

taxation unique frappant les différents articles<sup>27</sup>. Par ailleurs, alors que sont connus de nombreux cas de détroussements, attaques de convois, détentions de transporteurs, prises de cargaisons et de chevaux, les archives comptables de cette époque mentionnent peu d'indemnisations à des marchands, voituriers ou bateliers<sup>28</sup>. On est vraisemblablement en droit d'admettre que, intégré au tonlieu, le conduit est souvent devenu une simple taxe de circulation sans véritable contrepartie<sup>29</sup>.

### 3. Navigabilité, bâtiments et techniques de navigation

Les conditions naturelles, les bâtiments et les techniques de navigation sur le cours moyen de la Moselle n'ont fait, à ce jour, l'objet d'aucune étude pour l'époque envisagée.

Il faudrait savoir si les caractères hydrographiques et hydrologiques du fleuve ont varié - et dans quelle mesure - entre les XV<sup>e</sup>-XVI<sup>e</sup> siècles et les grands travaux de canalisation au début de la seconde moitié du XX<sup>e</sup>, si des altérations dues à l'action de l'homme ont affecté le profil général et le débit de la Moselle, dès lors sa navigabilité<sup>30</sup>. Répondant à une question mise au concours de 1769 par la Société royale des Sciences et des Arts de Metz, plusieurs mémoires dénoncent alors les obstacles physiques à la navigation, notamment les confluences de ruisseaux - entre autres à Sierck -, les migrations de méandres, des bancs de sable à Gassion et à Malling, des blocs rocheux dans le lit à hauteur de Berg et en amont d'Apach<sup>31</sup>. À quoi s'ajoutent bien sûr les gels, débâcles, crues hivernales, inondations et sécheresses. Les comptes sierckois du XV<sup>e</sup> siècle et de la première moitié du XVI<sup>e</sup> révèlent toutefois que, à une exception près, la batellerie ne connaît pas en quelque vingt ans de véritable période creuse. Ce n'est qu'en 1494 que tout trafic est interrompu, dans la seconde quinzaine de décembre, à cause de la prise de la Moselle

---

<sup>27</sup> Cf. *infra*, p. 29 et 30, note 9. - Allusion cependant au paiement d'un conduit pour les porcs dans le tarif de Remich.

<sup>28</sup> YANTE, Luxembourg mosellan, sous presse.

<sup>29</sup> Sur l'efficacité du conduit: DE CRAECKER-DUSSART, *Évolution*, p. 233-240. - À propos de la réparation des dommages: DOEHAERD, *Féodalité*, p. 212-215.

<sup>30</sup> La question de la navigabilité ancienne des cours d'eau a été posée par ARNOULD, *Navigabilité*. - Sans ignorer les accidents géographiques mineurs provoqués par la dynamique fluviale, SUTTOR estime que, tout au long de la période historique, les caractéristiques essentielles de la Meuse moyenne n'ont guère varié (*Navigation*, p. 31-33). Voir aussi ID., *Conditions*.

À propos des travaux exécutés pour améliorer la navigabilité des cours d'eau, voir notamment SUTTOR, *Navigation*, p. 58; BILLOT, *Chartres*, p. 245; BAUTIER, *Circulation fluviale*, p. 10 et 24-26.

<sup>31</sup> Cinq mémoires furent retenus et publiés: Mémoires concernant la Navigation des rivières de la Province des Trois-Évêchés et le Commerce de la Ville de Metz, lus dans l'assemblée publique de la Société royale des Sciences et des Arts de Metz, tenue le 18 novembre 1772, Metz 1773. Les mémoires de Mathis et de Le Brun traitent plus particulièrement des obstacles physiques à la navigation. Voir leur analyse dans STILLER et ANCEL, *Thionville*, p. 81-85. - Cf. aussi les considérations émises en 1803 par le premier préfet de la Moselle, COLCHEN, *Mémoire statistique du Département de la Moselle*, adressé au Ministre de l'Intérieur d'après ses Instructions, Paris an XI (mention dans STILLER et ANCEL, *Thionville*, p. 93-96).