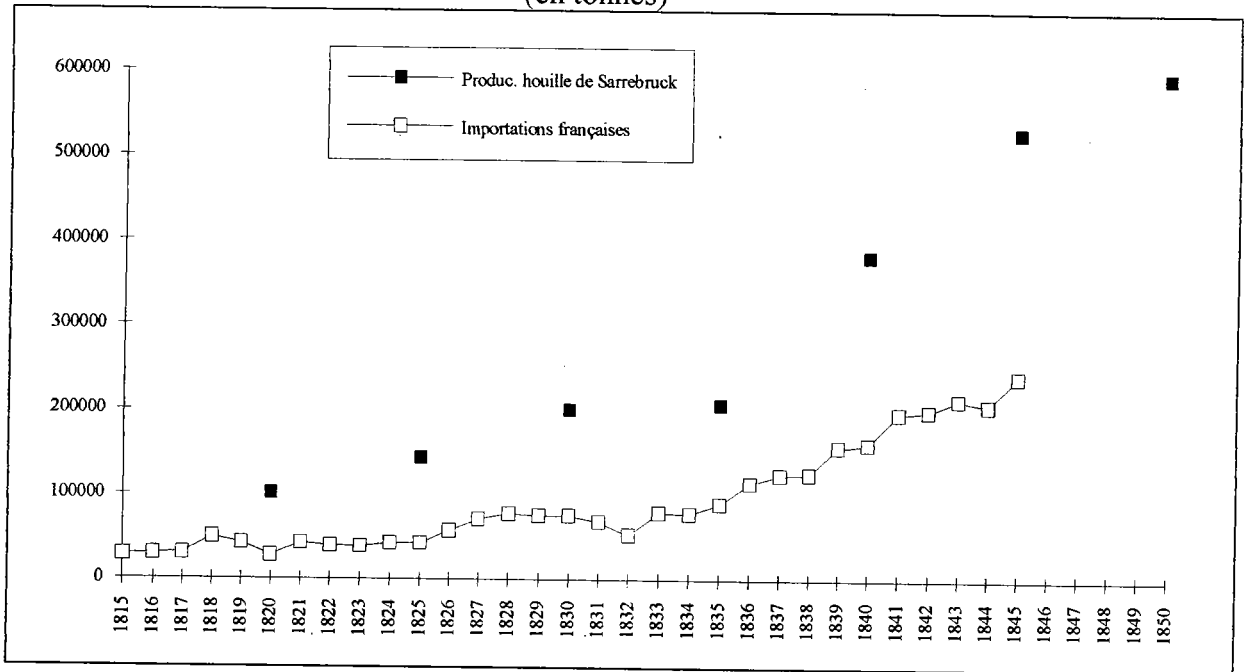
³⁶¹ A. Leroy, *Sarrebruck, l'exemple d'une métropole frontalière*, thèse Metz, 1980, p 14.

³⁶² Jouffroy, op. cit., t 1, p 51-52.

³⁶³ A. Leroy, op. cit., p 14.

L'évolution des importations françaises peut être estimée de la manière suivante :

Graph. 2 La houille de Sarrebruck et son importation en France, dans la première moitié du XIX^{ème} siècle³⁶⁴
(en tonnes)



A cette époque, on comptait qu'un cheval pouvait tirer 750 kg de marchandises. Une charrette tirée par quatre chevaux pouvait donc véhiculer 3 tonnes, du moins dans les trajets au long cours, car pour ce qui concerne le trafic local, les abaques de la préfectures prévoyaient jusqu'à 11 tonnes de chargements sur les chariots, sous la Restauration. A St-Avold, la charrette à 4 chevaux était largement majoritaire sur quelques cas constatés dans les délibérations municipales (An VII, An VIII, 1810 et 1811)³⁶⁵ :

Voitures observées à St-Avold

Nombre de chevaux	3	4	5	6	Total
Nombre de voitures de houille	1	14	2	3	20
Nombre d'autres voitures et indéterminées	0	10	3	3	16

La voiture moyenne était donc attelée de 4,5 chevaux et transportait 4 tonnes.

D'autre part, selon H. Contamine³⁶⁶, en 1848, pour plus de 240.000 tonnes de charbon importé, 45.000 tonnes entraient par Forbach et passaient par ou près de St-Avold.

³⁶⁴ Chiffres de Leroy et de Jouffroy, mêmes références que précédemment.

³⁶⁵ AMSA, délibérations et art. 569-570.

³⁶⁶ H. Contamine, op. cit., 1932, p 173-176.

Autrement dit, le transit local représentait environ 19% des importations de houilles de Sarrebruck³⁶⁷.

A cette époque, on peut observer la circulation globale des pondéreux par les procès-verbaux dressés par des gardes et par la gendarmerie qui interceptaient les chariots et les menaient à St-Avold où un pont à bascule avait été installé pour contrôler le poids des cargaisons au regard de la largeur des jantes des roues³⁶⁸.

Nature du chargement des voitures verbalisées

Nature des chargements	1821-1823	1824-1827	Total
Craie	1		1
Sel	3	1	4
Houille	36 (42%)	29 (44%)	65 (43%)
Mines de plomb, minium	1	2	3
Bois à teinture		1	1
Cuir	1		1
Laine	7		7
Blé, maïs		2	2
Vin en tonneaux		3	3
Vin en caisses	11	2	13
Vin en bouteilles	6	2	8
Verres en caisses	9	7	16
Faïence, émaux, cristaux	1	3	4
Faulx	1	1	2
Marchandises diverses	9	13	22
Total connu	86	66	152
Indéterminés	16	17	33

Le tableau précédent nous permet d'évaluer le trafic de houille à peu près à 43 % du total de la circulation des marchandises, dans les années 1821-1827, à St-Avold³⁶⁹,

³⁶⁷ Une grande partie de la houille prenait la voie d'eau, par la Sarre et la Moselle, environ 100.000 tonnes, tandis que 50.000 tonnes entraient par Sarreguemines et 25.000 tonnes par Boulay.

³⁶⁸ La réglementation sur les jantes procédait de la loi du 7 ventose an 12 (février 1804) et du décret du 23 juin 1806. Son idée était de limiter la dégradation des routes « nationales » (c'est-à-dire financées par le gouvernement) en imposant des limites de charges en fonction de la largeur des roues des chariots et en distinguant l'hiver de l'été, plutôt que de consacrer de grosses sommes à l'entretien de ces routes. St-Avold était justement au carrefour de deux de ces routes, Metz-Sarrebruck et Dieuze-Sarrelouis. C'est pourquoi, on installa un pont à bascule pour contrôler l'application de la loi, à St-Avold. Cette application donna lieu à une certaine progressivité. Tout d'abord, en 1807, on fit un exemple pour frapper les imaginations. On arrêta un convoi de 10 voitures de houille à Forbach et l'on menaça les voituriers. Durant cette année on publia la loi puis on accorda des délais de tolérance, en décembre encore, les salines obtinrent un délai de trois mois pour se mettre aux jantes larges. En Août 1808 enfin, la réglementation s'appliqua dans toute sa rigueur. Des maires mirent des voitures en fourrière et le sous préfet tempéra leur zèle. C'est en 1809 que les amendes commencèrent à tomber et à partir de 1810, on commença à briser les roues des contrevenants.

³⁶⁹ Nous calculons ce chiffre à partir de la proportion des procès-verbaux de surcharge dressés durant cette période à St-Avold pour 65 voitures de houille sur un total de 152 voitures. (AMSA, art. 569 et 570) Il y avait une certaine tolérance pour les chargements de récoltes.

mouvements de récoltes locales non compris. Ce pourcentage a dû augmenter par la suite, du fait de la croissance rapide des importations de houille sarroise (et comme le suggère le tableau précédent).

A partir de tous ces éléments nous pouvons calculer le trafic local des marchandises, à St-Avold, de la manière suivante.

Le transit des marchandises dans le secteur de St-Avold³⁷⁰

Années	Mouvements de houille	Part Naborienne des importations	% de la houille dans cette part	Total du trafic du secteur naborien	Nombre de charrois
1820	27.800	5212		15725	3.931
1825	42.300	7931	43 %	18444	4.611
1830	75.000	14062		24575	6.144
1835	89.700	16819		27332	6.833
1840	160.000	30000		40513	10.128
1845	240.000	45000		55513	13.878

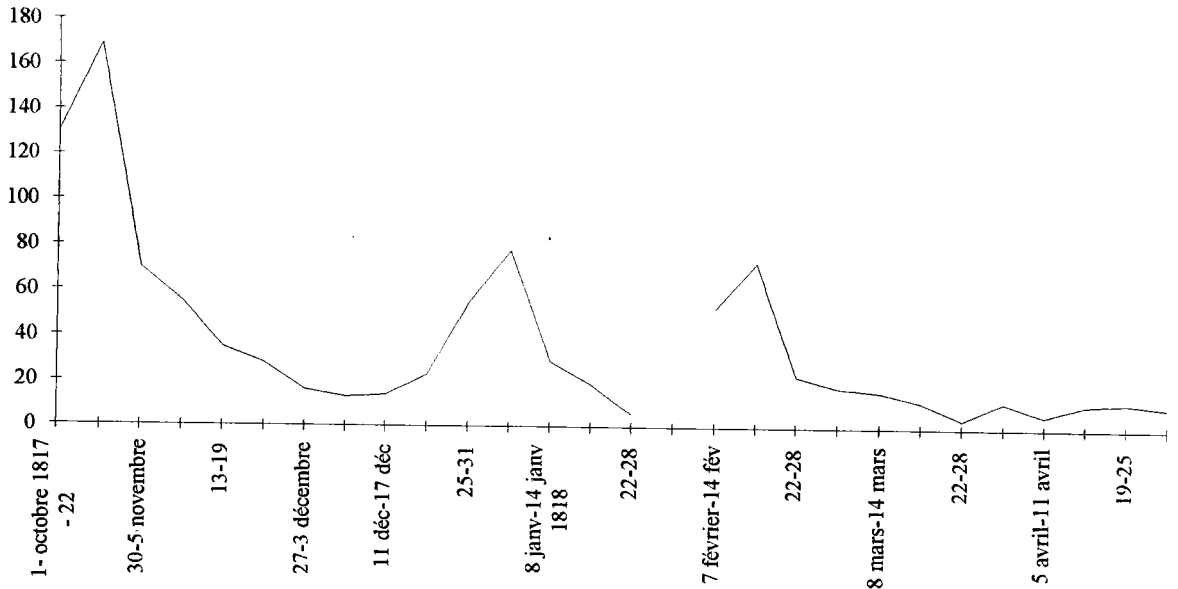
Une douzaine de charrettes passaient donc chaque jour, en moyenne, par Saint-Avold, vers 1820 et en 1845, il y en avait plus de 40.

Le transit qui affectait la région de St-Avold s'était donc considérablement accru après la fin de l'Empire. Il avait presque quadruplé mais, comme on l'a vu précédemment, la multiplication des routes praticables et la répulsion exercée sur les voituriers par le pont à bascule, avaient éloigné le trafic des auberges de la ville. La croissance démographique générale des campagnes avait d'ailleurs conduit à la multiplication des cafés ruraux, de sorte que le noeud urbain avait réellement perdu de son intérêt pour les voituriers.

A l'époque du début de la Restauration, on peut observer la circulation en ville durant quelques mois, au passage du couvent, ancienne voie privée qui traversait le monastère bénédictin et qui avait été ouverte à la circulation au moment où les biens de l'église avaient été « nationalisés ». C'était une voie secondaire dans la direction de Dieuze mais qui avait l'avantage d'éviter une côte plus forte de la grande route. La circulation de transit s'était donc emparée de cette rue, la municipalité avait interdit le passage des voitures chargées de houille, le 4 nivose An XII et sans que l'on sache combien de temps ce règlement était resté en vigueur.

³⁷⁰ Nous avons établi le chiffre de 43% du trafic constitué de charbon en 1825. Nous pouvons en déduire que les autres mouvements de marchandises étaient de 10.513 t durant cette époque, à St-Avold. Or ces transports n'ont pas varié aussi rapidement que ceux de charbon. Si on les considère comme stables (en fait, ils ont augmenté, mais plus lentement), il faut ajouter pour chaque année ce trafic estimé des autres marchandises au trafic constaté de charbon, soit l'addition de la troisième colonne au chiffre de 10.513 t. qui donne la cinquième colonne. On a surestimé le transit naborien de charbon, car une partie s'arrêtait dans le secteur de Forbach. Ensuite on sous estime le trafic des autres marchandises, l'un dans l'autre le résultat est vraisemblable.

Graphique 3 Le passage du couvent (Nombre de voitures par semaine³⁷¹)



938 charrettes étaient passées du 16 octobre 1817 au 19 mars 1818, soit durant 5 mois d'automne et hiver. Cela ferait par extrapolation environ 2000 voitures en année pleine, la moitié de notre estimation totale pour 1820. C'est absolument vraisemblable car St-Avold était situé à un carrefour de deux routes, celle de Metz et celle de Dieuze convergeant vers la frontière. Il ne serait donc pas étonnant que la moitié du trafic ait emprunté chacune des deux routes, pour satisfaire des besoins plus domestiques qu'industriels, en direction de Metz et plus industriels que domestiques en direction de Dieuze.

Mais la variabilité des passages était très grande, de 0 à 44 voitures pouvaient circuler sur cette rue, chaque jour. Les dimanches notamment, la circulation était nulle en basse saison et sensiblement plus faible que les autres jours de la semaine, en haute saison. La météorologie devait d'autre part influencer très fortement sur le transit et concourir à contraster les semaines à l'époque de plus grande circulation. Enfin et cependant, il semble que les pondéreux étaient livrés à contre temps des travaux des champs, donc en automne-hiver plutôt qu'au printemps ou en été. Le fait que les voituriers aient été très majoritairement (environ 90 %) des ruraux confirme qu'il devaient être des laboureurs qui rentabilisaient leurs attelages par le voiturage, en morte saison. Assez souvent, dans une soixantaine de cas, ce sont des convois de 3 à 8 voitures qui empruntaient le passage du

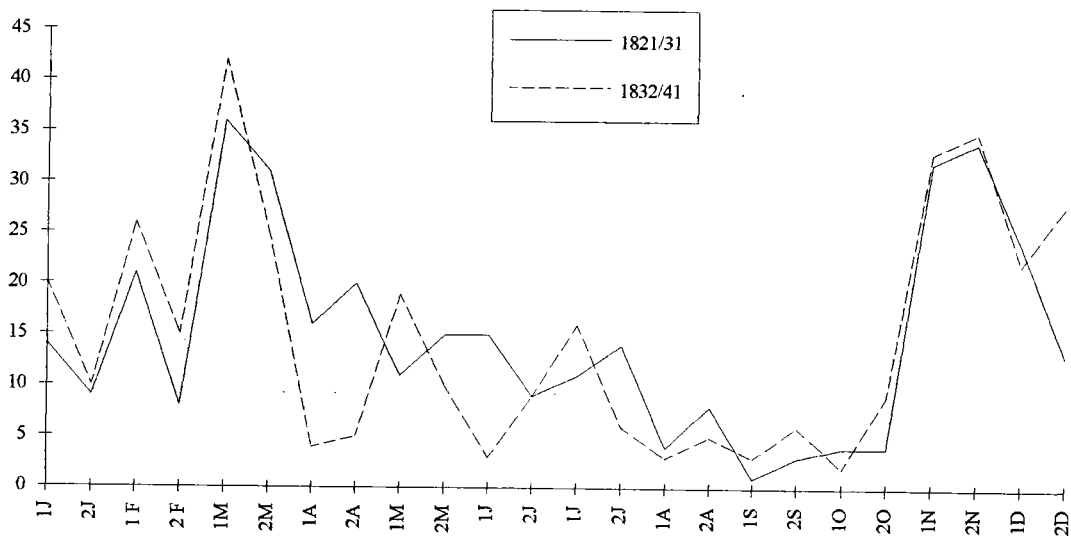
³⁷¹ AMSA, art. 626.

couvent³⁷². C'était la route de Dieuze. On voyait donc circuler dans le sens des exportations beaucoup de sel et dans l'autre sens beaucoup de charbon sarrois.

Les procès-verbaux adressés aux voituriers permettent aussi d'examiner sur une plus grande échelle et une plus longue durée la saisonnalité du trafic.

La législation était plus rigoureuse en saison froide qu'en été. Cependant, on devait charger les charrettes en fonctions de l'état des routes, donc les surcharger en conséquence quand en été, la voie était bien ferme.

Graphique 4 Le nombre de procès-verbaux par quinzaine



On retrouve sur cette courbe la même évolution mensuelle que sur la précédente et cela sur une assez longue période. Il semble donc que la plus grande partie du trafic des pondéreux s'effectuait entre le début du mois de novembre et le courant du mois de mai.

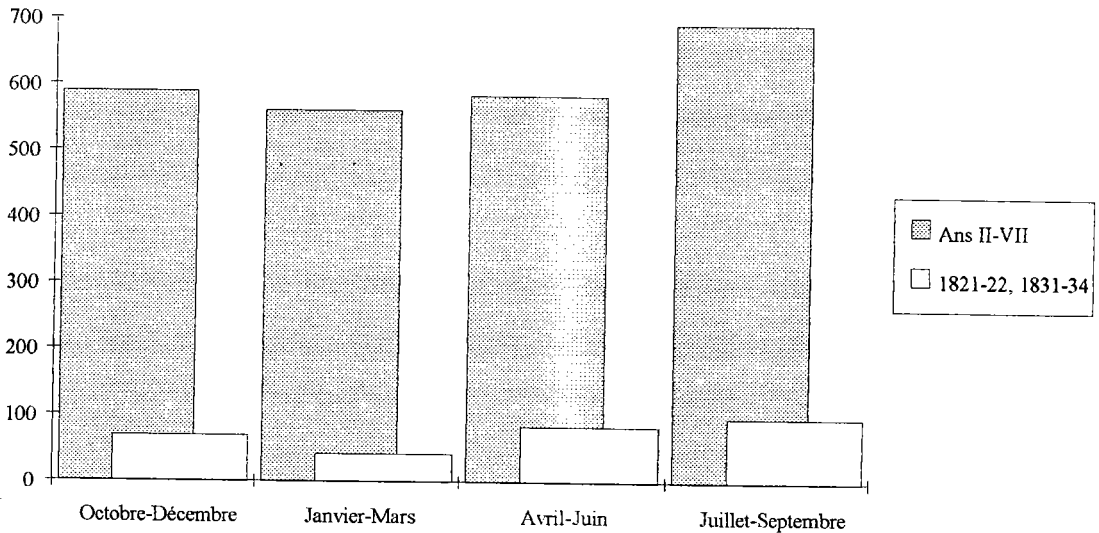
En ce qui concerne la circulation des hommes, d'autres sources nous renseignent.

En admettant qu'un peu partout en France la saisonnalité et les types de déplacements étaient les mêmes, on peut retrouver des renseignements utiles pour le

³⁷² Les sommes payées par les voituriers permettent d'observer qu'il y avait beaucoup de convois de plusieurs voitures. D'une part les transporteurs de Sarrebruck devaient se regrouper spontanément pour des raisons psychologiques, ils passaient la frontière, pouvaient même « s'aventurer » dans la zone francophone, ils le vivaient sans doute mieux collectivement qu'individuellement. D'autre part, les paysans-voituriers étaient encore fortement encadrés dans leurs villages par l'exploitation communautaire du sol, les dates de récoltes étaient décidées collectivement, les travaux suivaient donc ces réglementations collectives et tous les laboureurs d'un village se retrouvaient donc disponibles au même moment pour effectuer des transports. Dans les procès verbaux aussi, de nombreuses mentions de convois, notamment de villageois, peuvent être relevées.

transit de St-Avold dans les passeports délivrés par la ville à ses propres citoyens désirant partir pour toutes destinations³⁷³.

Graphique 5 La saisonnalité des déplacements humains



Il apparaît nettement que la circulation humaine était déjà à peu près continue, mais une recrudescence s'observait l'été, que ce soit lors des années de forts déplacements (sous la Révolution) ou lors des années de stabilisation de la population (sous la Restauration).

Il y a plusieurs types de circulations humaines qui se superposent sur le graphique précédent.

Parmi ces voyageurs, quelques personnes réalisaient des voyages d'agrément ou pour des raisons familiales, surtout dans les élites et surtout en été³⁷⁴.

Mais l'essentiel était constitué de mouvements d'affaires (de marchands plus ou moins spécialisés) et de déplacements de main d'œuvre, compagnons et artisans qui partaient « rouler de leur métier ».

Sous la Révolution, la proximité des armées, à partir de 1792 et la crise de subsistances récurrente durant plusieurs années, avaient gonflé considérablement la circulation des hommes et plus encore celle des femmes. Le ravitaillement des armées, la transmission des nouvelles, le commerce aux armées, avaient induit un grand nombre de déplacements d'hommes et de femmes à destination des camps militaires (Forbach,

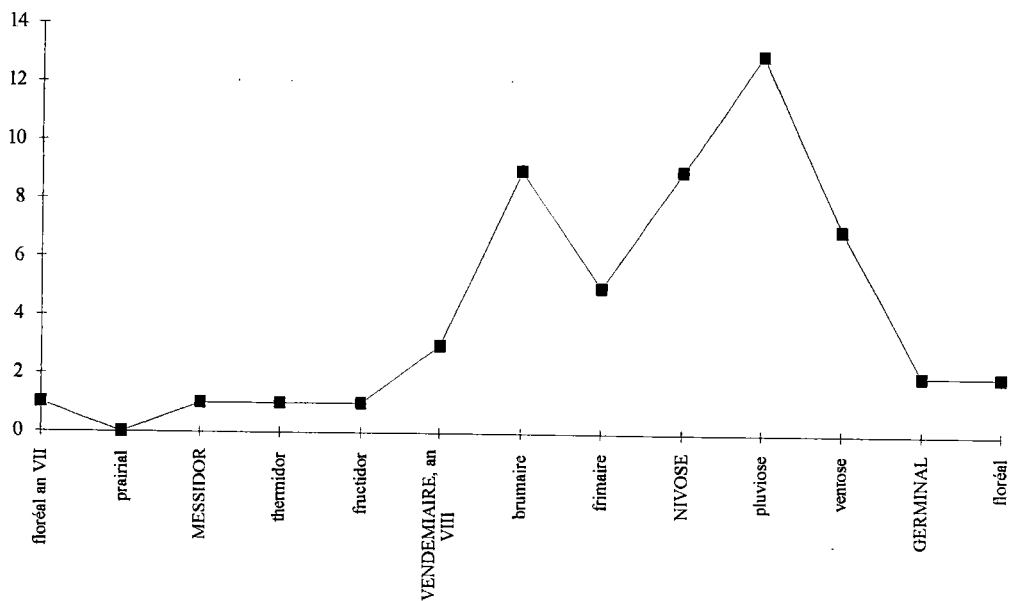
³⁷³ Durant l'époque révolutionnaire et impériale, quand les passeports furent institués, à partir du début de la guerre, en mai 1792, on enregistra tous les départs de St-Avold. Cet enregistrement se poursuivit jusqu'en 1855. (AD Moselle, art. 557-661.)

³⁷⁴ C'étaient des déplacements en famille, à Paris ou "aux eaux". Ainsi, le Comte de Ficquelmont alla à Niederbronn, en 1792, le général Kister à Plombières, en 1822, le maire Poncelet à Vichy, plus tard et le maire Spinga, en Lombardie, pays de ses ancêtres.

Sarrelouis, Sarrebruck et Landau). On était aussi parti abondamment vers l'Alsace ou « l'intérieur de la République » pour exercer toutes sortes de métiers.

Ainsi, de quelques villages des environs étaient partis de nombreux colporteurs. En effet, certains villages s'étaient spécialisés dans un artisanat de la transformation du métal, avant l'essor des grosses fabriques, grâce à la présence de beaucoup de petits filons métallifères (à Creutzwald notamment) et peut-être aussi à la proximité du charbon sarrois. De ces villages partaient vers le Haut Rhin et le Bas Rhin, des cloutiers mais aussi quelques quincaillers, chaudronniers, rémouleurs qui vendaient notamment des ciseaux et des fourchettes. Ce colportage avait lieu surtout en automne-hiver comme en témoigne la date de délivrance des passeports afférents par la municipalité cantonale, en l'An VII et en l'An VIII.

Graphique 6
Saisonnalité des passeports délivrés aux colporteurs ruraux du canton ³⁷⁵



Les artisans enfin, étaient principalement des jeunes gens, apprentis et compagnons, de même que les journaliers.

Les apprentis pouvaient former de gros contingents, jusqu'à la moitié des passeports distribués. Ainsi, en l'An XII, 38 "garçons" d'un peu tous les métiers (du bois, du

³⁷⁵ Nous n'avons repris que les cas certains ou très probables (AMSA, art.557-559).

Les villages concernés sont :

Villages	Hombourg Haut/Bas	Hellering	Marienthal	Betting	Béning	Total
Nbre de colporteurs	28	8	7	6	2	51

Pour l'évolution de ce colportage, cf. l'annexe sur les clouteries rurales au XIXème siècle.

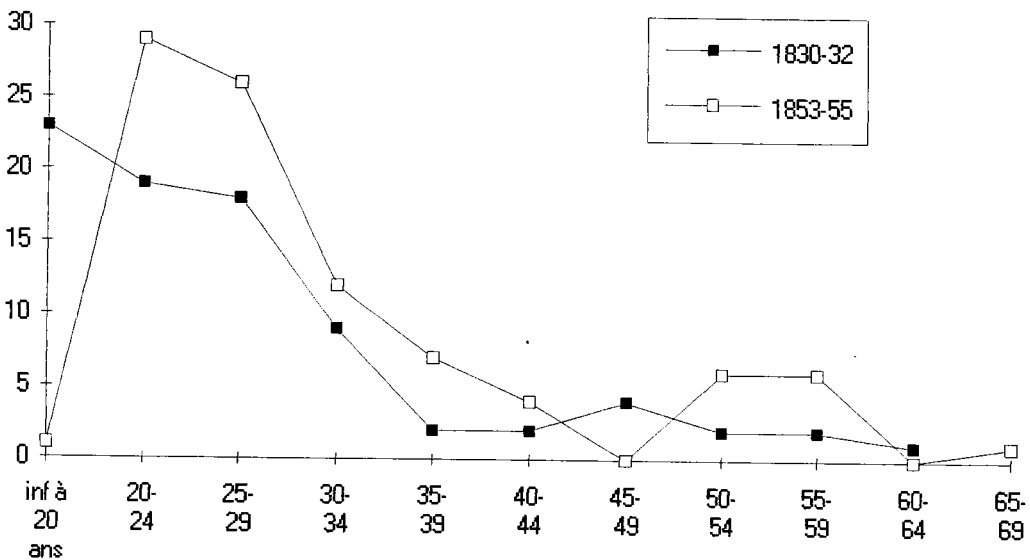
fer, du cuir et du textile) partent sur un total de 80 déplacements. En l'An XIII, ils sont 21 pour 54 passeports délivrés. Ces départs sont très groupés, souvent au printemps.

Par la suite, quand l'économie française suscita de grandes migrations saisonnières de journaliers, venant plutôt des villages, pour des chantiers ou des récoltes, on vit ces déplacements s'effectuer à contretemps par rapport au calendrier des récoltes locales, à partir du 29 août 1834, en octobre et novembre 1836, tandis que les artisans naboriens continuaient à partir au printemps et en été.

Mais ce modèle n'est qu'approximatif, surtout pour les journaliers et artisans ruraux dont les migrations tendirent à se diversifier non dans l'espace mais dans le temps. En 1848-49, ils allèrent vers Châlons sur Marne ou Mézières, en avril-mai, puis en 1853-55, on les vit partir pour le Nord ou la Picardie (Arras, Beauvais, Laon), au printemps.

La structure par âge des voyageurs était très contrastée. Pour aller vite, on peut dire qu'on rencontrait sur les routes des jeunes pauvres à pied et des vieux riches en diligence. Les hommes et femmes d'âge mûr, plus établis qu'à d'autres âges et chargés d'enfants étaient plus sédentaires.

Graphique 7 L'âge des bénéficiaires de passeports³⁷⁶
(Nombre de bénéficiaires de passeports par tranches d'âges.)

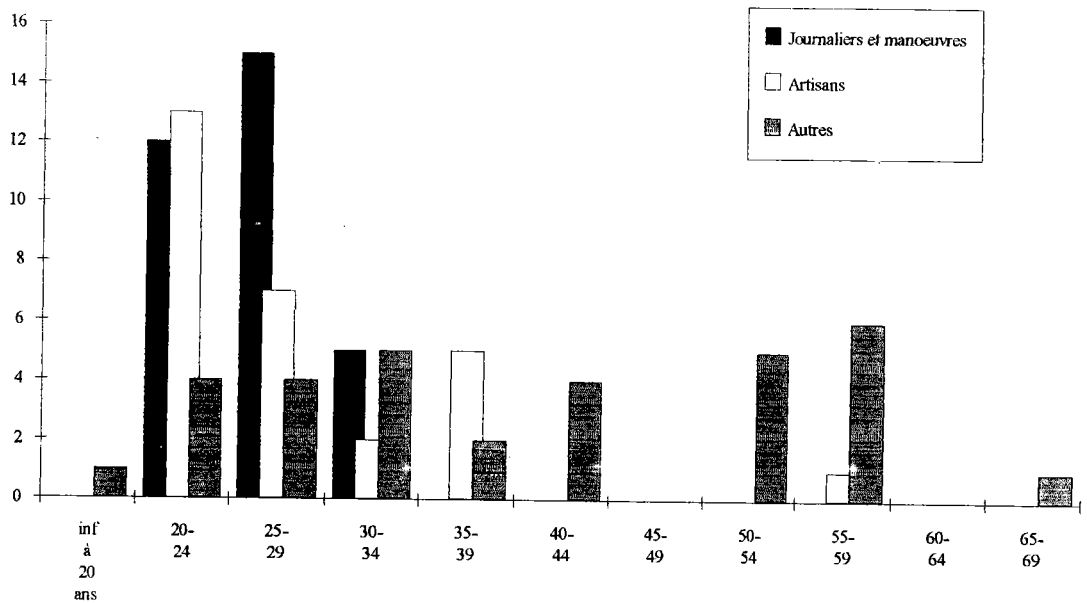


Les jeunes étaient pour la plupart ces cohortes d'apprentis et de compagnons ou de journaliers bien repérables dans l'exemple donné par les années 1853-1855. Par contre, les fonctionnaires, les propriétaires, les élites en général (catégorie *autres* du graphique suivant) avaient des âges plus divers.

³⁷⁶ Même source que précédemment, AMSA, art.557 à 561.

Graph. 8 Ages des bénéficiaires de passeports, entre 1853 et 1855

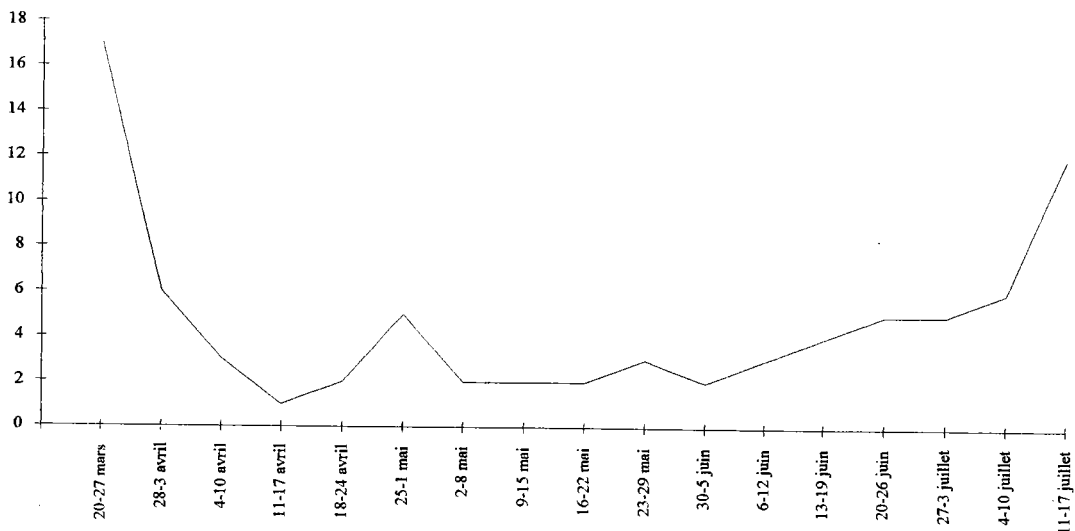
(Nombre de bénéficiaires par tranche d'âge et catégories sociales.)



Les diligences qui traversaient la ville faisaient étape la nuit dans les auberges locales. Un relevé de clientèle d'une de celle-ci, seul sauvé du néant dans les archives administratives permet de faire quelques constatations

Gr. 9 La fréquentation de l'auberge du Cerf, à St-Avold en 1801³⁷⁷

(Nombre de personnes par semaine)



Ici, les circulations de printemps et d'été sont beaucoup plus concentrées dans le temps que dans nos autres sources. Cela laisse une impression de discontinuité des

³⁷⁷ Source : AD Moselle, 1V9. Cet extrait des registres de Nicolas Reder, aubergiste à St-Avold a été demandé par le sous-préfet au maire, en thermidor an 9, pour une enquête dont on ne connaît pas l'origine. Les autres aubergistes n'ont pas daigné répondre au maire (comme il l'affirme dans une lettre), ni apparemment au sous-préfet, on ne trouve pas leurs extraits dans la liasse des AD.

mouvements humains. Il se peut que la variabilité de la météorologie ait joué un rôle, comme le calendrier des travaux ruraux et celui des fêtes religieuses. Mais, sur la fréquentation d'une seule auberge, on ne peut poursuivre nos déductions.

Le recours à l'hôtellerie nécessitait des voyageurs une certaine aisance.

Professions des clients de Reder

Catégories	Métiers	Nombre
Commerce	Drapier, négociants, marchands, commerçants, marchand-roulant, aubergiste	32
Professionnels du transport	Routiers, cochers, voiturier, employé de messagerie	30
Fonctionnaires	Officier, huissiers, greffier, commissaire, inspecteur, officier civil allemand	8
Autres	Cultivateur, rentiers (3), charpentiers, boucher, maréchal des forges	8

Destinations des voyageurs

Route Paris-Francfort		Destinations locales	
Francfort, Worms, Mayence (13)	16	Sarreguemines	4
Sarrebruck (13), Forbach	14	Sarrelibre	4
Metz	20	Différents villages	6
Châlon, Chagny	2	Indéterminés	4
Autres destinations			
Nancy		6	
Liège		2	
Mâcon		1	

C'est pourquoi, les gens de métiers étaient peu nombreux parmi la clientèle de l'Auberge du Cerf, contrairement aux marchands et au personnel des sociétés de transport. Enfin, la route de Mayence était la principale source du trafic local ; toutes les autres destinations des voyageurs ne représentaient qu'un tiers du passage, 27 personnes pour un total de 79.

Les transports réguliers sur grandes distances s'étaient développés par le fait de compagnies extérieures à la ville, ayant leurs sièges à Metz ou plus loin. La chambre de police se plaignait d'ailleurs de la faiblesse des retombées pour la ville. Cependant, en 1820, un entrepreneur de Metz, Gerder, propriétaire de la grande diligence Metz-Sarrebruck installa une succursale à St-Avold. Tous les deux jours deux voitures publiques partaient vers Metz et Sarreguemines et revenaient le lendemain en ville³⁷⁸. Selon H. Contamine, les transports de voyageurs triplèrent sous la Monarchie de Juillet³⁷⁹. Cependant, une large part de la circulation pouvait passer par Sarrelouis et l'on sait d'ailleurs que les messageries Metz-Sarrebruck abandonnèrent l'itinéraire de St-Avold en

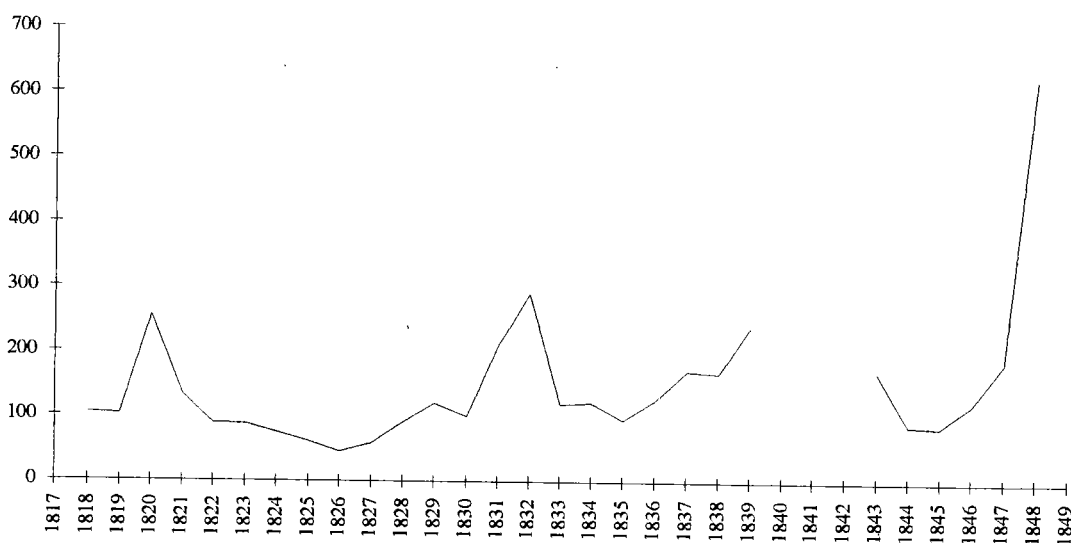
³⁷⁸ AMSA, art. 569-570.

³⁷⁹ H. Contamine, op. cit., pp 176-180.

1843. Le train rétablit le transit mais d'une manière « fantomatique », car les voyageurs désirant faire une halte ne devaient pas choisir St-Avold où la gare était à 2500 mètres de la ville, alors que ce n'était le cas ni à Forbach, ni à Metz.

Une autre circulation traversait la ville, celle des indigents. Au XIX^{ème} siècle, mais antérieurement il avait existé des procédures équivalentes quoique décentralisées³⁸⁰, les indigents dont la détresse économique était reconnue par les autorités étaient rapatriés vers les lieux de leur résidence antérieure, par étapes « subventionnées ». On leur dressait un itinéraire, on leur délivrait un passeport et, à chaque étape (25 à 40 km), ils touchaient un petit pécule (15 centimes / 5 km en 1820) pour survivre. C'est l'administration communale des étapes qui visait les passeports. On trouve ainsi aux archives de St-Avold³⁸¹ toute une série de visas qui retracent les itinéraires, les points de chute des uns et des autres.

Graphique 10 L'évolution du passage des indigents
(visas des passeports à St-Avold)



Bon an mal an, en période d'étiage 50 à 100 personnes traversaient la ville par an. La comptabilisation de ces passeports montre une nette recrudescence de ce mouvement des pauvres, lors des crises économiques³⁸². Ainsi en 1832, puis en 1848, les passages s'élevèrent respectivement à 290 et plus de 600.

³⁸⁰ Au début des temps modernes, la ville payait une obole aux passants (pellerins, étudiants) qui leur permettait de survivre. On en a une trace dans les comptes municipaux (AMSA). Cependant, au XVIII^{ème} siècle, les comptes ne montrent plus de telles dépenses.

³⁸¹ AMSA, article 712.

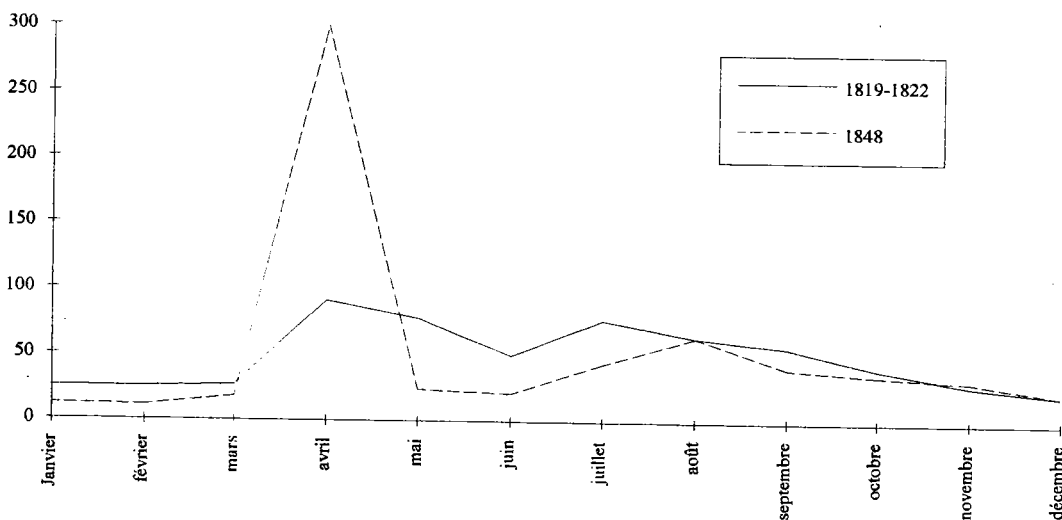
³⁸² Ces mouvements de population pouvaient concerner aussi une partie des actifs qui en période de crise partaient exercer leur métier plus loin. Ainsi, durant l'époque révolutionnaire et impériale, l'amplitude de l'émigration se gonfla très sensiblement, de 1793 à 1794, pour retomber nettement ensuite.

On retrouve donc sur cette courbe un écho plus ou moins assourdi d'un phénomène que les modernistes connaissent bien. En effet, chaque crise économique aggravait l'endettement populaire au point de déraciner un certain nombre d'habitants de leurs campagnes et de leurs villes. Jetés sur les routes, ils affluaient en général vers les métropoles où ils pouvaient espérer du travail ou quelque secours. Là, en situation de dénuement complet et souvent sans la moindre perspective d'avenir, ils étaient refoulés par les autorités, sans méthode au XVIIIème siècle, quand des « chasses-pauvres » devaient simplement empêcher l'entrée en ville des vagabonds, à l'aide de la procédure des passeports d'indigents, au XIXème siècle.

Cependant, ces rapatriements étaient devenus au XIXème siècle, le contrecoup de l'émigration vers Paris qui affectait les artisans et journaliers lorrains depuis les années 1820. Ils étaient souvent rapatriés par familles entières. Immédiatement auparavant, on avait assisté aux derniers ressacs des mouvements de peuples consécutifs aux guerres napoléoniennes. Ainsi de 1818 à 1820, on vit passer beaucoup de militaires français et leurs familles, déménageant de Metz à Bitche, par exemple, puis de nombreux déserteurs d'armées étrangères. Beaucoup allaient à Sarrebruck, Kaiserslautern, Mayence, Francfort, Darmstadt et environs, quelques uns allaient vers la Suède, à Copenhague, Varsovie, Pétersbourg, cas-limites mais qui existent.

Ces mouvements avaient lieu toute l'année mais avec une nette prédilection pour la belle saison, d'avril à septembre, qui concentrait 71 % des passages sur la moitié de l'année.

Graphique 11 Saisonnalité des passages d'indigents
(d'après les visas de passeports, à St-Avold, AMSA, article 712)



Cela corrobore donc nos sources précédentes. Les pondéreux circulaient beaucoup plus en hiver qu'en été et les voyageurs, par contre, plus en été qu'en hiver, bien qu'avec moins d'irrégularité globale.

Il y eut enfin un transit de plus de substance parce qu'il entraînait une présence temporaire, celui des compagnons et ouvriers en déplacement. Leur effectif pour des chantiers exceptionnels ne dépassa pas la dizaine ou la vingtaine, sur des durées de un à deux ans (la construction de la ligne de chemin de fer en 1851) ou de cinq ans (construction de l'église abbatiale, vers 1750-55). Mais l'essor des fabriques vit se développer le travail saisonnier de quelques entreprises naboriennes sous le Second Empire. D'autre part, les artisans traditionnels embauchaient des compagnons et des apprentis qui pouvaient venir de l'extérieur, enfin, la bourgeoisie plus ou moins aisée prenait des domestiques, essentiellement des femmes qui également pouvaient venir de l'extérieur.

On dispose de quelques renseignements entre 1855 et 1860, ce sont les récépissés des livrets ouvriers et visas octroyés par la mairie³⁸⁵. Il semble que ces données pour isolées qu'elles soient, forment des séries continues, de janvier à décembre, sur 4 années.

Origine des personnes ayant eu un livret ouvrier ou un visa

Lieu de naissance	Nombre en 1855-1860	Dont : femmes		Moyenne annuelle
		Domestiques	Autres	
St-Avold	72	20	4	18
Lorraine allemande	45	5	11	11
Bas-Rhin	3			moins de 1
France francophone	3			moins de 1
Prusse, Bavière, Luxembourg, Hesse	21	2	2	5
Mexico	1			
Total	145	27	17	36

Une quarantaine de personnes entamaient donc chaque année une vie professionnelle de salariés, sous le Second Empire, à St-Avold et la moitié venait de l'extérieur, presque uniquement des régions germaniques les plus proches. On constate bien ici que si l'émigration se faisait vers la francophonie ou l'Amérique, l'immigration était presque exclusivement germanique, à cette époque où la frontière entre Lorraine romane et Lorraine germanique gardait son herméticité linguistique.

³⁸⁵ AMSA, art. 572.

Inversement, les Naboriens avaient de moins en moins de relations d'affaires avec l'Allemagne ou la Belgique. C'est ce que suggère l'examen de l'attribution des passeports pour l'étranger, sous le Second Empire³⁸⁶.

L'attribution des passeports à des Naboriens, pour l'étranger

Périodes	Nbre total de passeports	<i>dont</i> : pour l'Amérique	pour voyages d'affaires	autres motifs
1855-1858	19	6	8	5
1866-1869	16	11	3	2

En effet, l'émigration vers l'Amérique qui prit une forte ampleur à cette époque toucha deux populations essentiellement : les artisans et les juifs. Or ce sont ces deux populations qui partaient périodiquement pour l'Allemagne ou la Belgique pour travailler ou exercer un commerce. Il n'est donc pas étonnant qu'entre 1855 et 1868, en gros, l'augmentation du flux vers l'Amérique eut pour corrolaire l'affaiblissement du flux vers l'Allemagne.

On voit ici une des conséquences économiques négatives de la forte tendance émigratoire qui faisait perdre à la ville une population active et par conséquent une partie de son dynamisme qui était déjà relativement faible.

En fin de compte, si le noeud routier naborien se renforça progressivement au cours du XVIIIème siècle, la ville ne fut pas capable d'en tirer des bénéfices économiques.

Tous les transits qui sillonnaient la région s'accrurent notamment sous la Monarchie de Juillet et sous le Second Empire. Lors des phases de prospérité, le volume des marchandises transportées s'accroissait, l'émigration se poursuivait de plus belle puis quand venait la crise économique, refluaient les individus frappés par la conjoncture.

Cependant, à partir de 1844, la grande affaire en matière de transport devint l'établissement du réseau des chemins de fer et le raccordement de la ville.

³⁸⁶ AD Moselle, 109 M 1.

3) Le raccordement de St-Avoid aux chemins de fer

La question de la construction des premières grandes lignes de chemin de fer nous réintroduit dans le cadre géographique le plus large.

Si le projet du gouvernement, de 1838, après 10 ans de maturation du débat de la question, visait à établir une série de tronçons disjoints, le débat parlementaire qui l'accompagna, s'éleva au niveau des stratégies européennes³⁸⁵. Il était question de mettre la France au centre des échanges continentaux et les intérêts les plus en vue étaient notamment l'accroissement de l'hinterland des grands ports (surtout Le Havre) et l'assise des grandes places de commerce, telles que Lyon ou Strasbourg. Le débat plana donc à 20.000 mètres au dessus des petites villes dont le destin se décidait très loin d'elles.

Mais les contradictions entre les intérêts en présence (grandes villes, industriels les plus importants, choix politiques du gouvernement préférant la Belgique à l'Allemagne, nécessité de couvrir la frontière de l'Est³⁸⁶, rivalité entre le rail et les canaux alors en pleine expansion) aboutit à une multiplication des études et à un retard considérable dans l'exécution des travaux.

Ainsi, alors que les premiers chantres du rail (les Saint-Simoniens) prédirent son avenir brillant dès le milieu des années 1820, alors que la première grande campagne d'opinion favorable fut menée à Paris par « Le Globe » en 1831-32, alors que les premiers projets achevés furent bouclés à Metz en 1831 et que le gouvernement lança une série d'études dès 1833, la première ligne lorraine (Nancy-Metz) ne fut mise en service qu'en juillet 1850.

A Metz, les intérêts les plus conscients des enjeux, les grands métallurgistes de la Moselle avaient très rapidement compris tout le parti qu'ils pouvaient tirer du rapprochement ferroviaire avec les houillères de Sarre. C'est pourquoi, alors que Nancy et Strasbourg voulaient surtout une liaison directe avec Paris et Le Havre, l'homme d'affaire messin Siméon Worms avait bouclé le premier projet achevé de ligne en Lorraine dès 1831, sur le parcours Metz-Sarrebruck³⁸⁷. Mais, sans appui gouvernemental, cette

³⁸⁵ Pour tout ce qui suit, Jouffroy, op. cit., 1932, 3 tomes.

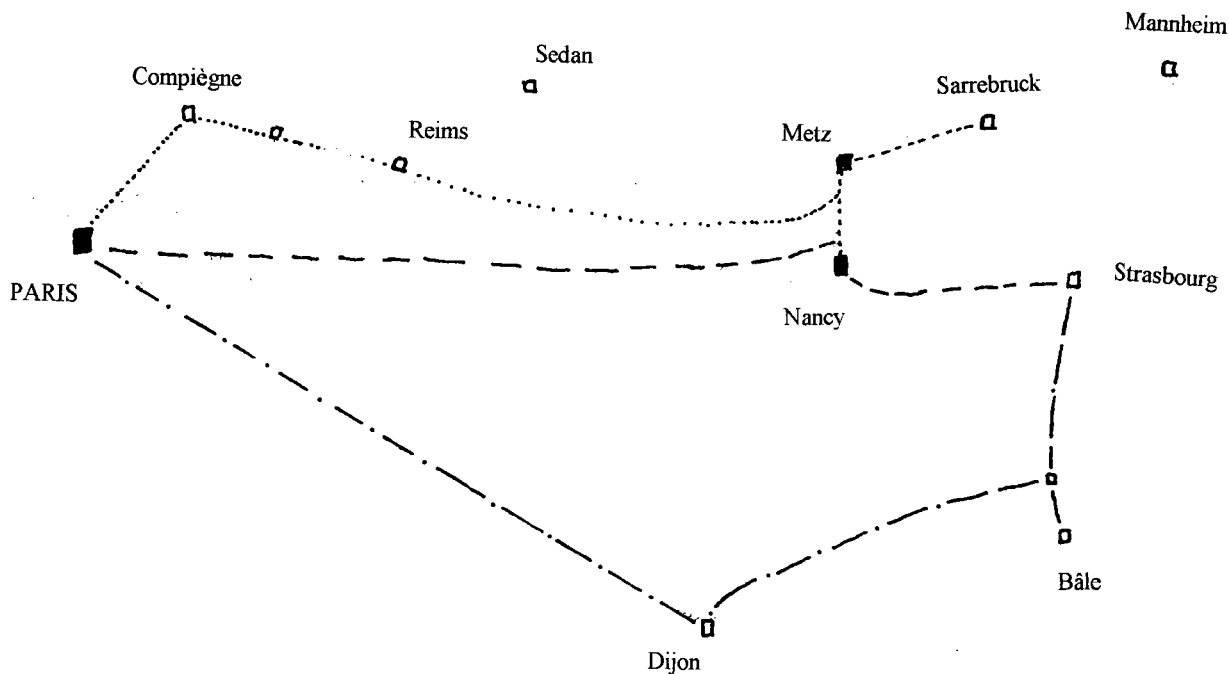
³⁸⁶ La Prusse rhénane avait déjà construit toute une série de tronçons interurbains et l'on voyait déjà s'esquisser sur la carte une grande ligne d'invasion éventuelle. Il fallait donc se mettre en mesure de pouvoir concentrer des troupes aussi rapidement que les Prussiens sur la frontière du Nord-Est.

³⁸⁷ Il avait négocié les autorisations avec Paris et Berlin, formé une compagnie d'abord mosellane, puis Sarro-mosellane. A Nancy, en 1836, une seconde compagnie s'était formée qui avait mis au point un second tracé concurrent du premier, entre Nancy et Sarreguemines, Nancy et Metz-Sarrebruck, enfin. (Ibidem, t 1 pp 123-131).

construction s'était heurtée aux refus des propriétaires fonciers de céder sur leurs emprises les terrains nécessaires à la voie ferrée.

Les circonstances politiques et financières ajournèrent donc le débat qui rebondit à Paris, à plusieurs reprises et qui s'élargit à des tracés potentiels qui allaient de Paris-Sedan, vers le Nord à Paris-Dijon, vers le Sud. On vit les villes et les départements pétitionner, offrir des subventions conditionnées par les choix qui seraient faits³⁸⁸. L'énormité des travaux et des capitaux à engager laissait planer l'idée qu'une seule grande ligne suffirait pour longtemps et entraînerait les uns vers la prospérité, les autres vers le marasme.

CARTE 7 LES PROJETS DE GRANDES LIGNES DU NORD-EST³⁸⁹



Finalement, le tracé direct Paris-Strasbourg par Nancy l'avait emporté et pour endormir l'opposition de Strasbourg qui craignait avant tout une liaison directe de Mannheim à Paris (par Metz) on avait laissé dans l'ombre la liaison Metz-Sarrebruck³⁹⁰.

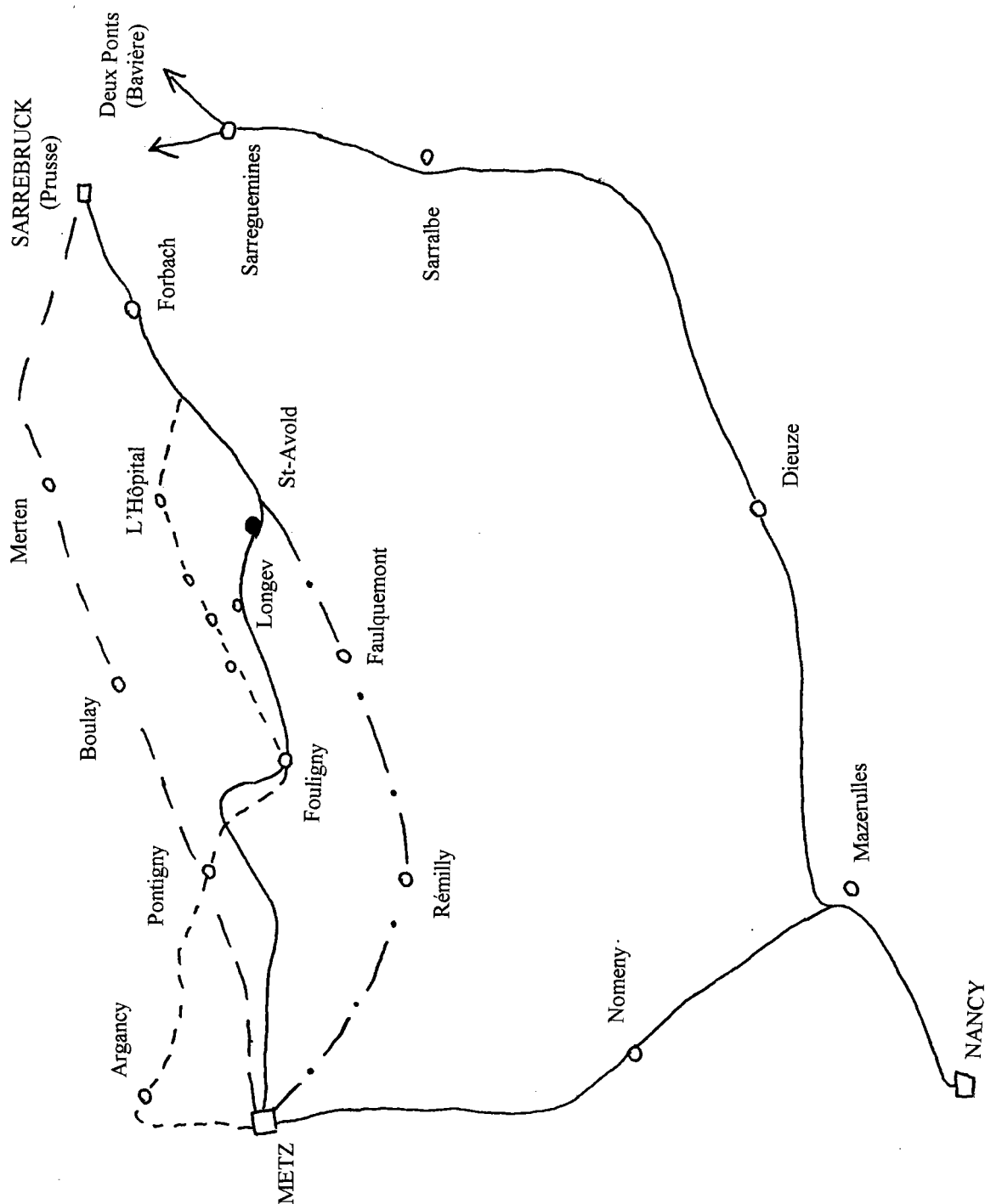
³⁸⁸ A un certain moment, Metz avait misé sur la liaison Paris-Dijon-Mulhouse-Strasbourg qui dégarnissait le nord-est et pouvait appeler par la suite un rééquilibrage par une deuxième ligne où Metz, plus centrale alors entre le Nord et Dijon, aurait eu probablement l'avantage sur Nancy.

³⁸⁹ Reconstitution à partir de Jouffroy, op. cit.

³⁹⁰ Jouffroy, op. cit., t 2, p 184. Le gouvernement ne voulait pas subventionner le tronçon Metz-Sarrebruck, dont la rentabilité présumée était nettement supérieure à celle de la moyenne de la ligne Paris-Strasbourg. C'est pourquoi, on pouvait tenter de passer sous silence dans le projet de loi de 1844, la construction du Metz-Sarrebruck qui s'imposerait naturellement dans l'avenir. Aussi

En fin de compte, du point de vue de St-Avold, le passage local du chemin de fer avait résulté de l'issue de trois débats plus ou moins simultanés qui avaient toujours soufflé le froid et le chaud.

CARTE 8 LES PROJETS DE LIGNES EN LORRAINE



D'abord, il fallait qu'une voie directe, vers Nancy ou Metz soit décidée. Cela fut assuré par la loi du 27 juillet 1844.

l'amendement Paixhans (député de la Moselle) visant à réintroduire le tronçon Forbach-Frouard fut rejeté. (Jouffroy, t 2, pp168-170.)

Ensuite, il fallait que l'embranchement de Sarrebruck fût choisi au détriment d'une ligne Nancy-Sarreguemines. Cela ne fut assuré que par le projet de concession des lignes adopté par les chambres en 1845³⁹¹.

Il fallait enfin que cet embranchement de Sarrebruck passât par St-Avold même. Sur ce point, la ville avait d'abord beaucoup espéré et puis avait déchanté.

C'est le 11 mars 1844 seulement que la question des chemins de fer apparut pour la première fois au conseil municipal de St-Avold³⁹². Le conseil était saisi par le Sous-Préfet d'une enquête de l'administration sur le tronçon Metz-Sarrebruck. A cette époque, le conseil général de la Moselle plaidait pour un tracé Creil-Reims-vallée du Rupt de Mad-Metz et les deux itinéraires prévus vers l'Allemagne présentaient des différences telles que celui qui passait par St-Avold (Metz-Faulquemont-St-Avold-Forbach) devait naturellement s'imposer sur l'autre (Metz-Boulay-Merten-vallée de la Sarre). Il était en effet beaucoup moins cher et circulait presque entièrement en territoire français. Le conseil fut donc très favorable aux propositions de l'administration, dans l'ignorance vraisemblablement des sites précis qui avaient été prévus.

En janvier 1846 par contre, quand le conseil municipal fut saisi à nouveau par les autorités d'une demande de consultation, le débat local avait mûri à la lumière des éclaircissements apportés par le temps. Selon le maire, « un grand nombre d'habitants de la ville [l'avait] engagé à soumettre la question au conseil ». C'est que tout le monde, à cette époque, voyait clairement que tout restait possible pour la ville : le meilleur comme le pire.

Cependant, les deux itinéraires discutés à cette époque faisaient passer la ligne à St-Avold même. Pour « bétonner sa position », le conseil fit pourtant réaliser une étude complémentaire par un capitaine du génie, en congé à St-Avold. Puis la situation échappa aux édiles communales qui furent mises devant le fait accompli de décisions supérieures. Celles-ci parurent catastrophiques aux yeux des Naboriens. En effet, on avait décidé que la ligne passerait à 2,5 km de St-Avold, au Sud de la ville, qui aurait bien sa gare, mais... en pleine campagne.

³⁹¹ A partir de ce moment-là, la réalisation des tracés avança très vite mais le tronçon Metz-Sarrebruck fut remis en cause par les tergiversations du gouvernement prussien quant aux exportations de houilles sarroises. Vers 1848, on envisagea même de court-circuiter la Sarre en atteignant la Bavière rhénane par la Blies, via Sarreguemines et à partir de St-Avold. (Jouffroy, op. cit., t 3, p 103.)

³⁹² Pour tout ce qui suit, AMSA, délibérations du 11 mars 1844, de janvier 1846, du 16 septembre 1847, du 13 février 1849, du 16 octobre 1854, du 9 septembre 1855, du 10 février 1856 et du 23 mai 1857, du 8 février 1861, du 26 juin 1863 et de septembre 1867.

La Révolution de 1848, les vicissitudes des négociations avec la Prusse et la Bavière avaient ralenti le cours des choses. En 1849, alors que les travaux avançaient rapidement et que la ligne ne devait plus passer qu'à 2500 mètres de la ville par le Sud, ce qui exigeait du conseil municipal des sacrifices financiers pour renforcer la route d'accès de St-Avold à la gare en construction, la mauvaise humeur des habitants trouva l'occasion de se manifester par l'organe de la municipalité. Elle déclarait ainsi « par l'adoption du tracé en cours d'exécution, la compagnie du chemin de fer a frappé St-Avold d'une paralysie incurable et prononcé la ruine d'une population nombreuse, admirablement placée au centre de plusieurs routes importantes. » Et en ce qui concernait la dénomination de « gare de Saint-Avold » donnée à cet établissement que l'on construisait sur le territoire de la commune d'à côté, le conseil estimait que c'était « une simple formule de politesse ».

A cette époque, le bâti urbain était encore pratiquement totalement circonscrit dans les limites des remparts et du faubourg du XVIIème siècle. Seuls quelques bâtiments plus isolés et très récents commençaient à étaler l'agglomération³⁹³. Les Naboriens avaient donc encore une idée géographiquement très localisée de leur ville et considéraient comme une catastrophe l'installation de la gare à 2500 mètres, distance que l'on parcourait pourtant aisément à pied, à cette époque³⁹⁴.

Pourtant, en fin de compte, toute gare impose aux marchandises une rupture de charge des wagons aux chariots puis des chariots au domicile des destinataires. Que la distance parcourue par ces marchandises soit de 500 m ou de 2,5 km la répercussion sur les coûts est toujours à peu près la même³⁹⁵. Par conséquent, du point de vue artisanal, industriel ou commercial, la nouvelle gare n'était en rien un obstacle à la prospérité de la

³⁹³ On le voit bien sur un tableau réalisé en 1843 par un habitant, Jean Nicolas Nehr et sur une reproduction modernisée de ce tableau, en 1860. (AMSA)

³⁹⁴ C'est la même distance qui séparait le quartier du Pontiffroy, à Metz, à la nouvelle gare. D'ailleurs, les commerçants de ce quartier pétitionnèrent contre le choix de la compagnie de chemins de fer. (H. Comtamine, *La vie à Metz au temps des diligences*, in Cahiers Lorrains, 1929, pp 128-135) Mais la situation était très différente dans une grande ville où un quartier pouvait effectivement être frappé de léthargie par un déplacement du centre commercial.

³⁹⁵ Estimation des temps de transport :

Distance à la gare	Attelage- dételage	Transbordement	Parcours, A-R	Total
500 m	10 mn	15 mn	5 mn	30 mn
2,5 km	10 mn	15 mn	30 mn	55 mn

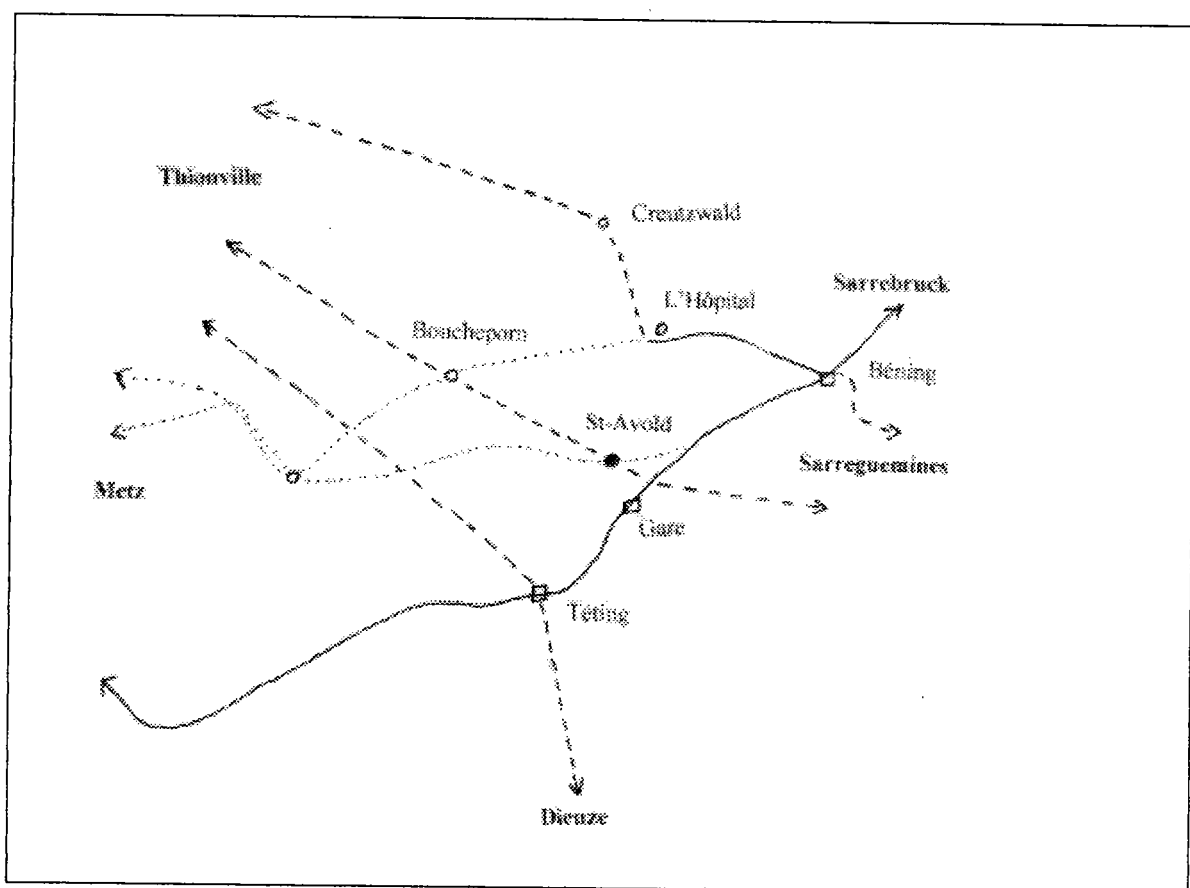
Enfin, on peut penser que le temps total de transbordement n'est pas modifié de façon décisive, surtout avec la perception du temps qu'on avait au XIXème siècle, selon qu'on est à 500 mètres ou à 2,5 km de la gare.

ville. Cependant, pour ce qui concerne le transit pur ou le tourisme, l'éloignement de la gare était probablement dissuasif³⁹⁶.

Aussi, cette distance fut très mal vécue et l'on envoya en février 1855 une pétition à l'Empereur.

Mais la grande ligne de l'Est était à peine achevée que d'autres projets plus ou moins transversaux fleurirent. Aussitôt la question du recouplement des chemins de fer entre eux se posa et la ville fut saisie de divers tracés qui pouvaient réintroduire une gare dans le bâti urbain ou à proximité. Ainsi, entre 1854 et 1861, on discuta des différents tracés possibles pour une ligne Lille-Strasbourg, branche occidentale d'un Orient-Express reliant Londres à Trieste et Constantinople.

CARTE 9 PROJETS ET REALISATIONS AUTOUR DE ST-AVOLD :



En septembre 1855, l'un des deux tracés locaux pouvait passer par St-Avold. Cependant, les sondages houillers pratiqués dans le canton étaient à cette date déjà bien plus prometteurs à l'hôpital qu'à St-Avold où les couches du carbonifère sont plus profondes et plus noyées par les arrivées d'eau. La ville devait donc protester de son

³⁹⁶ On est peu tenté de sortir d'un train à l'arrêt en rase campagne, pour aller visiter une ville qu'on ne voit pas.

importance pour tenter de capter la ligne. En février 1856, le conseil municipal répétait les mêmes arguments, puis, le 23 mai 1857, il s'opposait à un projet concurrent qui évitait délibérément St-Avold³⁹⁷. Enfin, le 26 juin 1863, on appuyait encore l'idée de créer en ville une gare du Thionville-Niederbronn.

La guerre de 1870, modifiant la frontière ajourna la question. C'est la ligne Metz-Strasbourg par Rémy-Bénéstorf, donc par le coeur rural de la Moselle, qui réalisa cette idée d'un Orient-Express régional. St-Avold échoua donc à la fois à établir une gare dans la ville même et à devenir un noeud dans le réseau ferré³⁹⁸.

En fin de compte, les rivalités exprimées dans les luttes pour l'établissement des chemins de fer furent menées à une échelle telle que les intérêts de St-Avold ne furent pas pris en compte. D'une part, le gouvernement ne s'intéressait qu'aux aspects stratégiques du problème et il avait déjà fort à faire à arbitrer entre les intérêts des grandes villes, pour se pencher encore sur le sort des chefs lieux de cantons qu'au surplus on ne pouvait pas tous favoriser³⁹⁹.

D'autre part, localement, les industriels l'emportaient sur les considérations de service public pour les voyageurs. En Moselle, la population était peu dense, même si la densité locale était supérieure à la moyenne française. Enfin, St-Avold n'avait pas acquis, vers 1850, loin s'en faut, une taille qui l'aurait rendu incontournable. D'ailleurs plus le débat s'était éternisé, plus les arguments de la ville s'affaiblissaient, population en regression, dynamisme économique très faible.

Aussi, le seul noeud local du réseau fut établi dans un village du canton, Béning les St-Avold, raccordant la ligne minière de l'Hôpital aux Chemins de Fer de l'Est.

³⁹⁷ Le conseil observait que l'industriel qui dirigeait les salines de Dieuze et qui était aussi un administrateur des chemins de fer de l'Est ne pouvait concevoir la ligne projetée (raccordement de Dieuze au Metz-Sarrebruck, à Tétting (7 km de St-Avold) sans vouloir par la suite réaliser un prolongement vers thionville. Cela faisait donc de ce tracé un concurrent potentiel pour le Lille-Strasbourg.

³⁹⁸ A l'époque allemande, l'omnibus (à cheval) qui reliait la gare à la ville fut remplacé par un tramway et peu avant la première guerre mondiale, un projet de tunnel raccourcissant la distance de moitié était en question. Ce sont les autobus, entre les deux guerres qui réglèrent le problème.

³⁹⁹ Après 1860, alors que les effets des chemins de fer étaient bien reconnus et notamment la croissance rapide du trafic qu'ils engendraient, le préfet de la Moselle lança une série de projets de lignes secondaires pour désenclaver les communes qui n'avaient pas été touchées par le premier réseau. Les réponses des maires à son enquête montrent que l'on vit à cette occasion le même genre de luttes que quinze ans auparavant, entre les grandes villes, les intérêts étant tout aussi divergents. (Cf. L. Michaux, *Les chemins de fer en Moselle d'hier à aujourd'hui*, AD Moselle, 1980, documents 23 à 27.)

Conclusion

Finale­ment, le cas de St-Avold est assez conforme à ce qui a été constaté à l'échelle nationale, quant aux consé­quences du raccor­de­ment au réseau ferroviaire sur le devenir des villes au XIXème siècle⁴⁰⁰.

En France, le réseau des chemins de fer a été installé à partir des plus grandes villes (Paris, préfectures, ...) et plus les villes étaient petites, plus elles furent raccor­de­ées tardivement, en moyenne évi­de­ment.

Or St-Avold fut desservie très tôt, en 1850, du fait de la situation géographique de la ville, sur un grand axe européen. A cette époque, seulement 15 % des villes de France avaient une gare de chemin de fer⁴⁰¹.

On peut dire en quelque sorte que St-Avold fut raccor­de­ée précocement et accidentellement. On ne se soucia pas de la position précise de la ligne ou de la gare par rapport à la ville, car comme dans la logique des voies romaines ou plus tard dans celle du TGV, on ne voyait que les tenants, les aboutissants et les coûts intermédiaires qui ne pouvaient être minimisés que par l'application de la géométrie la plus rectiligne possible.

Et par la suite, la ville fut considérée comme desservie, tandis que les petites villes de sa taille se voyaient accorder des lignes secondaires « ad hoc », qui les raccor­daient enfin et plus exactement au réseau.

St-Avold était placée dans une région centro-européenne, elle était susceptible de voir converger vers elle quatre voies continentales, mais jamais elle n'eut une taille suffisante pour capter réellement ces voies qui ainsi, divaguaient en quelque sorte, dans les environs, dans une totale indifférence à la ville. Et cette indifférence ne faisait que refléter l'indifférence de l'administration au sort de la ville depuis plus d'un siècle. Ce n'était pour tout le monde qu'un signe de plus du faible dynamisme à attendre de la ville, un signe de plus pour ne pas s'y installer ou pour en émigrer.

C'est en ce sens que l'effet du résultat de toutes ces tergiversations fut psychologiquement catastrophique, alors qu'en réalité, la ville était favorisée par le chemin de fer et précocement raccor­de­ée.

⁴⁰⁰ - D. Pumain : *Chemin de fer et croissance urbaine en France au XIXème siècle*, in *Annales de Géographie*, 1982, pp 529-550. Alors que longtemps on a cru que les chemins de fer avaient modifié le réseau urbain, D. Pumain, par une étude de corrélation systématique menée sur 44 départements a démontré que dans la plupart des cas, le raccor­de­ment des villes au réseau ferroviaire n'a fait que confirmer les places dans le réseau urbain préexistant ou les dynamismes de ces villes.

⁴⁰¹ Ibidem, fig. 3, p 536.

Mais comme pour la plupart des villes de France, ce raccordement-mauvais raccordement-, ne changea rien au devenir de St-Avold.

Le sommet démographique de la ville avait déjà été atteint vers 1830, depuis la ville stagnait où décroissait, à partir de 1851, elle devait décroître, simplement avec plus de continuité, d'un recensement à l'autre, alors même qu'elle était raccordée au réseau ferroviaire et ... qu'elle croyait ne pas l'être.

Par ailleurs, Boulay et Sarreguemines, non raccordées dans l'immédiat virent leurs populations s'accroître, malgré cela.

Le raccordement aux chemins de fer de la ville ne fut en fin de compte qu'une péripétie sans retombées. St-Avold restait un lieu périphérique réagissant à des évolutions qui étaient initiées ailleurs et sans dynamisme propre.

Si l'établissement des chemins de fer au XIX^{ème} siècle souligna la forte « situation »⁴⁰² géographique de la ville, sur un grand axe européen (Paris-Francfort) et potentiellement sur un autre grand axe européen (Londres-Trieste), les résultats furent largement en-dessous des illusions créées par les projets. En fait, durant toute cette période, la ville fut trop faible pour tirer parti de sa bonne situation géographique.

Sur ce plan soulignons que la situation de villes comme Sarrelouis et Sarreguemines bénéficiait déjà depuis longtemps de la présence d'une rivière navigable qui ne pouvait que favoriser leur commerce et même leur artisanat, tandis que Boulay devenait un relai entre Sarrelouis et Metz.

Aussi, dans les réseaux de circulation locaux, St-Avold était bien la moins favorisée des petites villes locales, dès le XVIII^{ème} siècle. Le carrefour naborien, très modeste, servait essentiellement des flux régionaux et locaux, ravitaillait une population modeste pour ce qui concerne la ville et dispersée pour ce qui concerne les campagnes, le capital technique des laboureurs et voituriers locaux, bien que modeste suffisait à répondre aux besoins. Aussi, la ville ne généra-t-elle jamais de grosses entreprises de transport.

Enfin, son raccordement précoce aux chemins de fer n'ayant produit aucun effet positif, force est de constater que les facteurs de régression de la ville étaient antérieurs et plus puissants que le nouvel avantage apparu en 1850. Par ailleurs, Boulay et Sarreguemines restèrent très à l'écart de la nouvelle ligne de chemin de fer établie en 1850, or leur sort économique n'en fut pas changé sous le Second Empire. Les avantages

⁴⁰² Au sens que les géographes donnent à ce concept : la situation d'un lieu est la position géographique de ce lieu à l'échelle des grands axes de circulation qui l'environnent. On distingue cette « situation » du site lui-même qui se rapporte à une échelle plus locale.

de situation dont elles bénéficiaient déjà étaient donc plus puissants que l'inconvénient qu'elles subirent entre 1850 et l'établissement de nombreuses voies secondaires, après 1870⁴⁰³.

En tout état de causes, en 1870, Saint-Avold nous apparaît comme un modeste chef lieu de canton entouré de toutes parts de routes et de voies ferrées très empruntées.

Cette non valorisation des atouts géographiques de la ville et de l'arrivée des chemins de fer nous renvoie à l'analyse des autres secteurs de l'activité locale, notamment les activités productives, artisanat et fabriques.

⁴⁰³ La ville bénéficia enfin de décisions conditionnées par la présence des chemins de fer, en 1885, lorsque l'Etat allemand décida l'implantation d'une très grosse garnison. Mais à cette époque, pratiquement toutes les villes étaient raccordées et l'on n'hésitait pas, par ailleurs, à construire de petites lignes supplémentaires. Les chemins de fer n'étaient plus un critère discriminant.

III L'EVOLUTION DE L'ARTISANAT DE TRANSFORMATION ET DU BÂTIMENT

Avant l'essor de l'industrie, toutes les activités de transformations des matières premières se déroulaient soit dans un cadre familial soit dans un cadre artisanal. Même si les métiers artisanaux étaient aussi présents dans les villages, les villes, notamment parce qu'elles étaient des marchés attirant une demande extérieure et passagère concentraient plus particulièrement les activités de transformations, dans leur diversité. Mais dès les années 1820, on vit se développer des fabriques, ici, dans les petites villes de Lorraine⁴⁰⁴, indépendamment ou non de l'artisanat traditionnel.

Enfin, dès le XVIIIème siècle, pour ne pas remonter au XVIIème, les « industries forestières », verreries, métallurgie avaient eu une certaine réalité locale. Et le XIXème siècle vit même dans la forêt de St-Avold une ruée sur le charbon.

Ce sont tous ces aspects divergents : évolution de l'artisanat traditionnel, développement d'industries plus modernes ou à l'origine desquelles on trouve des initiatives extérieures à l'artisanat que nous devons analyser ici.

Au XVIIIème siècle, comme durant les siècles antérieurs, beaucoup de métiers, à St-Avold, étaient structurés par des confréries professionnelles. Voyons donc ce que nous apprennent les sources issues de ces confréries ou en rapport avec elles, sur l'artisanat naborien.

1) Les confréries professionnelles⁴⁰⁵

Il n'y avait pas de loi globale, d'obligation générale concernant les métiers, ni au XVIIIème siècle, ni auparavant. D'ailleurs, à la campagne, la dispersion des maîtres entraînait le plus souvent une liberté absolue d'exercice de la plupart des professions.

⁴⁰⁴ Dans de plus grandes villes ou d'autres régions, les fabriques à vaste commercialisation étaient apparues beaucoup plus tôt, peut-être vers 1750-70 (dès la période 1700-1750, en Angleterre), comme en témoignent les inventaires des boutiques naboriennes qui vendaient déjà beaucoup de « produits manufacturés », parfois issus de grosses entreprises.

⁴⁰⁵ En Lorraine, les confréries s'appelaient des « hans » de l'Allemand Handwerk, métier manuel.