

# *flaran* 2

## L'HOMME ET LA ROUTE

*en Europe occidentale  
au Moyen Age et aux Temps modernes*

## LES CHEMINS DE PÈLERINAGE DANS LA FRANCE MÉDIÉVALE

A-t-il jamais existé des « chemins de pèlerinage » ? C'est en effet en vain que l'on cherche cette dénomination dans les textes opérant une classification de la voirie aussi bien au Moyen Age qu'à toute autre époque. Pourtant la question du classement des voies de communication n'a pas laissé les juristes indifférents : ainsi Ph. de Beaumanoir, dans ses *Coutumes de Beauvoisis*<sup>1</sup> et Jean Bouteiller dans sa *Somme rurale* ou *Grand coutumier général de pratique civil et canonique*<sup>2</sup> se sont-ils attachés à ce point.

Le premier au chapitre xxv de son œuvre intitulé « De quel largesche le quemain doivent estre, et dou conduit as pèlerins et as marchands ; et comment ils doivent être maintenus sans empiries, et des trueves en quemain<sup>3</sup> » annonce cinq catégories de voies de communication<sup>4</sup>. Déception pour notre propos : malgré l'allusion aux pèlerins dans l'intitulé du chapitre, la classification est opérée uniquement à partir de la largeur du chemin et non point des catégories d'utilisateurs. Ainsi, notre auteur distingue :

— les sentiers qui ne peuvent être empruntés que par les piétons et qui sont destinés à relier les grands chemins entre eux ou les villages proches entre eux ; leur largeur est de quatre pieds ;

1. Ph. de BEAUMANOIR, *Coutumes de Beauvoisis*, éd. Am. Salmon, Paris, 1899, 2 vol. auxquels a été adjoint un t. III, intitulé *Commentaire historique et juridique*, par G. HUBRECHT, Paris, 1974.

2. J. BOUTEILLER, *La somme rurale ou le grand coutumier général de pratique civile et canonique*, éd. Louys Charondas le Caron, Lyon, 1621.

3. Ed. cit., t. I, p. 367-382, n° 718-742.

4. *Ibid.*, n° 719.

- les *carrières*, voies où les charrettes peuvent circuler à condition de rester en file et où les animaux doivent être menés à la bride ; leur largeur est de huit pieds ;
- une troisième sorte, point autrement nommée, où les charrettes peuvent circuler de front ; sa largeur est de seize pieds ;
- la quatrième sorte permet, en outre, aux bêtes qui y circulent de s'y arrêter, de paître et de se reposer : elle met en relation les cités et les châteaux et on y perçoit des péages ; sa largeur est de trente-deux pieds ;
- la cinquième sorte comprend « li cemin que Julien César fit fere » tracés en droite ligne, ils permettent la circulation des hommes et des marchandises à longue distance ; leur largeur est de soixante-quatre pieds.

Aucun chemin n'est donc classé comme « de pèlerinage ». Tous au plus, peut-on estimer que c'est sur les chemins des quatrième et cinquième catégories, plus propres à assurer les liaisons à longue distance que l'on a des chances de rencontrer nos pieux voyageurs se rendant dans les sanctuaires les plus fameux de la chrétienté.

Les mêmes notions de largeur et de possibilités de circulation pour piétons, animaux ou attelages président à la classification de Bouteiller. On lit au titre LXXXV de son ouvrage « Des droicts des chemins et voieries<sup>5</sup> » : « ... si sçachez que par plusieurs noms se nomment droicts de voierie, c'est à scavoir voye, piesente, sentier, carrière, travers, chemins royaux, cours de rivière, car tous peuvent être voieries appellez... » et les critères de cette classification sont :

- la voye ou piesente, de deux pieds et demi de large, ne peut être empruntée que par des piétons ;
- le sentier doit avoir cinq pieds de large « ou tant que chars y puissent passer »... et les animaux peuvent y circuler ;
- la carrière « est chemin si commun que tous y peuvent aller et venir à pied ou à cheval, à char ou à charrette sans différence ni contredit... et doit avoir dix pieds de large au moins... » ;
- les travers peuvent atteindre une largeur de vingt ou vingt-cinq pieds : ce sont des chemins qui permettent les communications « d'un pays en autre » et peuvent être empruntés par gens, bêtes ou charrois ;
- le chemin royal ne doit jamais avoir moins de quarante pieds de large, il sert aux relations lointaines « d'un pays en autre et d'une bonne ville en autre ».

Ici encore, donc, aucune allusion à des « chemins de pèlerinage ». Comme précédemment, nous devons nous limiter à penser que les

5. Ed. cit., p. 855.



pèlerins empruntaient de préférence les chemins royaux, les travers, à la rigueur, les carrières.

Faut-il donc renoncer à notre propos étant établi que la catégorie « chemins de pèlerinage » n'est que fantomatique ? Non, car les classifications dont nous venons de rendre compte ne nomment pas davantage les chemins de transhumance ou les chemins sauniers et ce n'est pas pour autant que ceux-ci n'ont pas existé.

Les chemins de pèlerinage, pouvons-nous conclure, ne constituent en aucune manière une catégorie juridique. Il n'existe aucune règle de droit qui serait spécialement applicable au long des voies de communication qui seraient empruntées uniquement par les pèlerins. L'inexistence d'une telle catégorie s'explique d'ailleurs sans difficulté : les pèlerins n'étaient pas seuls sur la route et jamais aucun chemin ne leur a été réservé. Par l'expression « chemins de pèlerinage » on ne fait guère que constater que ces voies étaient employées par les pieux voyageurs de préférence à d'autres dans la mesure où elles correspondaient pour eux au trajet le plus court, le plus commode ou le plus sûr pour se rendre au sanctuaire terme de leur démarche. Ainsi, sur ces routes, les pèlerins se concentraient-ils. Peut-être, à la limite, formaient-ils l'essentiel de leur clientèle ? Et, de cet état de fait, les textes portent témoignage qui, à la fois, donnent à certaines routes (ou portions de routes) des noms évoquant un pèlerinage tout en établissant leur fréquentation par d'autres que des pèlerins<sup>6</sup>.

Dans ces conditions, nous retiendrons ici pour définition de l'expression « chemin de pèlerinage », un axe emprunté par la majorité de ceux qui se rendaient à un sanctuaire dans un but pieux (et, peut-être, majoritairement par eux), de préférence à d'autres voies de communication plus incertaines dans leurs tracés, plus difficiles dans leurs profils, (donc plus longues à parcourir), plus dangereuses du fait de circonstances locales (risque de guerre, présence de pillards, justice mal rendue, péages abusifs, mauvais entretien...), moins bien équipées pour donner l'asile aux voyageurs et moins jalonnées de ces sanctuaires mineurs dans lesquels les pèlerins se plaisaient à se recueillir et se reposer au cours de leur longue progression vers le but de leur voyage. C'est à l'étude des chemins ainsi définis que nous nous attacherons pour une période allant des années 1140 au terme du xv<sup>e</sup> siècle (de la rédaction du *Guide du pèlerin de Saint-Jacques-de-Compostelle* aux derniers « itinéraires » connus de pèlerins médiévaux).

6. G. JUGNOT, *Autour de la via podiensis du Guide du pèlerin de Saint-Jacques de Compostelle*, th. pour le doctorat d'Etat en droit, Université de Paris II, 1979, dactyl., t. I, principalement p. 338-357.

## 1. La géographie des chemins de pèlerinage

Ces chemins seront appréhendés successivement à travers le *Guide du pèlerin de Saint-Jacques de Compostelle*, les « itinéraires » laïques par un certain nombre de pèlerins bien identifiés et les « itinéraires de Bruges », enfin la toponymie routière<sup>7</sup>.

### *Le Guide du pèlerin de Saint-Jacques de Compostelle*

C'est, écrit R. de la Coste-Messelière, « un texte irréfutable contre lequel se briserait toute tentative moderne de nier la réalité des chemins de Saint-Jacques et cela malgré les fables qui l'encombrent, les partis pris de son auteur et ses imprécisions<sup>8</sup> ». Ce document s'insère dans un ensemble plus vaste, le *codex Calixtinus*, composé à la gloire de l'apôtre Jacques le Majeur et de l'église de Compostelle.

L'auteur du *Guide*, Aimery Picaud, prêtre de Parthenay-le-Vieux en Poitou, reste bien mystérieux malgré les nombreux travaux qui lui ont déjà été consacrés. Il ne nous appartient pas ici de rendre compte des diverses hypothèses émises à son sujet. On retiendra simplement qu'on renonce désormais à l'identifier à Olivier d'Asquins, personnage qui, accompagné d'une certaine Gerberge, a apporté l'œuvre à Compostelle. Très vraisemblablement notre Aimery Picaud était-il un clerc érudit, passionné par les pèlerinages et les voyages les plus lointains, soucieux de faire participer sa passion par ses contemporains et peut-être — pourquoi pas ? — d'exercer un ministère original au bord des routes<sup>9</sup>.

Quelles sortes de renseignements le *Guide* nous livre-t-il ? Tout d'abord une description des chemins de Saint-Jacques, accompagnée d'une liste des sanctuaires que le pèlerin ne doit pas manquer de visiter chemin faisant vers le tombeau de Galice<sup>10</sup>. On ne manquera pas d'être frappé par la description plutôt laconique qui est donnée des chemins au nord des Pyrénées par opposition au soin porté à décrire la partie espagnole du trajet : pour Aimery Picaud, dirait-on, les choses sérieuses ne commençaient qu'à Saint-Michel-en-Cize ou à Borca suivant que l'on a choisi de franchir la montagne à Roncevaux

7. Sur l'emploi qu'il y aurait lieu de faire des termes « itinéraires », « chemins », « cheminements » : R. DE LA COSTE MESSELIÈRE, « Saint Louis et le pèlerinage de Saint-Jacques de Compostelle » dans *Saint Louis pèlerin et le pèlerinage de Rocamadour au XIII<sup>e</sup> siècle*, Luzech, 1975, p. 179, note 5.

8. *Pèlerins et chemins de Saint-Jacques en France et en Europe du X<sup>e</sup> siècle à nos jours*, Paris, 1965, p. 50 et « Importance réelle des routes dites de Saint-Jacques dans le pays du sud de la France et en Espagne du Nord », dans *Actes du 94<sup>e</sup> Congrès nat. des soc. sav. tenu à Pau en 1969*, Paris, 1972, p. 458.

9. Sur le *Codex Calixtinus*, le *Guide du pèlerin* et A. Picaud, G. Jeune, op. cit., p. 197-203.

10. *Le Guide du pèlerin de Saint-Jacques de Compostelle*, 5<sup>e</sup> éd., par J. Vielliard, Mâcon, 1979, p. 2-5.

ou au Somport  
autre chose qu'  
tions, à partir  
nombre de qu

Le premi  
traversé Saint  
qualifié de v  
Saint-Jacques  
des autres<sup>11</sup>.  
pèlerinages  
précisément

Il est  
Arles, tête  
de saint Tr  
« chercher  
faubourgs  
défunts da  
vénérer la  
quittée, la  
est prolix  
la plus g  
toute vra  
tante au  
le pèlerin  
corps du  
garde au  
tation d'  
à dévier  
à parcou  
progress  
voyageur  
Modeste  
Thibery  
se voit  
Et là s  
de Prov  
entre S  
tronçon  
Somport  
— cett  
Reina.

La

dite vi

11



ou au Somport. Dans ces conditions, il est illusoire de vouloir dresser autre chose qu'un simple schéma général indiquant de grandes directions, à partir du *Guide*. Ce schéma se compose de grands axes, au nombre de quatre.

Le premier gagne l'Espagne par le col du Somport, après avoir traversé Saint-Gilles du Gard, Montpellier et Toulouse. Ce chemin est qualifié de *via tolosana* ou encore de *via egidiana* : où le chemin de Saint-Jacques des uns, est, de toute évidence, celui de Saint-Gilles des autres<sup>11</sup>. Cette route se présente comme une véritable cascade de pèlerinages successifs qui nous permettent de jalonner un peu plus précisément son tracé.

Il est tout d'abord recommandé au pèlerin de ne point quitter Arles, tête de pont de cette route, sans avoir « rendu visite » au corps de saint Trophime, puis à celui de saint Césaire. Après quoi, il lui faut « chercher » les reliques de saint Honorat et de saint Genès dans les faubourgs de la cité, aux Alyscamps où il doit intercéder pour les défunts dans l'une des églises du cimetière et, le grand Rhône traversé, vénérer la colonne du martyr de saint Genès à Trinquetaille. Arles quittée, la première étape est celle de Saint-Gilles du Gard. Le *Guide* est prolix à propos de ce saint et de son sanctuaire et décrit avec la plus grande minutie la châsse qui renferme son corps. Selon toute vraisemblance, c'est là l'étape ressentie comme la plus importante au long de cette route. Puis, après avoir traversé Montpellier, le pèlerin doit se rendre dans la vallée de Gellone pour « visiter » le corps du « bienheureux confesseur Guillaume ». Il faut ici prendre garde au fait que l'auteur du *Guide*, dans le but d'assurer la fréquentation d'un sanctuaire qu'il considère comme important, n'hésite pas à dévier ses lecteurs hors de la route la plus directe et la plus aisée à parcourir pour les faire s'engager dans une région sauvage, où la progression est malaisée, comme les gorges de l'Hérault. Ensuite, notre voyageur est invité à rendre hommage aux trois martyrs d'Agde : Tibère, Modeste et Florence, ensevelis dans l'abbaye bénédictine de Saint-Thibery. Après quoi, il faut attendre Toulouse pour que le Jacquaire se voie proposer une nouvelle dévotion locale : celle de saint Sernin. Et là s'arrête la description des stations à faire au long de cette voie de Provence : de même qu'il a omis de préciser le tracé du chemin entre Saint-Thibery et Toulouse, le *Guide* néglige d'indiquer celui du tronçon qui joint Toulouse au village de Borce, au pied du col du Somport. C'est seulement en cet endroit qu'il entame la description — cette fois très détaillée — du chemin aragonais jusqu'à Puente-la-Reina.

La seconde route décrite est celle des Bourguignons et des Teutons dite *via podiensis*. A son propos, Aimery Picaud est d'une discrétion

11. Ed. cit., p. 34.

désespérante. Tout au plus, nous apprend-il qu'elle passe par Notre-Dame du Puy, Sainte-Foy de Conques et Saint-Pierre de Moissac avant de rejoindre les deux suivantes à Ostabat et franchir les Pyrénées aux ports de Cize.

La troisième route retenue est celle qui « traverse Sainte-Marie-Madeleine de Vézelay, Saint-Léonard en Limousin et la ville de Périgueux ». On remarque l'expression « traverse » appliquée au passage de cette route à Vézelay. Ce verbe peut faire douter que ce sanctuaire soit le point de départ du chemin. Il s'agirait plutôt du lieu où se concentraient les pèlerins venus du nord de l'Europe. Quoi qu'il en soit, la vénération des reliques de sainte Marie-Madeleine est la première des obligations des pèlerins empruntant ce parcours. Ensuite, aucune précision n'est donnée sur le parcours à suivre pour aller « rendre visite » au corps du bienheureux Léonard, à Noblat, en Limousin. Cependant, on peut déduire de la violente diatribe faite à cette occasion contre les moines du monastère de Corbigny que le chemin entre Vézelay et la Loire, évitait cette localité. Après Noblat, la dévotion suivante est consacrée à saint Front, à Périgueux. Chose curieuse, Saint-Martial de Limoges est négligé<sup>12</sup>. Après quoi le tombeau de saint Front ayant été décrit assez sommairement, s'achève le passage consacré à la *via lemovicensis*.

La quatrième et dernière route envisagée est la *via turonensis*. La description de ce chemin commence à Orléans. Dans cette ville, il est recommandé aux pèlerins de vénérer, dans l'église Sainte-Croix, le bois de la vraie croix et le calice de saint Euverte et, dans l'église Saint-Samson, la patène qui servit lors de la dernière Cène. Aimery Picaud ajoute le tombeau de saint Euverte « dans cette même ville » mais il commet là une très légère erreur : en réalité l'abbaye Saint-Euverte se trouvait hors des murs. Après Orléans, le pèlerin gagne Tours où on ne peut que s'étonner de la rapidité du passage consacré à saint Martin. Le tombeau de celui-ci n'était-il pas, en effet, le principal lieu de pèlerinage des royaumes francs ? Son culte ne s'était-il pas répandu jusqu'en Espagne à tel point qu'on a pu prétendre avec beaucoup de vraisemblance que la *via turonensis* n'est qu'un chemin de Saint-Martin « retourné » ? Quant à l'auteur du *Guide*, vraiment soucieux d'assurer en tout point la supériorité de Compostelle sur l'ensemble des pèlerinages mineurs, il ajoute même que l'église tourangelles a été construite à l'imitation de celle de Compostelle. Les parentés de style sont indéniables mais la simple comparaison des dates de construction des deux édifices suffit à renverser l'affirmation d'Aimery Picaud.

De Tours, les pèlerins se dirigeaient vers Poitiers où ils se recueillaient auprès du tombeau de saint Hilaire. De là, ils gagnaient Saint-

12. Sur ce point, voir la communication, à ces mêmes journées, de B. Barrière, « Vieux itinéraires entre Limousin et Périgord ».



Jean-d'Angély et Saintes. Mais, ici, nous sommes en présence d'une supercherie commise par l'auteur. En effet, de Poitiers à Saintes, la route directe ne passe pas par Saint-Jean-d'Angély : de nombreuses mentions de « chemins de Saint-Jacques » retrouvées dans les actes poitevins le prouvent. Donc, pour Saint-Jean-d'Angély comme pour Saint-Guilhem-du-Désert et peut-être Conques, il s'agit de détourner le flot de pèlerins progressant au long de la route la plus rapide vers un sanctuaire situé à l'écart de celle-ci mais possédant une insigne relique dont la vénération par les pèlerins était considérée comme insuffisante par ses gardiens ou par Aimery Picaud.

A Saintes, les pèlerins priaient sur les reliques de l'évêque Eutrope. La part faite à ce sanctuaire dans le *Guide* est exceptionnelle : le long récit de la passion du saint s'y trouve intégralement retranscrit. De Saintes, les pèlerins se rendaient à Blaye, au bord de la Gironde, et là, se trouvaient en contact avec la légende de Charlemagne : on leur offrait de se recueillir sur la tombe du preux Roland. De Blaye, ils gagnaient Bordeaux et s'engageaient après cette ville dans la traversée des Landes où ils passaient par Belin, second contact avec la légende carolingienne, où étaient conservées les reliques d'Olivier, et d'autres compagnons du grand roi morts au tragique combat de Roncevaux. De Belin, les pèlerins, à travers les étendues sableuses et marécageuses, se dirigeaient vers l'Adour, le Pays basque et le village carrefour d'Ostabat<sup>13</sup>.

La suite de la description du chemin navarrais puis du chemin français de Puente-la-Reina à Compostelle (bien plus détaillée) n'est plus de notre propos, il nous reste à nous interroger sur le point de savoir quelle a pu bien être la portée de cet ouvrage.

Le *Guide* décrit-il une réalité, propose-t-il des itinéraires nouveaux, met-il (voie moyenne) en forme des chemins déjà suivis de façon empirique ? Dans le premier cas, il n'apporterait rien que ses contemporains qui seraient déjà allés en Galice ne sachent déjà et ne soient prêts à transmettre oralement aux candidats du voyage ; dans le second cas, il serait à la limite de la supercherie ; dans le troisième, il serait l'œuvre salutaire qui aurait discipliné les courants de circulation, anarchiques encore, des pieux voyageurs en direction de Compostelle, tout en leur facilitant le trajet et leur assurant le plus grand bénéfice spirituel dans la mesure où il leur permettrait de ne pas manquer en cours de route des lieux saints vénérables quoique « mineurs ».

Le ton péremptoire employé par A. Picaud (« *quatuor viae sunt...* ») semble vouloir accréditer la première hypothèse. Pourtant, cette assurance dissimule mal les imprécisions qui subsistent et est même contredite, pour le Poitou, par de nombreux documents.

13. Pour plus de détails sur chacun de ces chemins et une bibliographie à propos de chacun d'eux, G. JUGNOT, *op. cit.*, p. 5-13 et XXX-XLII.



La thèse de la simple proposition semble tout aussi excessive. Au moment de la rédaction du *Guide*, le pèlerinage de Compostelle est vieux d'environ un siècle et demi. Pendant cette période, le flot des pèlerins se soumettant aux contraintes de la route (franchissement des montagnes ou des fleuves...) et à la nécessité de trouver des gîtes, avait commencé à se canaliser au long de certains axes. Picaud ne pouvait donc pas dessiner ses chemins de Saint-Jacques *ex nihilo*. Il était contraint de tenir compte d'une réalité plus que séculaire.

L'hypothèse moyenne de la mise en forme semble donc être préférable : pas plus qu'il ne se limite à constater, notre auteur n'invente-il ses chemins de Saint-Jacques. Mais, dans le but de favoriser le rayonnement de tel ou tel sanctuaire, il modèle ses itinéraires d'après en fonction des lieux saints à visiter que de l'infrastructure routière. Chacun des quatre chemins recèle un exemple de cet état d'esprit : Saint-Jean-d'Angély sur la *via turonensis* ; Vézelay sur la *via lemovicensis* ; Saint-Guilhem-du-Désert sur la *via podiensis* ; Conques sur la *via tolosana* ; Sainte-Foy de

La géographie des chemins de Saint-Jacques en France étant ainsi esquissée, il nous reste à vérifier si, en pratique, la leçon d'Aimery Picaud a été entendue. Cette enquête peut être menée grâce à un certain nombre d'« itinéraires » de pèlerins qui sont parvenus jusqu'à nous.

#### *Les itinéraires de pèlerins*

Malheureusement, ces « itinéraires » sont tous très postérieurs au *Guide du pèlerin* : les plus récents ne sont que du XIV<sup>e</sup> siècle. Autre inconvénient : dans leur immense majorité, ils concernent la *via tolosana*. La *via lemovicensis* n'est représentée (et très partiellement) qu'une seule fois par le voyage du sire de Caumont<sup>14</sup>. Les *viae turonensis* et *podiensis* ne sont pas du tout représentées ; pour la *podiensis*, nous n'avons encore retrouvé aucun document de cette sorte<sup>15</sup> ; en ce qui concerne la *turonensis*, ceux qui sont en notre possession sont tous d'époque moderne<sup>16</sup>. Enfin, sur quelques kilomètres, de Bayonne à Roncevaux, on possède le récit d'un anonyme pèlerin anglais<sup>17</sup>.

Ce n'est donc, en définitive, que sur la *via tolosana* que nous pouvons mettre le *Guide* à l'épreuve des itinéraires médiévaux.

14. Ed. J. Viellard, à la suite du *Guide du pèlerin*, *op. cit.*, p. 132-140.

15. Ce chemin étant dit, par le *Guide* lui-même, celui des bourguignons et des teutons peut-être faudrait-il orienter les recherches vers des fonds conservés en Suisse, en Allemagne, en Autriche...

16. R. DE LA COSTE MESSELIÈRE, « A propos des itinéraires pour pèlerins des XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles » dans *Compostelle*, n° 22, p. 35 et « Un itinéraire manuscrit pour les pèlerins de Senlis (1690) », *ibid.* ; p. 32-37 ; Ch. GROSSET, « Un livre pour les pèlerins de Saint-Jacques au début du XVII<sup>e</sup> siècle », p. 37-39.

17. *Hakluytus Posthumus or Purchas his pilgrims* by S. PURCHAS, Glasgow, 1905, t. VII, p. 528-529 (trad. dans G. JUGNOT, *op. cit.*, p. 401-402).

En ce qui concerne la première partie de cette route, d'Arles à Toulouse, il nous suffira ici de renvoyer au travail publié à ce sujet par R.H. Bautier<sup>18</sup>. A partir de cette étude, nous constatons que : aucun des itinéraires cités ne prend son début à Arles ; tous ont leur origine à Avignon ou Bagnols-sur-Cèze ; aucun ne passe par Saint-Gilles du Gard ; aucun ne fait le détour par Saint-Guilhem-du-Désert ; l'unanimité se fait en revanche s'agissant de Montpellier et Toulouse ; l'étape de Saint-Thibery n'est négligée que par le seul Lorenzo di Santo Michele a Castello.

Pour ce qui est du second tronçon de cette route, de Toulouse aux Pyrénées, nous renverrons, pour le détail, à notre propre étude<sup>19</sup> ne dressant ici qu'un simple tableau comparatif des itinéraires étudiés<sup>20</sup>. Ce tableau nous permet toutefois de remarquer que : le col du Somport est délaissé, d'une façon absolument générale, au profit de celui de Roncevaux, rejoint par Orthez et Saint-Palais ; le *camium sancti iacobi frances* qui évitait le site futur de la bastide de Gimont est abandonné au profit d'un chemin nouveau qui traverse cette localité ; le passage par Marciac est unanime et implique aussi un détournement du chemin lié à la fondation d'une ville nouvelle : nos pèlerins délaissent avec un bel ensemble, vers Saint-Christaud, le vieux *camium romeum sancti iacobi* dit aussi *iter romeum antiquum*.

#### Principaux sanctuaires français et itinéraires de Bruges

Jusqu'ici, nous ne sommes que trop préoccupés des seuls pèlerins jacobites. Il est temps de nous tourner vers d'autres sanctuaires et, à l'aide des *Itinéraires de Bruges*, de tenter de reconstituer les chemins y conduisant.

Il ne saurait bien sûr être question de recenser tous les sanctuaires français qui ont connu quelque renommée locale à un moment quelconque des siècles médiévaux. Nous devons nécessairement nous limiter à une petite minorité d'entre eux qui a connu une vogue assez longue dans le temps et un rayonnement à grande distance.

Nous pouvons dresser cette liste à partir des sources suivantes : — « Mémoire touchant les erreurs des Albigeois, les pénitences qu'on leur imposait... », *Ancien registre de l'inquisition de Carcassonne* (retouché fin XIII<sup>e</sup> siècle)<sup>21</sup> ;

18. « Recherches sur les routes de l'Europe médiévale, II : Le grand axe routier est-ouest du midi de la France, d'Avignon à Toulouse », dans *Bull. philol. et Hist.*, 1961, p. 285-305.

19. G. JUGNOT, *op. cit.*, p. 360-369 et pièces justificatives n<sup>os</sup> 2-4-7-8 et 9 (avec références concernant chacun des « itinéraires » cités).

20. Tableau hors-texte : « La *via tolosana* de Toulouse aux Pyrénées d'après les itinéraires des pèlerins », ci-dessous p. 83.

21. H.G.L., t. VIII, preuves, c. 985.



- « *De practica inquisitionis...* » de Bernard Gui, rédigée vers 1321<sup>22</sup> ;
- sanctuaires désignés comme but aux rémissionnaires conditionnels par le roi de France dans les années 1354-63<sup>23</sup> ;
- sanctuaires choisis comme lieux de pèlerinages pénitentiels pour les habitants de Douai dans les années 1383-1388<sup>24</sup>.

La liste du registre de l'inquisition de Carcassonne porte d'abord quatre noms de sanctuaires considérés comme majeurs. Cette première liste ne nous concerne pas autrement que pour tracer les itinéraires « de transit » des pèlerins s'y rendant puisqu'aussi bien aucun de ces lieux de culte ne se trouve en France. Il s'agit de : *Beatorum apostolorum Petri et Pauli Romae* ; *Beati Jacobi Compostellae* ; *Beati Thomae cantuariensis* ; *Trium regum colonia*.

La seconde liste, celle des sanctuaires dits mineurs, nous intéresse beaucoup plus directement puisqu'elle contribue à parsemer la carte de France de lieux de pèlerinage. On y lit : *Beate Mariae de Bolonia Supra Mare* ; *de Valleviridi* ; *de Tabulis in Montepesulano* ; *de Serinhano* ; *de Ruppe Amatoris* ; *de Podio* ; *de Carnoto* ; *de Parisiis* ; *de Pontisara* ; *de Solacho* ; *Beatae Mariae Magdalenae in Sancto Maximio in Provincia* ; *Sancti Guilhelmi de Deserto* ; *Sancti Antonii Viennensis* ; *Sancti Martialis* ; *Sancti Leonardi Diocesis Limovicensis* ; *Sancti Dyonisii* ; *Sancti Ludovici in Francia* ; *Sancti Vincenti de Castris*.

Le *De practica inquisitionis* de Bernard Gui établit aussi une distinction entre pèlerinages majeurs et mineurs. Des premiers (dont la liste est semblable à celle donnée par le document précédent) nous ne dirons rien. En revanche, la liste des pèlerinages mineurs comporte quelques variantes. Elle se compose de : *Beate Marie de Rupe Amatoris* ; *de Podio Aniciensis* ; *de Valle Viridi* ; *de Tabulis in Montepesulano* ; *de Serinhano* ; *Sancti Guillermi de Deserto* ; *Sancti Petri de Montemajori* ; *Sancte Marthe de Tarascone* ; *Sancte Mariae Magdalenae apud Sanctum Maximinum* ; *Sancti Antonii Viennensis* ; *Sancti Marcialis et Sancti Leonardi Limovicinio* ; *Sancti Dyonisi et Sancti Ludovici* ; *Beate Marie de Carnoto in Francia* ; *Sancti Severini in Burdegala* ; *Beate Marie de Solaco* ; *Sancte Fidis de Conchis Dyocesis Ruthenensis* ; *Sancti Pauli Narbonensis* ; *Sancti Vicencii de Castris* ; *Sancti Dominici in Bononia*.

Les sanctuaires désignés dans les lettres de rémission accordées par le roi de France entre mars 1354 et décembre 1363, sont par ordre de fréquence : Notre-Dame de Boulogne (26) ; Notre-Dame du

22. Ed. DOUAI, Paris, 1886, p. 37-38.

23. G. JUGNOT, « Le pèlerinage et le droit pénal d'après les lettres de rémission accordées par le roi de France », dans *Cahiers de Fanjeaux*, t. XV, p. 191-206.

24. D'après ESPINAS, *La vie urbaine à Douai au Moyen Age*, 4 vol., Paris, 1913, t. IV, p. 580-585, n° 1392 et p. 592, n° 1400.

Puy (12) ; Notre-Dame de Chartres (9) ; Saint-Jacques-de-Compostelle (4) ; Mont-Saint-Michel (3) ; Saint-Nicolas de Varangeville (2) ; Saint-Martin de Tours (2) ; Saint-Gilles du Gard (2) ; Notre-Dame de Rocamadour (1) ; Saint-Léonard de Corbigny (1) ; Notre-Dame de Cléry (1) ; Saint-Thibaud en Auxois (1) ; Notre-Dame de Mont-Roland (1) ; Sainte-Catherine de Rouen (1).

Enfin les sanctuaires, lieux de pèlerinages pénitentiels pour les habitants de Douai, étaient : Notre-Dame du Puy ; Lausanne ; Sainte-Larme de Vendôme ; Saint-Victor de Marseille ; Sainte-Catherine de Rouen ; Saint-Gilles en Provence ; Saint-Jacques en Galice ; Saint-Nicolas de Varangeville.

Ces sanctuaires repérés, il nous reste à déterminer les chemins employés pour s'y rendre. A défaut d'itinéraire précis correspondant à un voyage particulier, nous utiliserons ici les fameux « itinéraires de Bruges », composés vers la fin du XIV<sup>e</sup> siècle<sup>25</sup>. Nous commencerons par celui qui conduit au sanctuaire qui apparaît comme le plus populaire en ce XIV<sup>e</sup> siècle, puisque cité par toutes nos sources et souvent à plusieurs reprises : Notre-Dame du Puy.

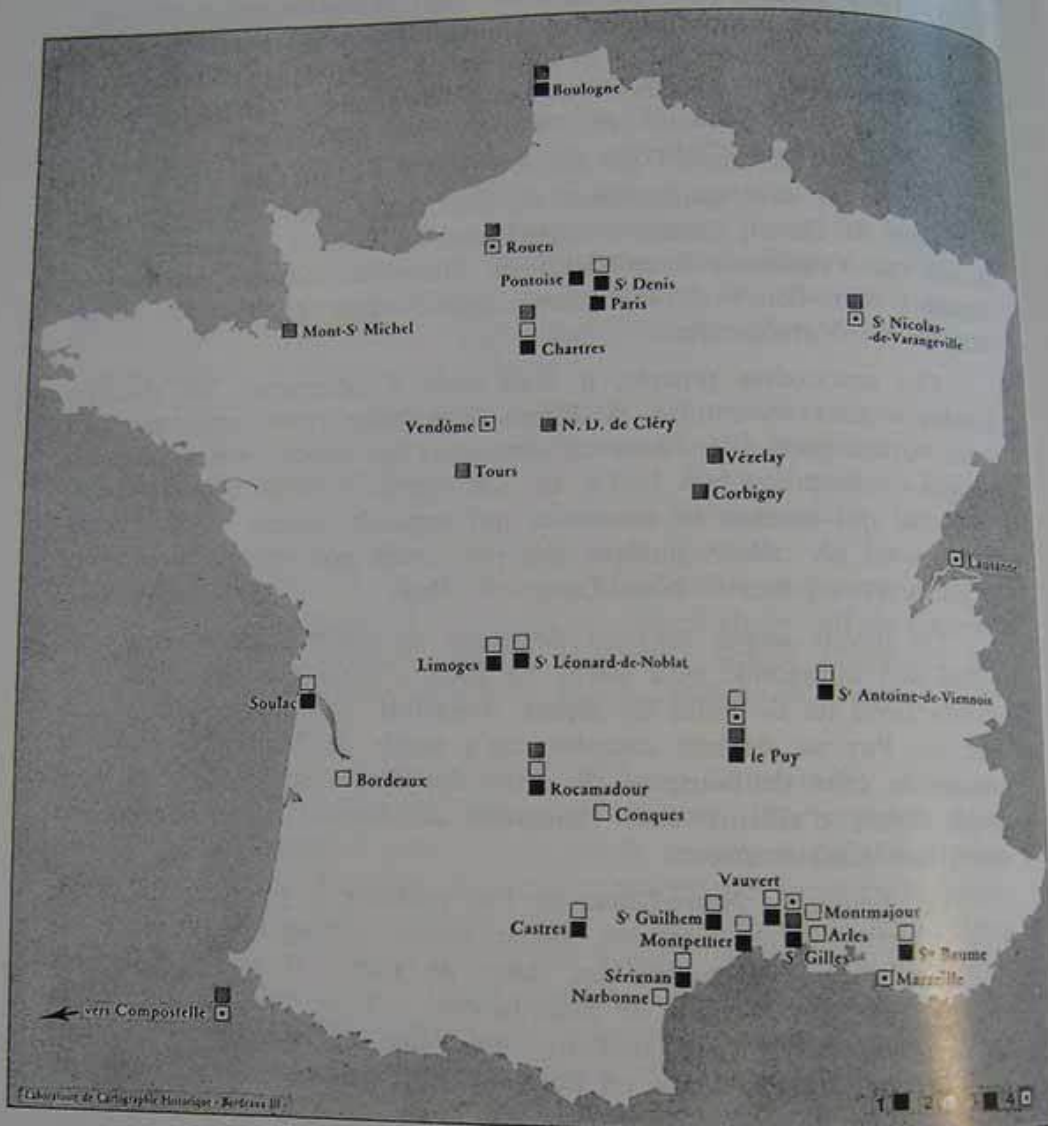
*De Brugis usque nostram dominam de podio.* Cet itinéraire ne prend son autonomie qu'à partir de Paris : cette dernière ville nous servira donc ici de point de départ. Toutefois, l'autonomie de ce chemin du Puy ne devient complète qu'à partir de Montargis où il se sépare de celui de Bourges : le détail des étapes entre Paris et Montargis figure d'ailleurs dans l'itinéraire *de Brugis usque Bourges en Berry per Parisiis directe*.

Le chemin de Notre-Dame du Puy présente la particularité d'être très direct : il ne comporte aucun détour permettant la visite de quelques autres sanctuaires en cours de route. Il est parfaitement indépendant des chemins de Saint-Jacques : il ne fait que croiser la *via lemovicensis* à La Charité-sur-Loire. Mais, en revanche, il pouvait bien être considéré comme un itinéraire pour gagner le Puy conçu non plus comme au point d'aboutissement, mais de départ...

*De Brugis usque nostram dominam de rupe majori.* Notre-Dame de Rocamadour apparaît aussi comme très populaire : parmi nos sources, seuls les pèlerinages pénitentiels de Douai n'en font pas mention. Cet itinéraire ne devient, lui aussi, autonome qu'à partir de Paris. Il détermine un trajet indépendant lui aussi des chemins de Saint-Jacques. Toutefois, il faut remarquer que le parcours de Paris à Orléans sera, à l'époque moderne, adopté par les pèlerins jacquaires venant de Paris et se dirigeant vers Tours de préférence au parcours par Chartres. Mais le *Guide du pèlerin* ne le suggérerait-il pas qui, faisant commencer

25. En attendant la réédition de ce document par R.H. Bautier, il faut encore utiliser la publication, défectueuse en plus d'un endroit, de E.T. HAMY dans *Recueil de voyages et de documents*, t. XXII, Paris, 1908.





Les principaux sanctuaires de pèlerinage au XIV<sup>e</sup> siècle.

1. Sanctuaires de pèlerinage cités dans le « Mémoire touchant les erreurs des Albigeois, les pénitences qu'on leur imposait... » Ancien registre de l'inquisition de Carcassonne (retouché à la fin du XIII<sup>e</sup> s.), HGL, t. VIII, preuves, c. 985.
2. Sanctuaires de pèlerinage cités dans le *De practica inquisitionis...* de Bernard Gui (1321), éd. Douais, Paris, 1886, p. 37-38.
3. Sanctuaires désignés comme buts de pèlerinages par le roi de France aux rémissions conditionnelles dans les années 1354-1363.
4. Sanctuaires choisis comme lieu de pèlerinage pénitentiels pour les habitants de la ville de Douai dans les années 1383-1388, d'après Espinas, *La vie urbaine à Douai au Moyen Age*, Paris, 1913, t. IV, p. 580-585 et 592.

son chemin à Tours, et comme pris d'un remords de conscience revenait, en son huitième chapitre, sur les dévotions à faire à Orléans ? N'était-ce pas engager les pèlerins du nord et de Paris à gagner Tours par la vallée de la Loire plutôt que par Notre-Dame de Chartres ? On remarque aussi que les pèlerins de Rocamadour rendaient d'abord leur dévotion à Saint-Léonard (où ils croisaient les pèlerins jacquaires venant de Vézelay) et négligeaient — eux aussi — Saint-Martial de Limoges.

Enfin, à partir de Martel, cet itinéraire nous engage sur la voie dite « royale » suivie par saint Louis lors de son pèlerinage au sanctuaire quercynois en 1244, puis par Philippe le Bel en 1303, Charles IV le Bel en 1324 et, enfin, Louis XI en 1463<sup>26</sup>.

*De Brugis usque sanctum jacobum per naverram, primo de Parisius usque Tours directe.* Il faut donc, ici aussi, partir de Paris. On remarque immédiatement que cet itinéraire « direct » évite délibérément Chartres. N'est-ce pas une négligence pour des pèlerins sauf, évidemment, s'ils se sentent autorisés à couper au plus court comme ayant déjà effectué ce pèlerinage ? Sans nul doute et, sans plus tarder, l'itinéraire ajoute une variante : *Aliter per carnotum*. Le parcours est commun jusqu'à Saint-Arnoult puis gagne Chartres par « get de la Royne » et rejoint le précédent à Bonneval. On note alors un allongement total du trajet de 3 lieues (52 au lieu de 49).

L'itinéraire se poursuit sous la rubrique : *De Tours usque sanctum jacobum per Bordeaux*. Cet itinéraire épouse donc exactement celui qui était préconisé, de Tours aux Pyrénées, par le *Guide du pèlerin*. Entre Paris, et éventuellement Chartres, et Tours nous remarquons l'étape de Vendôme (pèlerinage de la Sainte-Larme). Au-delà de Tours la fidélité au schéma de Picaud est poussée à l'extrême puisque le trajet de Poitiers à Bordeaux se fait non par Angoulême (ce qui raccourcissait pourtant nettement la distance et les Brugeois qui n'hésitent pas à « court-circuiter » Notre-Dame de Chartres ne semblent pas insensibles à cet aspect du problème !) mais par Saintes et Blaye et même par Saint-Jean-d'Angély, malgré ce que nous avons dit plus haut au sujet de cette localité.

Au retour de Saint-Jacques, les Brugeois prévoient un autre itinéraire : *Aliter redeundo de Sancto Jacobo veniendo per Tolosam et provinciam*. Cet itinéraire, qui débute à Ostabat, n'est autre que notre *via tolosana*, déjà bien connue, décrite à contre-sens. A son propos, nous ne ferons que remarquer : la confirmation des passages par Martillac et Gimont ; la curieuse omission de la ville d'Auch.

26. J. JULLET, « Saint Louis à Rocamadour », dans *Saint Louis pèlerin*, p. 9-23, ainsi que « Lieux et chemins », dans *Le livre des miracles de Notre-Dame de Rocamadour*, Lunel, 1973, p. 29-41.



Autre pèlerinage, celui de la Sainte-Baume qui peut être atteinte de deux manières : *De Avenione usque speluncam beate marie magdalene per Massiliam* ou *Aliter per sanctum maximinum*. Mais comment gagnait-on Avignon ? Tout d'abord, en poursuivant son chemin après Le Puy-en-Velay : *De podio usque avenionem oxicana* ; mais aussi, beaucoup plus directement, en venant du nord, en mettant bout à bout plusieurs « itinéraires » de Bruges à la Champagne et au sillon rhodanien. Faute de place, nous négligerons le parcours de Bruges à Reims comme nous avons jusqu'à maintenant négligé celui de Bruges à Paris. De Reims, il faut d'abord gagner Troyes (directement ou par Châlons), puis rejoindre Mâcon. De Mâcon, il ne reste plus qu'à descendre les vallées de la Saône, puis du Rhône, par Valence et Avignon.

Le grand axe nord-sud ainsi défini pouvait donc se parcourir au plus vite en évitant tous les détours ou, à l'inverse, donner lieu à plusieurs pèlerinages annexes : la visite des grandes abbayes cisterciennes signalées comme *extra viam* mais aussi Dijon, Cluny et Saint-Antoine-de-Viennois. On remarque aussi le choix offert à Valence : demeurer sur la rive gauche du Rhône et voyager en terre d'empire ou traverser le fleuve pour le franchir de nouveau à Avignon même.

Il faut signaler ici qu'Avignon n'était pas, bien sûr, un point terminal ni seulement le départ du chemin de la Sainte-Baume : non seulement cette ville est le terme de l'itinéraire de retour de Galice mais est tête de pont en direction de la côte méditerranéenne de l'Espagne, le voyage commençant par un court itinéraire :

*De Avinione usque Montem pessulanum*. Très différent de celui de Montpellier à Avignon que nous avons déjà décrit puisque les étapes en sont : Avignon, Tarascon, le Rhône, Beaucaire, Vauvert, Lunel et Montpellier. Le plus frappant ici est sans nul doute le *dédain* marqué pour Saint-Gilles du Gard ! Mais la ville de Montpellier pouvait aussi être atteinte en venant du Puy par un itinéraire qui emprunte la fameuse voie Régordane.

Revenons maintenant vers le nord et signalons deux itinéraires qui, au départ de Reims l'un et l'autre, conduisent à Saint-Nicolas de Varangeville. Pour mémoire, nous rappellerons que les *Itinéraires de Bruges* comportent trois routes permettant de se rendre à Bourges : *per Parisiis directe*, *per Rotomagum* et *per Bloys*. Mais il ne semble pas que Bourges, malgré deux dévotions locales, ait été pour eux des sanctuaires de pèlerinage bien prisés...

Ces itinéraires flamands parcouraient donc le territoire français de sorte à relier la plupart des grands sanctuaires que nous avons évoqués, parfois au prix de détours ou d'incursions dans des secteurs en « cul-de-sac ». A l'inverse, une minorité de nos sanctuaires était délaissée et ce manque d'intérêt est surprenant pour certains d'entre eux de grande renommée : Saint-Martial de Limoges, Sainte-Foy de Con-

ques, le Mont-Saint-Michel, Saint-Gilles du Gard et surtout, à cette époque, Notre-Dame de Boulogne.

En tout cas, pour en revenir aux chemins de Saint-Jacques, on peut affirmer que deux se trouvent consacrés (sauf en ce qui concerne la traversée des Pyrénées pour ce qui est de la *via tolosana* et de l'incursion à Saint-Guilhem-du-Désert) tandis que deux autres sont ignorés. Somme toute, cela n'est guère surprenant : le parti pris des *viae lemovicensis* et *podiensis* de traverser le Massif central en diagonale ne pouvait guère les prédisposer à un grand avenir. Au contraire, on remarque que les *Itinéraires de Bruges* dessinent des chemins qui contournent l'obstacle par le sillon rhodanien ou l'Aquitaine à l'exception du chemin du Puy qui peut se poursuivre vers le Midi. Mais il faut voir en ce choix une raison politique : par ce trajet, les voyageurs restaient toujours dans le royaume de France. En revanche, l'arrêt du chemin de Rocamadour à la cité mariale et son absence de prolongation vers Toulouse est frappante ; de même l'interruption à Bourges de trois itinéraires qui y conduisent : au-delà il faudrait, au terme de quelques étapes, affronter l'obstacle que l'on préfère contourner.

#### *Les mentions de chemins*<sup>27</sup>

Il y a lieu de les rechercher dans les actes de diverses sortes conservés dans les archives et où, souvent, la voirie sert de confront. Ces chemins sont affectés de noms qui nous rendent des services d'inégales valeurs.

On peut ainsi avoir des chemins qui sont affectés du nom d'une ville à atteindre : de moindre intérêt pour nous puisque non désignés comme desservant un sanctuaire de pèlerinage, ils ne peuvent toutefois nous laisser indifférents puisqu'ils contribuent à préciser le trajet suivi entre deux étapes connues : ainsi en va-t-il dans l'Aveyron du « Grand chemin de Lyon, du Puy, d'Albrac à Espalion » ou encore du *camy roudanes*, nom affecté aux environs de Naucelles, au chemin de Rodez à Toulouse et dans le Tarn du *camy toulzo* suite du précédent entre Gaillac et Saint-Sulpice-la-Pointe.

D'intérêt capital sont pour notre propos les chemins affectés du nom d'un sanctuaire de pèlerinage à atteindre. C'est à leur recherche qu'il faut s'attacher avec le plus de soin. Ainsi, découvre-t-on des « chemins de Saint-Jacques » qui permettent de préciser les « itinéraires » que nous avons décrits ou même les chemins du *Guide*.

Il serait ici bien trop long (et sans intérêt) de citer toutes les mentions de chemins de Saint-Jacques déjà répertoriées. Il convient seulement de faire quelques remarques. Ces mentions sont essentielle-

27. G. JUGNOT, *op. cit.*, p. 338-357, où sont citées (avec références) la plupart des mentions auxquelles il est fait allusion ici.



ment méridionales et se rencontrent en grande quantité au long de la *via tolosana* ; elles n'apparaissent qu'à partir de Moissac sur la *via podiensis* ; de Périgueux sur la *via lemovicensis* ; la *via turonensis* faisant exception dans la mesure où de telles mentions y apparaissent dès le sud du Poitou. Rares sont les mentions de chemins de Saint-Jacques en langue vulgaire. Pour une raison sur laquelle nous reviendrons, elles sont dans leur immense majorité extraites d'actes rédigés en latin. Mais les mentions de chemins de Saint-Jacques ne sont pas les seules à devoir capter notre attention. Aussi, devons-nous être attentifs aux chemins conduisant aux sanctuaires situés en bordure des chemins de Saint-Jacques (chemin de Saint-Gilles relevé à Orcet dans le Puy-de-Dôme, par exemple, et donnant ce nom à ce qui est, pour l'itinéraire de Bruges, le chemin de Notre-Dame du Puy)<sup>28</sup> ainsi qu'aux sanctuaires étrangers au réseau saint-jacquaire tels, entre autres, « les chemins montois » rencontrés dans des documents normands<sup>29</sup>.

Ces mentions nous permettent donc de façon indiscutable de situer sur le terrain le chemin qui était considéré comme celui des pèlerins parce que l'immense majorité de ces derniers avait coutume de l'emprunter sans que, bien sûr, il ne leur fût réservé et sans qu'ils fussent seuls à l'emprunter. Elles nous permettent aussi de dater l'époque où ce chemin était celui des pèlerins : avec un peu de chance, on peut retrouver, dans un même secteur, plusieurs mentions de cet ordre ne s'appliquant pas au même chemin et découvrir l'évolution valeur que celle d'un chemin affecté du nom d'un sanctuaire précis. du réseau de voies de communication.

Nous devons aussi prendre garde aux « chemins romieux ». On sait que le qualificatif de « romieux » à l'origine réservé aux seuls pèlerins de Rome a fini par s'appliquer aux pèlerins d'une façon générale. Les *chemins romieux* étaient eux aussi, au début, des « chemins de Rome ». Ils sont devenus des chemins de pèlerins tout simplement. Dans nos recherches, la mention d'un tel chemin a donc autant de

Dans le Midi, s'agissant en particulier de la recherche des chemins de Saint-Jacques, la découverte de chemins romieux est des plus importantes. Nous venons d'y faire allusion, rares sont, dans les actes rédigés en langue vulgaire, les chemins de Saint-Jacques. En revanche, les « chemins romieux » y sont très souvent nommés. Un linguiste, F. Baby, a proposé, lors du 15<sup>e</sup> colloque de Fanjeaux, en 1979<sup>30</sup>, une explication fort vraisemblable de ce phénomène : dans la langue populaire

28. R.H.F., t. XII, p. 281-282 (Chronique de Saint-Pierre-le-Vif de Sens) cité par R.H. BAUTIER, « Les routes de l'Europe médiévale... », *op. cit.*, II, p. 283, note 3 et I, p. 112.

29. L. MUSSET, « Pèlerins et pèlerinages en Avranchin jusqu'au XII<sup>e</sup> siècle », dans *Revue de l'Avranchin et du pays de Granville*, t. XXIX, 1962, p. 223-224.

30. F. BABY, « Toponomastique du pèlerinage en Languedoc », dans *Cahiers de Fanjeaux*, t. XV, p. 57-78.

*camini de Sent Jacme* s'applique en priorité à la voie lactée. Pour ne pas créer de confusion, le chemin terrestre devient donc le « chemin romieu ». En revanche, le risque de confusion s'estompe si l'acte est rédigé en latin, surtout s'il est rédigé par un clerc ignorant la langue du pays et pour qui, de toute façon, le risque de confusion n'existe pas. Une carte dressée par F. Baby des lieux où la voie lactée est dite « chemin de Saint-Jacques » et des lieux où on trouve des mentions de « chemins de Saint-Jacques » dans les actes montre combien cette explication est solide : partout où la langue populaire désigne la voie lactée comme le « chemin de Saint-Jacques » seuls les actes latins emploient *camini sancti jacobi* tandis que les actes en langue vulgaire préfèrent « chemin romieu ». Au contraire, où la langue populaire ignore cette désignation de la voie lactée, on voit apparaître « chemin de Saint-Jacques » en langue vulgaire dans la documentation.

Ainsi, en recherchant, les mentions des types que nous venons d'évoquer et en les cartographiant sommes-nous en possibilité de joindre les étapes que le *Guide* ou les itinéraires nous ont révélées.

## 2. La vie sur les chemins de pèlerinage

Comme les juristes médiévaux, nous la saisissons sous deux de ses aspects principaux : la protection des pèlerins en chemin (*in via defensio*) et l'accueil à donner aux pèlerins (*ubique praesidium*)<sup>31</sup>.

### *In via defensio.*

Deux problèmes se posent essentiellement : celui des péages et celui de savoir qui était protecteur des pèlerins en route.

Il est très commun d'affirmer que les pèlerins étaient systématiquement exempts du paiement des péages. Cette affirmation semble excessive. En effet, malgré les proclamations en ce sens, nous apprenons que les péagers n'ont jamais cessé de harceler les pèlerins pendant tout le Moyen Age et par ailleurs, tandis que périodiquement est répétée et reprise la prétendue règle de dispense, bien peu nombreuses sont les pancartes de péages à faire allusion aux pèlerins.

Le texte de base en cette matière est celui du Décret de Gratien, 2<sup>e</sup> Partie, Cause XXIV, Question 3, c. XXIII (dit canon *Si quis romipetas...*) inspiré du c. XVI du concile de Latran. Toutefois deux variantes sont indiquées qui, pour notre propos, confèrent au texte une portée bien différente. La version du Décret est la suivante : c. XXII. *Com-*

31. Sur les problèmes juridiques posés par la condition de pèlerins et le pèlerinage, voir F. GARRISSON, « A propos des pèlerins et de leur condition juridique », dans *Etudes d'histoire du droit économique offertes à G. Le Bras*, Paris, 1965, t. II, p. 1165 et suite et, plus récemment, H. GILLES, « Lex peregrinorum », dans *Cahiers de Fanjeaux*, t. XV, p. 161-189.

32. MANSI, *Amplissima Collectio Concillorum*, t. XXI, col. 285.



*munione privetur qui romipetas, vel peregrinos, vel mercatores molestare praesumit. Item Calixtus Papa : Si quis romipetas, et peregrinos et apostolorum limina et aliorum sanctorum oratoria visitantes capere seu rebus quas ferunt spoliare et mercatores novis teloneorum et padagiorum exactionibus molestare tentaverit donec satisfecerit, communionem careat christiana.* Mais dans la version du concile de Latran, le mot *mercatores* est absent ! Il est ajouté en marge dans l'édition Mansi : c. xvi. *Ut romipeta et alia sacra loca visitantes, non molestantur. Si quis romipetas, et peregrinos apostolorum limina et aliorum sanctorum oratoria visitantes capere, seu rebus quas ferunt spoliare, et novis teloneorum, seu pedaticorum exactionibus molestare tentaverit, donec satisfecerit, communionem absteineat christiana.* Donc, dans le premier cas, les délits visés sont : s'emparer des pèlerins ; dépouiller les pèlerins des objets qu'ils portent ; tourmenter les marchands par de nouvelles exactions de tonlieux et péages. Ce dernier délit ne se commet donc pas à l'encontre des pèlerins... En revanche, le mot *mercatores* supprimé, ce délit devient aussi commis avec les pèlerins comme victimes ! Cependant, il faut remarquer qu'il s'agit toujours de les tourmenter avec des *novis exactionibus*. De cet adjectif *novis* on peut déduire qu'il existait au contraire des *exactiones* de tonlieux et péages coutumières et parfaitement régulières<sup>33</sup>.

Quasi contemporain de ces textes, le *Guide du pèlerin* tente de faire admettre, non sans une certaine ambiguïté, la thèse de l'exemption systématique : *Cum non debeant rite accipere tributum nisi a mercatoribus tantum, a peregrinis et ab omnibus transeuntibus injuste accipiunt*<sup>34</sup>. Ce qui n'est pas vraiment confirmé par la phrase suivante, à moins d'admettre qu'A. Picaud ait alors perdu de vue ses protégés pour s'intéresser aux marchands ou aux autres catégories de voyageurs : *Quando debent more accipere de qualibet re quattuor nummos vel sex, oto vel duodecim, duplum scilicet capiunt*<sup>35</sup>. Et il conclut quelques lignes plus bas sur cette phrase péremptoire : *Sciendum quia ipsi portagerii a peregrinis tributum nullo modo debent*<sup>36</sup>...

Mais avant d'en arriver là, il avait lancé une diatribe contre certains personnages qui se livraient à des perceptions injustes envers les pèlerins, au rang desquels le roi d'Aragon en personne. Il réclamait leur excommunication jusqu'à ce qu'ils aient expié leurs forfaits par une longue pénitence publique et nouvelle ambiguïté ! *Modum*

33. Certes *novis* fait aussi défaut devant *pedaticorum* et n'apparaît que dans la version originale *novis pedagium* mais on peut admettre que l'adjectif n'avait pas besoin d'être répété pour s'appliquer à la fois à *teloneorum* et *pedaticorum*. D'ailleurs, la distinction entre nouveaux tonlieux d'une part et tous les péages d'autre part, anciens ou récents, serait bien curieuse.

34. Ed. cit., p. 22.

35. Ibid., p. 22.

36. Ibid., p. 22-23.

*in tributis suis ponant*<sup>37</sup>. Nous concluons donc sur ce point que malgré les affirmations péremptoires rapportées plus haut, le principe d'exemption n'avait rien d'absolu. Des péages modérés et justifiés perçus de longue date étaient admis par le droit coutumier.

Les récits de pèlerins du xv<sup>e</sup> siècle laissent entendre qu'en trois siècles le problème n'a guère changé de dimensions : ils sont en effet fertiles en allusions et plaintes contre les perceptions abusives. C'est Jean de Tournai qui est le plus prolixe à ce propos. Approchant du Pays basque, il note pour commencer les péages de Sauveterre-de-Béarn et au passage des gaves : mais s'agissant des bacs sur les gaves notre homme ne fait que s'étonner qu'il n'y ait d'exemption pour personne sans pour autant se scandaliser. Somme toute, un bac est un service ; il est normal de rémunérer le passeur et de contribuer à l'entretien de la barque. D'ailleurs, cela Aimery Picaud lui-même l'admettait, à condition que les tarifs ne fussent point prohibitifs et que les passeurs ne surchargeassent point leurs barques. Cependant, à partir de cet endroit et jusqu'à Saint-Jean-Pied-de-Port, il décrit une véritable cascade de péages : il y a là, à ses yeux, à n'en pas douter, une situation exceptionnelle car jamais encore, il n'avait fait allusion à cette question et n'y revient pas dans la suite de son carnet de route. Mais, ce qui, chez les péagers, excite le plus sa rancune, bien davantage que le principe du péage ou les sommes prélevées, est la méthode à la fois brutale et vexatoire dont ils usaient. En cela son récit recoupe les indications données par le *Guide du pèlerin*<sup>38</sup>.

Dans ces conditions, il n'est guère étonnant que rares soient les pancartes de péages à faire expressément allusion aux pèlerins. Pourtant certaines sont fort détaillées et font même allusion aux « filles de joies » ! Ceux-ci, semble-t-il, doivent être traités comme tous les passants à pied et si, d'aventure, l'une d'entre elles les mentionne ce n'est point, à notre avis, pour rappeler une règle universelle mais au contraire pour faire une faveur particulière aux pieux voyageurs. L'exemple le plus fameux est celui du tarif des péages de Jaca et Pampelune, de 1076-1094, qu'A. Picaud aurait sans nul doute bien aimé voir se généraliser. On y lit : *De romero non prendant ullam causam*<sup>39</sup>. Ailleurs, ce n'est qu'exceptionnellement qu'on trouve une mesure de ce type.

37. *Ibid.*, p. 22.

38. Le récit de voyage de Jean de Tournai est conservé à la Bibliothèque municipale de Valenciennes, ms. 493. J. Vielliard en a effectué une transcription demeurée inédite, qu'elle a eu l'obligeance de nous laisser consulter. R. de la Coste-Messelière, à partir de la même transcription, a récemment présenté une communication consacrée à cet itinéraire devant l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres.

39. J.M. LACARRA, « Un arancel de aduanas del siglo XI », dans *Primer congreso internacional de pirenaistas del instituto de estudios pirenaicos*, Saragosse, 1950.



Tel est cependant le cas, au XIV<sup>e</sup> siècle, à Manciet, en faveur des jacquaires<sup>40</sup> : *Item de bedor ny de bedel ny de bedera que pepen ny de dauphin ni de peys sens escala no deben peatge ny de nulh homme que ane a St Jacques*. A Tarascon, dans les années 1246-1252, sans être totalement exempts les pèlerins de Saint-Jacques bénéficiaient d'un tarif de faveur. Toutefois une distinction était établie en fonction de leurs nationalités (les Lombards payaient davantage que les autres ; les Provençaux étaient totalement exempts) et selon leur mode de locomotion : ceux qui voyageaient à cheval payaient plus cher que ceux qui allaient à pied ou utilisaient les voies d'eau<sup>41</sup>.

Etant établi que la dispense de péage en faveur des pèlerins n'était pas absolue, il nous reste à tenter une explication de ce point<sup>42</sup>. L'argument essentiel militant en faveur de la dispense est la pauvreté des pèlerins. Les taxer en cours de route n'est-ce pas les détourner d'effectuer leur saint voyage et ainsi, pour des raisons économiques, les empêcher de faire leur salut ? Mais il ne faut pas confondre « pauvreté spirituelle » et « pauvreté économique ». Les pèlerins, *pauperes christi*, ne sont pas forcément désargentés. Jean de Tournai en est un bon exemple. Par ailleurs combien de riches ou de marchands n'auraient pas tenté de se faire passer pour pèlerins en cas d'exemption totale ? On en revient donc nécessairement à l'idée de proportionner le montant prélevé selon la qualité de la personne et sa richesse qui peut se révéler, par exemple, au moyen de locomotion adopté. D'autre part, aurait-il été juste de dispenser complètement les pèlerins des péages lorsqu'on examine les motifs qui avaient conduit à établir lesdits péages ?

Le motif de base était que le seigneur titulaire du péage devait assurer la sûreté du chemin : les pèlerins n'étaient-ils pas particulièrement exposés et les premiers bénéficiaires de cette surveillance seigneuriale ? Dès lors il était normal qu'ils payassent leur écot et seuls les péages nouveaux ayant pour seul but d'enrichir les seigneurs étaient

40. Leudaire de Manciet (XIV<sup>e</sup> siècle), conservé dans les archives du château de Bourouilhan (Gers), signalé par G. Loubès dans son catalogue de l'exposition « Les chemins de Saint-Jacques en Gascogne », Auch, 1970 (n° 41).

41. Arch. dép. des Bouches-du-Rhône, B 169, fol. 89 (1246-1252) ; signalé par R. de la Coste-Messelière dans son catalogue de l'exposition de Cadillac, 1967, n° 61.

42. Les articles parus dans le t. de 1960 du *Bulletin philol. et hist.* sont négatifs quant à ce qui serait une exemption systématique en faveur des pèlerins. Certains articles détaillent pourtant les pancartes : S. GUÉRIN, « Péages terrestres et fluviaux de la Sologne médiévale », p. 235-270 ; Cl. de TOURNIER, « Le péage de Picquigny au Moyen Age », p. 271-294 (pourant, cette dernière pancarte est des plus détaillée et prévoit même le cas de la « fille de joie » qui doit « 1 d. ou une chanson » !). Il en va de même de l'article de P. TUCOOP-CHALA, « Contribution à l'étude des péages de la moyenne Garonne aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles » dans *Revue hist. de Bordeaux et du dép. de la Gironde*, 1960, p. 221-229.

irréguliers et cela vis-à-vis de toutes les catégories de voyageurs<sup>43</sup>. Dans ces conditions, on explique assez bien que dans les *Etablissements de saint Louis* l'exemption des péages bénéficie aux seuls gentilshommes, seuls, en fin de compte, aptes à manier l'épée et à se défendre par eux-mêmes en chemin<sup>44</sup>.

S'agissant des justices routières, un tableau général ne peut faire apparaître que des solutions diverses selon les régions. Cependant, si, une fois n'est pas coutume, les juristes font quelques allusions au cas précis des pèlerins, celles-ci n'ont pas pour objet de désigner un juge particulier en leur faveur ni même de les faire bénéficier d'une protection renforcée. La compétence juridictionnelle n'est pas ici, d'une manière générale, déterminée *ratione personae*, mais *ratione materiae* et *ratione loci*. C'est donc le chemin sur lequel l'infraction a été commise qui est à prendre en considération et non la qualité de la victime : la justice de l'infraction commise sur un grand chemin appartient au seigneur haut justicier local ayant compétence pour juger les « grands cas ». Toutefois la justice royale a tendu à rogner la compétence seigneuriale, les crimes commis sur les grands chemins étant qualifiés de cas royaux ou pouvant être soustraits au juge ordinaire par le jeu de la prévention absolue<sup>45</sup>. Ainsi en a-t-il été en Anjou et Touraine selon un *Olim* de 1290 : *Audito baillivo turonensi, dictum fuit quod dominus rex iusticiabit in cheminis comitatus andegavensis sicut in turonnia, quia dominus rex est super hoc in saisina*<sup>46</sup>.

Ainsi en est-il aussi pour les chemins appelés « grand chemins » ou « chemins royaux ». Ce point est établi dans le commentaire de Charondas le Charon sur la *Somme rurale* à propos de la distinction des chemins publics et privés : « Mais on tient que des cas commis sur lesdits grands chemins, les juges royaux ont prévention, encore qu'il passent et traversent par les terres des seigneurs. Car le Roy est le grand voyer du royaume et conservateur des chemins publics pour la sécurité et repos public de ses subiects et des estrangers qui viennent en son royaume<sup>47</sup>. »

43. On lit dans *l'Hist. gén. de Languedoc*, t. III, col. 858 (an. 1165) : « Un autre droit domanial des seigneurs était les péages qu'ils levaient sur les grands chemins sous prétexte du soin qu'ils prenaient de veiller à leur sûreté mais véritablement dans la vue d'augmenter leurs revenus et de s'enrichir aux dépens des étrangers et des marchands qu'ils rançonnaient. Cet établissement arbitraire de nouveaux péages de la part des seigneurs engagea souvent nos rois, depuis Louis le Jeune, à prendre la défense du public et à modérer la cupidité des seigneurs, en les obligeant, de gré ou de force, à discontinuer les brigandages qu'ils exerçaient à cette occasion. »

44. Ed. P. Viollet, Paris 1881, t. II, n° LXIII, p. 91 : « De franchise de Gentilhomme ». Voir aussi, dans la même éd., les dispositions identiques prises dans la Coutume de Touraine-Anjou (t. III, p. 29, n° LIII) et dans l'ordonnance de Jean II (*ibid.*, p. 196-197, n° XIII).

45. PERROT, *Les cas royaux*, th. droit, Paris, 1910, p. 204-217 et RIOLLOT, *Le droit de prévention*, th. droit, Paris, 1931, p. 110-126.

46. *Olim*, t. II, p. 319, n° XXIV.

47. *Op. cit.*, p. 859.



En Normandie, c'est au prince territorial qu'il est fait appel dès les années 1057-1147 : la connaissance du crime dit « *Assaltus in quemino ducis* » lui est, en effet, réservée<sup>48</sup>.

Débordant le cadre du royaume de France, nous constaterons la même tendance en Navarre où le roi est proclamé *Guia de los caminos* : la répression des attaques commises sur les grands chemins est donc de la compétence du roi, ou, du moins, de ses officiers<sup>49</sup>. Plusieurs exemples, concernant des pèlerins, apparaissent entre 1319 et 1332, à Sangüesa<sup>50</sup>. La tendance à faire appel à l'autorité la plus élevée est donc générale dès le XIII<sup>e</sup> siècle, la progression de la compétence de la juridiction royale étant, évidemment, plus ou moins rapide selon les régions.

Les termes de « Grands chemins » ou « chemin royal » ne sont pas vides de sens<sup>51</sup>. Ils ont au contraire une implication juridique. En pratique la conséquence de cette protection plus efficace devrait être la plus grande fréquentation de ces chemins au détriment des autres types de voies. Nul doute que les pèlerins n'aient suivi un mouvement aussi général et que « chemins des pèlerins » et « chemins royaux » aient, en bien des cas, coïncidé.

### 3. Ubique praesidium

Le saint but du voyage de nos pèlerins leur confère un droit particulier en cours de route : celui de recevoir assistance de la part de tout membre de la communauté chrétienne. Ce devoir d'assistance, qui a ses racines dans les Saintes Ecritures, pèse à la fois sur les laïcs et sur les ecclésiastiques.

Le *Guide du pèlerin* nous rapporte, dans ses dernières pages, trois exemples de refus d'assistance aux pèlerins et de sanction divine immédiate à l'encontre de ceux qui ont refusé de se montrer charitables ; et Aimery Picaud conclut, c'est aussi la conclusion du *Guide* :

48. PERROT, *op. cit.*, p. 310-312.

49. *Fuero de la Novenera*, éd. Tilander, n° 210 : « *El rey es seynnor de su regno et guida de los caminos e todo ombre que passe per camino s'il roban et crebantán et lo pueden prender devenlo render al rey o a sus bailes. Le fuero General de Navarra*, VI 4, 2 (éd. Ilaregui y Dapuerta, Pampelune, 1869) se préoccupe plus directement du chemin des pèlerins : « *Agora vos contaremos del camino frances : si va por villa realença o por villa encartada, et si passare, por on quisiere que vaya, la calonia es del rey* », R. GIBERT, « *La paz del camino en el derecho medieval español* », dans *Anuario de historia del derecho español*, 1957-1958, p. 355-388.

50. *Cuentos del Merino de Sangüesa* (année 1319, t. XIX ; année 1330, t. XXVI et année 1332, t. XXX ; voir A. CAMPION y JAINEBON, « *El camino navarro de Santiago y la seguridad de los viandantes* », dans *Euskariana*, V<sup>e</sup> série, Pampelune, 1915.

<sup>51</sup>. R.H. BAUTIER, *op. cit.*, première partie, p. 141.

*Quapropter sciendum quod sancti jacobii peregrini sive pauperes sive divites, jure sunt recipiendi et diligenter procurandi*<sup>52</sup>. L'emploi du mot *JURE* l'établit : l'accueil des pèlerins repose sur une obligation de droit, ce n'est pas une simple faveur. Mais entre proclamer une règle de droit et assurer son application, il y a un abîme... Il nous appartient maintenant de rechercher comment les chemins de pèlerinage se sont trouvés, au fil des siècles, équipés d'établissements propres à assurer le gîte à la foule sans cesse croissante qui les parcourait.

Nos pèlerins eurent le choix entre deux types d'établissements : ceux qui pratiquent l'hospitalité à l'occasion et comme annexe à leur activité première (les abbayes et prieurés) et ceux dont la destination fondamentale est de les recevoir et de pratiquer à leur égard l'ensemble des œuvres de miséricorde (les hôpitaux spécialisés).

Abbayes et prieurés n'ont pas pour mission spéciale de servir de relais aux voyageurs, fussent ces derniers animés par un pieux motif. Au contraire, le désir de se couper du monde pour vivre une vie spirituelle plus intense est souvent un élément primordial de la psychologie monacale. Mais les moines, pas plus que les autres chrétiens, ne peuvent négliger le devoir d'hospitalité même au nom de la retraite et de la méditation. N'est-ce pas en effet le Christ lui-même qui en rendit l'exercice obligatoire et sacré ? Il y aurait donc une choquante distorsion entre les Saintes Ecritures et la pratique du clergé régulier si ce dernier, au prétexte de se préserver parfaitement de l'influence du siècle, refusait de s'acquitter d'un devoir qui pèse également sur tous les chrétiens. C'est pourquoi la règle de saint Benoît, en son chapitre 53, fait une bonne place à la réception des hôtes : *Omnes supervenientes hospites tanquam christus suscipiantur, quia ipse dicturus est hospes fui et suscepistis et omnibus congruus honor exhibeatur, maxime tamen domesticis fidei et peregrinis*<sup>53</sup>. Après ces paroles de principe, saint Benoît décrit le cérémonial de réception des hôtes, lequel commence par une prière commune. Puis, après l'accueil de la communauté tout entière, vient le rite du lavement des mains et des pieds. Saint Benoît se préoccupe aussi du personnel qu'il faut affecter dans chaque monastère à la réception des hôtes et des locaux destinés à cette fonction : chaque maison devra donc compter une cuisine avec un cuisinier et surtout une hôtellerie avec un hôtelier.

Ces préceptes furent-ils vraiment respectés ? Abbayes et prieurés furent-ils des lieux d'asile sûrs pour les pèlerins ? Si les plans des grandes abbayes nous renseignent sur l'existence de l'hôtellerie et si le nombre des moines qui y vivait permettait bien qu'il y existât un

52. *Guide du pèlerin*, ed. cit., p. 122-123.

53. Texte du chapitre « de la réception des hôtes » et commentaire par Dom P. DELATTE. *Commentaire sur la règle de Saint Benoît*, 1913, rééd. Solesmes, 1969, p. 375-389.



cuisinier et un hôtelier, on pourrait concevoir un doute quant aux modestes prieurés qui parsemaient les campagnes et où ne vivaient que quelques moines (parfois un ou deux seulement !) dans des bâtiments exigus. Les procès-verbaux de visite des établissements de l'ordre de Cluny nous apportent quelques lumières sur ce point. Pour la province d'Auvergne en 1310, on apprend par exemple<sup>54</sup> qu'à Rosières<sup>55</sup>, prieuré comptant, outre le prieur, deux moines, *hospitalitas et elemosina ibi bene fiunt et servantur* ; qu'à Grazac<sup>56</sup> où il n'y a que deux moines (dont l'un mène une vie dissolue et se plaît à s'enivrer dans les tavernes), *hospitalitas monachis cluniacensibus de precepto domini cardinalis bene servatur ; aliis vero minus plene* ; qu'à Gensac<sup>57</sup>, où il n'y avait aussi que deux moines, *hospitalitas et elemosina servantur ibidem secundum loci exigentiam*.

Fausse notes cependant dans deux prieurés, mais non sans quelques excuses pour le prieur et les moines des lieux : à Arrones<sup>58</sup>, *hospitalitas non bene potest ibi fieri propter magnum et frequentem transitum, tamen prior facit quod potest, secundum loci facultatem* ; à Ris<sup>59</sup>, *hospitalitas non servantur ibi quia gentes domini regis tenent domum ad manum suam, nec in aliquo provident priori*.

Ces quelques exemples doivent suffire à nous convaincre que le précepte de l'article 53 de la règle de saint Benoît ne restait pas lettre morte, que les pèlerins étaient sauf exception motivée par des circonstances locales exceptionnelles reçus dans les établissements monastiques, donc que les chemins de pèlerinages pouvaient, dans bien des cas, se tracer en fonction des étapes à faire d'un prieuré à un autre et que le recensement de tels établissements est indispensable pour établir une carte convenable des routes pèlerines. Mais, l'exemple d'Arrones est là pour en témoigner, cette hospitalité se montrait en bien des cas insuffisante d'où la nécessité de fonder des établissements spécialisés dans l'accueil des pèlerins<sup>60</sup>.

54. Tous les procès-verbaux de visites ne sont pas aussi instructifs pour notre propos... Nombreux sont ceux qui ne contiennent aucune allusion au problème de la pratique de l'hospitalité. Négligence des visiteurs ? Sentiment, de leur part, qu'il est inutile de signaler que celle-ci est donnée normalement ? Le procès-verbal de la visite d'Auvergne de 1310 est le plus précis à cet égard bien que des allusions aux pèlerins et à leur réception se trouvent disséminées dans d'autres. Texte édité par A. BRUEL, « Visites des monastères de l'ordre de Cluny de la province d'Auvergne en 1286 et 1310 », dans *B.E.C.*, t. XXXVIII, 1877, p. 120-127 et repris par DOM G. CHARVIN, *Statuts, chapitres généraux et visites de l'ordre de Cluny*, t. II, Paris, 1967, p. 281-285.

55. Haute-Loire, arrond. Le Puy, canton Viroly.

56. Haute-Loire, arrond. et canton Yssingeaux.

57. Haute-Loire, arrond. Le Puy, canton Solignac-sur-Loire, comm. Cussou-sur-Loire.

58. Allier, arrond. Vichy, canton Le Mayet de Montagne.

59. Puy-de-Dôme, arrond. Thiers, canton Chateaudun.

60. Le trop grand nombre de pèlerins non seulement rend cet asile insuffisant mais il trouble la vie du monastère et le respect de la règle : par exemple : Saint-Eutrope de Saintes en 1293 (selon G. CHARVIN, *op. cit.*, t. II, p. 45-46).

Faute de place, il nous est impossible de décrire ici l'accueil qui était réservé aux pèlerins dans les grands hôpitaux et de donner des précisions quant à leur organisation : nous prions donc le lecteur de bien vouloir se reporter aux études que nous leur avons déjà consacrées<sup>61</sup>.

Mais il ne faut pas oublier que bien des pèlerins aisés eurent tendance à délaisser les hôpitaux pour les auberges. Dès le début du XIII<sup>e</sup> siècle, le problème des relations entre pèlerins et aubergistes devient préoccupant : en 1205 les autorités locales doivent intervenir à Toulouse. Pourtant le mouvement de recours à l'auberge ne fait manifestement que s'amplifier : dans les dernières années du XV<sup>e</sup> siècle, Jean de Tournai ne s'arrête que dans les auberges ; de passage à Roncevaux, il ne fait que visiter l'hôpital qu'il considère un peu comme une curiosité locale et pour sa part préfère s'avancer jusqu'à Burguete et s'installer dans un gîte profane. Désormais la halte à l'hôpital semble réservée au pauvre économique.

Pourtant la vie à l'auberge n'est pas sans danger pour le pèlerin : la sainteté de son voyage s'accommode-t-elle de la promiscuité avec les prostituées<sup>62</sup> ? Plus grave sa vie peut même être mise en danger, ainsi que le rapporte Beaumanoir dans une anecdote figurant au chapitre soixante-neuf de son œuvre<sup>63</sup>. Sous la rubrique « des cas d'aventure qui aviennent par mèscheance, es queus cas pitiés et misericorde doivent passer a radeur de justice », il nous conte la dramatique mésaventure survenue à un pèlerin imprudent. Ce dernier, attiré par le joyeux tintamarre d'une taverne, s'y aventura et s'attabla avec la compagnie. Il s'y trouvait lorsque des gens d'armes vinrent les arrêter, lui et ses compagnons de hasard recherchés pour meurtre et vol. Peu de temps après, les coupables étaient pendus, le pèlerin innocent aussi. Il n'avait en effet pu se disculper et même son cas s'était aggravé car « il fesoit le pèlerin ». De ce tragique incident, Beaumanoir tire une morale quelque peu prudhommesque avant la lettre : « Et en ceste aventure peut on prendre essamples : l'une que la justice qui prent plenté de gens pour soupçon de mesfet sache le mesfet de chascun avant qu'il soit justiciés ; l'autre que l'en se gart d'entrer en mauvese compagnie, tout soit ce que l'on ne pense se bien non, pour les perius qui en puent avenir. »

61. G. JUGNOT, *Autour de la via podiensis...*, op. cit., passim ainsi que « Deux fondations augustiniennes en faveur des pèlerins, Aubrac et Roncevaux », dans *Cahiers de Fanjeaux*, n° 13, p. 321-341 et, en collaboration avec R. de LA COSTE-MESSELIÈRE, « L'accueil des pèlerins à Toulouse », dans *Cahiers de Fanjeaux*, n° 15, p. 117-131. Un exemple de développement du réseau de dépendances d'un grand hôpital est donné par R. de LA COSTE-MESSELIÈRE, G. JUGNOT, H. TRUILLÉ, « Roncevaux en France : dépendances et toponymie », dans *Bull. de la Soc. des Sciences, Lettres et Arts de Bayonne*, n° 135, 1979, p. 91-115.

62. Jean de Tournai fait allusion à ce problème qui semble prendre des dimensions particulières en Navarre.

63. Ed. cit., n° 1963.



Pour notre part, nous en tirerons aussi une double leçon : que l'on ait pu considérer que porter l'habit de pèlerin constituât une circonstance aggravante établit que cet habit a dû longtemps, à lui seul, être preuve de la condition pèlerine mais que les abus, faciles à imaginer, obligèrent, à l'époque de Beaumanoir, à fournir une preuve supplémentaire, comme un sauf-conduit ; que le pèlerin ait été jugé, condamné et exécuté avec tant de précipitation démontre que l'on ne prit aucune précaution découlant de sa condition présumée jusqu'à certitude de son usurpation et, que dès le début de la procédure, il a été traité comme tout un chacun sans jouir du moindre privilège en matière judiciaire.

Les chemins de pèlerinages ne sont donc vraiment pas une catégorie juridique spéciale de la voirie médiévale. Il faut nous en tenir à la définition proposée en introduction quitte à lui adjoindre les chemins (ou tronçons de chemins) qui conduisent au seul sanctuaire après avoir quitté le chemin où passe la circulation générale. Etudier les pèlerinages et rechercher les itinéraires suivis par les pèlerins, c'est donc contribuer à l'histoire de la route en général.

Sous cet angle, le travail à accomplir reste important. Seuls les chemins menant aux grands sanctuaires (surtout Compostelle) ont été étudiés. Il faudrait maintenant partir en quête des multiples sanctuaires locaux, étudier leur rayonnement dans l'espace et le temps et voir comment ils ont pu déterminer, à une époque et dans une région, un courant de circulation. Dans cette optique, il faut lire attentivement les *libres de miraculis* tout en poursuivant la recherche des mentions de chemins dans les textes et la cartographie des réseaux monastiques et hospitaliers.

## LES ROUTES FRANÇAISES AUX XVI<sup>e</sup> ET XVII<sup>e</sup> SIÈCLES

Etat des questions et directions de recherches

En 1958, au Colloque de Sarrebruck organisé par l'Association pour la diffusion de la pensée française sur *Les routes de France depuis les origines jusqu'à nos jours*, MM. P.M. Duval, J. Hubert, L. Trénard, R. Coquand et moi-même avons ouvert sur ce large problème une confrontation où la période contemporaine avait tenu une place importante — l'on discutait encore à cette époque de l'utilité réelle des autoroutes —, dans la perspective alors actuelle de la reconstruction de la France et de l'Europe après la tourmente de la seconde guerre mondiale<sup>1</sup>. J'avais fait un exposé sur la période de la fin du xv<sup>e</sup> au milieu du xviii<sup>e</sup> siècle, traitant successivement : 1° L'existence d'un réseau routier ; 2° Les questions administratives ; 3° Les problèmes techniques. J'avais donné également une ampleur particulière aux problèmes de civilisation : les fonctions de la route (politique, économique, culturelle) et j'avais proposé « une enquête à ouvrir : les sources de l'histoire des routes françaises du xvi<sup>e</sup> au xviii<sup>e</sup> siècle », distinguant : la documentation imprimée : les itinéraires ; le matériel cartographique ; les sources littéraires, récits de voyages et sources administratives. Il a paru séduisant, sinon utile, aux organisateurs de notre colloque de me demander de faire le point vingt ans plus tard sur ces problèmes. Je les remercie de cette amicale pensée.

### 1. Remarques préliminaires

Succédant au beau rapport présenté par M. Robert-Henri Bautier, qui a traité *Des routes françaises au bas Moyen Age*, nous remarquons que, malgré la diversité des étiquettes, il n'y a pas, entre les deux époques, de coupure fondamentale, ni dans le domaine du tracé, ni



surtout dans celui des techniques. Sans doute y a-t-il d'autres « volontés », surtout dans le domaine politique, d'autres foyers d'impulsion, ou d'attrait, surtout dans le domaine économique ; je pense surtout aux grandes rivalités, qui sont moins celle de la France et de l'Angleterre, que, dans le royaume, celle des « espaces » joints et successifs, front du Midi languedocien et provençal, front atlantique de l'Ouest aquitain, vendéen et breton, dont on connaît l'importance, front du dôme central où l'Auvergne joue son rôle essentiel de fournisseur de prélats, de financiers et de juristes, front de la France de l'Est et du Nord, qui se développe par à-coups et emprises successives.

Ces provinces ou anciens « pays » entrent, au XVI<sup>e</sup> siècle, majeurs dans la communauté française ; ils ont déjà leur propre réseau de voies de communications, leurs relations internes, voire leurs politiques, orientées souvent vers l'extérieur ; d'où un problème complexe qui se pose alors.

Seconde remarque : l'étendue des temps et le problème de la durée. Cette histoire des routes a souvent été vue en fonction des règnes, du développement de la monarchie absolue, dans une succession de rythmes d'autorité et de désobéissance, d'ordre et de révoltes suivant les régions. Ce rythme spasmodique qui va des poussées d'autoritarisme de François I<sup>er</sup> et de Henri II aux ruptures des guerres de religion, de la reconstruction de la France sous Henri IV et Richelieu aux désordres de la Fronde, s'achève par la reprise en mains de Louis XIV et l'apparition des « routes des intendants ». Mais à cette discontinuité politique s'oppose la continuité de la détresse financière. Absolue en volonté, la monarchie est pauvre en moyens ; or la route est certainement un problème de volonté politique, notamment pour la création, rare, des grands itinéraires, comme pour leur entretien, mais c'est surtout un problème financier. La monarchie n'a jamais eu les finances de sa politique. De là une idée plus pragmatique de l'absolutisme, une confrontation constante dans le domaine de la route entre décision et exécution, la nécessité d'une enquête poussée, précise, cas par cas, pour répondre aux impératifs d'utilité et de rentabilité.

Troisième remarque : « le sceau des deux immobilismes ». Le premier tient à l'ensemble des conditions géographiques, la situation d'abord, la diversité des régions ensuite. Conditions géographiques ? En fonction du rôle nouveau de l'Océan, la France reste alors en dehors des grands axes de circulation entre Europe du Nord-Ouest et Europe méditerranéenne. L'isthme français, comme le déclare Fernand Braudel, n'est pas valorisé comme il l'a été aux siècles précédents. Notamment cependant que l'adjonction des provinces de l'Est nuance en partie ce problème, pour aboutir au complexe échiquier douanier qui, à l'époque de mercantilisme triomphant, ne facilite pas les rapports internes.

Diversité des régions ? S'accuse alors le contraste entre « ouverture » et « isolement ». Un test ? P. Goubert dans *Le Beauvaisis*, souligne « les conditions différentes offertes aux relations, tant intérieures qu'extérieures dans cette France où tout est diversité, nourrie d'oppositions provinciales et locales. D'un côté des grands ports Saint-Valéry, Rouen, Le Havre..., de grandes voies fluviales la Seine, la Loire..., en relations fructueuses et constantes avec l'ensemble du monde connu ; de l'autre, une solitude pesante de certaines régions dont le Beauvaisis est le type, type reproduit alors à de multiples exemplaires. » La mer est à une centaine de kilomètres mais, pour y aller, « il fallait compter deux jours d'un voyage difficile, par de vieux chemins étroits, sinueux et boueux que, seuls, le chasse-marées (qui ravitaillait Paris en poisson frais) osait emprunter » (p. 86).

Régions isolées dès qu'est absente la voie de communication facile que constitue la rivière ou le fleuve, ou dès que celle-ci a un rythme particulier ; la région vit « par » et « pour » les pulsations du fleuve, c'est-à-dire du climat : sécheresse ou inondation, liées aux régimes, au bassin d'alimentation, aux circonstances atmosphériques.

Le second immobilisme est celui des techniques par rapport, d'une part, au siècle des intendants où l'on constate entre 1745 et 1760 ce que F. Braudel appelle « une première révolution routière » : le prix des transports baisse, une lignée de petits capitalistes spéculateurs en profite ; d'autre part, au XIX<sup>e</sup> siècle, qui voit la révolution de la vitesse, l'introduction de la voie ferrée et le remodelage de la carte de la France.

Pendant la période qui nous intéresse, les innovations — qui existent — sont peu nombreuses et ne touchent pas à la nature même de l'énergie. Elles concernent plus le véhicule et la traction que la route elle-même. Quelques discriminations chronologiques sont possibles : les voitures à avant-train mobile, issues des chariots d'artillerie, ne sont vraiment employées que vers 1470 ; les carrosses encore rudimentaires n'apparaissent que vers la fin du XVI<sup>e</sup> siècle (au siècle suivant, ils se munissent de glaces), les diligences se multiplient au XVII<sup>e</sup> et surtout aux XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles. Mais ces innovations ne peuvent dissimuler les permanences fondamentales, qui conditionnent la vitesse, dans le principe même de la suspension, du réceptacle, une caisse posée sur des roues, et de la traction. Les limites sont rapidement atteintes, même si augmentent ces vertus internes que sont la commodité, le confort, l'agrément. Les critères de la vitesse demeurent immuables : le pas de l'homme et la distance parcourue par le cheval au pas, au trot ou au galop, la voile sur le cours d'eau.

Quatrième remarque : l'importance de la liaison système de pensée — modèles techniques. Comme le rappelle Bertrand Gille (*Histoire des techniques*, 1978), cette histoire reste largement à écrire, à penser,



à comparer. Elle entre dans un double appareil : synthétique touchant aux systèmes de pensée et de conceptualisation du moment, spécifique défini par l'interdépendance des techniques particulières organisées autour d'une notion centrale, définie par des « modèles » ou la main rejoint la pensée, l'expérience, le raisonnement. Le système éducatif est lui aussi concerné (Fr. de Danville, *L'éducation des Jésuites XVI<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, 1978).

Le problème de la distance et les solutions diverses qu'il rencontre apparaît ainsi comme un aspect permanent du « modèle de civilisation » qu'offre alors à l'univers le monde occidental. Différents aspects sont à analyser : géographiques, dans les rapports de l'œuvre accomplie — la route et ses tracés —, avec les conditions physiques, sorte de combat de la culture — ou de la politique — contre la nature, ses possibilités, ses contraintes ; aspect sociologique sous deux domaines fondamentaux : rapports avec l'espace rural d'une part, avec l'espace urbain d'autre part. Apparaissent en même temps, en dehors des activités commerciales, toutes les grandes réalités sociales : les gîtes d'étape et hôtelleries, les marchés, l'assistance et la maladie, les spectacles, les voyages. Instrument, moyen et levier, la route est également un milieu.

Aspect historique enfin : qui dit route dit tradition, héritage, valorisation. L'Etat y voit un moyen d'inscrire sa puissance dans l'espace. Pendant longtemps l'illusion a été parfaite et l'œuvre de Sully et de Colbert a fait l'objet de savantes études. Qu'en est-il en réalité ? Nous étudierons tour à tour ces trois aspects.

## 2. La route et les conditions naturelles

Cette importance des conditions naturelles a été rappelée à diverses reprises : elle met en évidence le hiatus qui sépare l'inscription théorique des grands itinéraires et la réalité des faits, elle met en valeur l'importance de la voie d'eau, elle fait paraître par des exemples variés tirés du sol ou du relief le rôle des obstacles, telles les montagnes.

### *La route ou le chemin : un réseau hiérarchisé*

Dès avant la coutume de Beaumanoir, une hiérarchisation de droit et de fait s'établit entre grands itinéraires et chemins ruraux ou de moyenne importance.

Dans notre étude de 1958, nous avons regretté l'absence globale d'étude de ces grands itinéraires qui sont essentiellement connus dans leurs terminaux et dans certains tronçons. Constitués plus ou moins empiriquement autour de Paris, ils participent à la mise en œuvre de

rôle de capitale de la ville. Notre vœu a été en partie exaucé. Georges Reverdy, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, a tenté de faire l'*Histoire des grandes liaisons françaises*. Dans la *Revue générale des Routes et des Aérodromes (R.G.R.A.)* il a étudié les chemins de Paris à Lyon (paru en ouvrage à part en 1978), puis les chemins de Paris en Normandie (R.G.R.A., mai 1980), de Paris en Bretagne (*idem*, juin 1980), en attendant que paraissent les autres grandes directions : Paris à Bordeaux et en Espagne ; Paris en Languedoc ; Paris à Marseille ; Paris en Italie ; Paris à Strasbourg et en Allemagne ; Paris et le Nord et, pour conclure, la grande transversale ou les chemins de Bordeaux à Nice. Il reprend ainsi, comme le déclare le préfacier, « la grande tradition des fondateurs du Corps des Ponts et Chaussées, l'étude des infrastructures ». S'y ajoute une série d'études de Jean Mesqui, également ingénieur des Ponts et Chaussées, sur *les Routes dans la Brie et la Champagne historique : histoire et techniques (R.G.R.A., avril 1979 - mars 1980)*. Ces travaux débordent notre période mais ils lui consacrent une place importante.

— La route de la Méditerranée et de l'Italie est la grande route de la civilisation, de la politique, du commerce, des armées. Deux itinéraires sont connus : la route du Bourbonnais par le Loing, la Loire et la montagne de Tarare ; la route de Bourgogne par Dijon ou Autun.

Toutes deux ont fait l'objet de travaux intéressants. Henri Beis a étudié les itinéraires de Paris en Bourgogne d'après les premiers guides routiers de France entre 1552 et 1654 : *La Guide de Charles Estienne* (1552), les *Deliciae Galliae de Quadt* (1603), l'*Itinerarium Galliae* de J. Sincerus (1616), le *Fidèle Conducteur...* (*Ann. de Bourgogne*, t. II, 1930, p. 117-135).

En fonction de ces itinéraires, Henri Drouot après Gaston Roupnel a parfaitement saisi la double vocation de passage et de frontière de la Bourgogne au XVI<sup>e</sup> siècle : voie des armées, des pèlerins, des ambassadeurs ; route aussi des marchands français, lorrains, allemands, suisses, gagnant les foires de Chalon et de Lyon, ou en venant ; pays des hôtelleries animées « distinguant les deux itinéraires, celui des "rouliers" et celui de la "poste" (*Mayenne et la Bourgogne...*, Dijon 1937, p. 5) dont G. Roupnel avait pénétré avec tant de finesse les cheminements secrets.

Les travaux ont été conduits en fonction de certains lieux privilégiés : E. Fournial, La route de Paris à Lyon et l'importance commerciale de Charlieu au bas Moyen Age, dans *Bull. de la Diana*, XXIX, 1946, p. 210-243 (Charlieu place de commerce, gîte d'étape, poste avancé de la monarchie française vers le Rhône et l'Empire tant que Lyon n'a pas été réuni au domaine royal). Chalon a bénéficié des travaux des médiévistes dont ceux de Jean Richard, « Le conduit des routes » (*Annales de Bourgogne*, t. XXIV, 1952), d'Henri Dubois, *Les Foires de Chalon et le commerce dans la vallée de la Saône à la fin*



du Moyen Age (vers 1280 - vers 1430), Paris, 1976, et pour la période moderne de G.R. Bucher, *Annales de Bourgogne*, t. LI, 1979.

L'itinéraire varie en fonction également de l'état du chemin, de la sécurité, des péages ; les voituriers venant d'Alsace ou de Franche-Comté et se rendant à Lyon préfèrent souvent passer par Chalon et y prendre la route de la Saône plutôt que de traverser la Bresse, où les chemins sont rares et en mauvais état (G.R. Bucher). Autres études d'itinéraires effectuées de façon minutieuse, celles de Léon Blin, le grand chemin de Paris à Lyon par la vallée de la Loire au bas Moyen Age. De Decize à Marcigny par la rive gauche, *Bull. philologique et hist. du Comité des Trav. hist.*, 1958, Paris, 1959. Notes sur deux chemins anciens de Lyon au Charolais (*Annales de Bourgogne*, t. XXIX, 1957, fasc. I, p. 7-28), à propos du ravitaillement de la ville de Lyon (avec une carte détaillée), redresse l'erreur qui voyait dans « Chaegne » Charolles, et non Chagny, sur l'artère maîtresse entre le Nord et les pays méditerranéens. Léon Blin de conclure : « D'après ce que nous laisse entrevoir, sur l'évolution du réseau d'entre Saône et Loire, une rapide ena... à bâtons rompus, n'est-il pas permis de dire qu'il y aurait beaucoup à attendre d'une recherche méthodique ? » (*Deux chemins anciens...*, p. 28).

La route d'Espagne est la route de Paris à Bordeaux vers l'Espagne. Héritière des chemins de Saint-Jacques de Compostelle, elle a bénéficié de l'attrait exercé par le pèlerinage. Elle a fait l'objet en mai-juin 1977 d'une exposition au Musée Postal. Une part importante est donnée à l'époque gallo-romaine et aux itinéraires de Saint-Jacques. L'époque moderne n'a pas bénéficié du même examen, mais deux exposés intéressants ont été faits, l'un extrait d'une thèse d'Etat en droit sur *Niort et ses bourgeois au XVI<sup>e</sup> siècle : les courants commerciaux et les itinéraires*, l'autre de M<sup>me</sup> Jeanne Leroy sur la *Route d'Espagne au temps de la poste à chevaux* : la route a été mise en poste, date essentielle, tout au moins dans sa partie médiane, entre Tours et Bordeaux, dès 1480, à peu près en même temps que la route de Lyon. Toutes les sept lieues environ, existent des relais Tours, Port-de-Piles, Châtellerault, Poitiers, Bordeaux ; à chaque relais un chevauteur de l'Ecurie du Roi se met en route. « Prendre soin du grand chemin de Paris à Bordeaux et de Bordeaux à Bayonne, parce qu'il faut particulièrement faciliter le transport par terre des marchandises de France en Espagne », écrit le 5 mars 1683, Colbert à l'intendant de la généralité de Bordeaux.

La route est « une route de grand courrier » où les Maîtres de Poste fournissent deux fois par semaine la « malle » contenant les correspondances officielles ou privées. Y circulent également les charrettes des « Messageries » et depuis 1595, le coche entre Paris et Orléans. Au XVIII<sup>e</sup> siècle, le carrosse l'été, le fourgon l'hiver remplacent le coche. En 1778, paraît la diligence : la fameuse « turgotine ». Suivent les

documents  
et diploma  
ciale (ave  
relle enfi

La ro  
magne de  
dans ses  
blème de  
quable e  
Grands  
1474 Lo  
1440 Fro  
lignes po  
de Tass  
1516 Cl  
postes,  
le royat  
ancien  
impéria

Un  
replac  
xvi<sup>e</sup> si  
p. 81)  
Strasbo  
grands  
mais l'  
cette v  
d'Auve  
vergne  
les rou  
du Mi  
ments  
de Pie

St  
quatre  
neté e  
et des  
reliant  
par C  
Varen  
deux r  
Crève  
Clerme  
les co  
réguliè

documents rassemblés pour l'exposition et qui retracent la vie politique et diplomatique (en rapport avec les ambassades, les traités...), commerciale (avec les ramifications diverses dans les villes portuaires), culturelle enfin.

La route d'Allemagne apparaît au XVI<sup>e</sup> siècle avec le *Voyage d'Allemagne de Henri II* (relation de G. Paradin, G. Zeller), mais elle existe dans ses rapports avec Lyon depuis longtemps (R. Gascon). Le problème des relations avec l'Empire a bénéficié en 1978 d'une remarquable exposition au Musée Postal : *Une poste européenne avec les Grands Maîtres des Postes de la famille de la Tour et Tassis*. Vers 1474 Louis XI établit ses postes sur quelques grands itinéraires dès 1440 Frédéric III a fait appel à la famille de Tassis pour établir ses lignes postales d'Innsbruck vers la Styrie et l'Italie ; en 1500, François de Tassis est nommé Maître des Courriers de Maximilien I<sup>er</sup> ; en 1516 Charles Quint octroie à la famille la direction générale de ses postes, décision importante et qui intéresse la France : relations avec le royaume (notamment au départ de Bruxelles), incorporation des anciennes provinces relevant des domaines bourguignons, espagnols ou impériaux.

Une tentative intéressante a été faite par Guy Cabourdin pour replacer la Lorraine dans l'ensemble des routes commerciales du XVI<sup>e</sup> siècle (*Les voies de communications*, coll. Ass. Interun. de l'Est, p. 81) ; F.J. Fuchs a fait de même pour Strasbourg (*Histoire de Strasbourg*, sous la dir. de G. Livet et F. Rapp, 1981). Les autres grands itinéraires n'ont pas bénéficié de réalisations aussi importantes mais l'élan est donné et le foyer qu'est le Musée Postal continue dans cette voie. Relevons quelques travaux complémentaires : pour la route d'Auvergne, F. Imberdis, Route de Paris au Languedoc à travers l'Auvergne, dans *Bull. de l'Ass. des géographes fr.*, 1929, p. 69-71 ; pour les routes du Languedoc, l'élément important est constitué par le canal du Midi dont nous reparlerons ; pour les routes du Nord, les recouplements sont opérés à la suite des thèses récentes de Pierre Goubert et de Pierre Deyon, joignant les Pays-Bas et l'Artois espagnol.

Si trois routes sont possibles de Paris à Saint-Dizier et trois ou quatre itinéraires de Beauvais à Amiens, il convient de relever l'ancienneté et la permanence de certains itinéraires révélés par les guides et descriptions du royaume : par Amiens passe la voie la plus directe reliant les ports de Calais ou de Boulogne à Paris. Elle est recommandée par Charles Estienne en 1552 et, dix ans plus tard, par Olivier de Varenne qui décrit la ville « grande et populeuse ». D'Amiens à Paris, deux routes sont indiquées dans « *Le Guide des chemins...* » : l'une par Crèvecœur et Beauvais, l'autre un peu plus à l'est, par Breteuil et Clermont, route empruntée par la Poste, les Messageries royales et les courriers entretenus par l'échevinage ; les deux itinéraires figurent régulièrement dans les descriptions routières (*Tableau portatif des*



*Gaules de 1646*, J. Boisseau) et le Mémoire rédigé par l'intendant, en réponse à un questionnaire de 1720 (A.D. Somme, C 1345, Intendance. Réponse à un questionnaire sur les grands chemins de charroi. Signalé par P. Deyon, *Amiens... capitale provinciale*, p. 88).

La réalité : « une hiérarchie d'entretien ». Plus que la route, c'est du chemin dont il s'agit. En 1701, Phélypeaux, intendant à Paris, se plaint « que les grands chemins soient défoncés par les chargements trop lourds des rouliers » et demande un arrêt pour interdire d'atteler plus de 4 chevaux à leurs voitures ; pareil règlement existe déjà en Normandie « et ne gêne point le commerce ». Le contrôleur général refuse et répond « différemment ». Sur ce mauvais état des chemins, les textes sont innombrables et nous n'y insisterons pas. A part un itinéraire comme celui de Paris à Orléans (« le Pavé du Roi »), l'état des routes est lamentable, et constitue un frein à l'essor économique. Le portage est essentiel, les approvisionnements sont le fait de muletiers menant en convois des animaux de bât, le voyage à pied est le lot de la plupart.

Le caractère essentiel reste donc la fixité de l'itinéraire d'ensemble et les modalités évolutives du tracé dans le détail. Variations limitées sans doute pour des raisons diverses : sol, climat, relief mais surtout liées à des événements plus ou moins imprévus, une rencontre, l'existence d'une bonne auberge ou la classique rupture d'essieux.

*Le rôle primordial des rivières, des fleuves et des canaux :  
nature, fonctions, difficultés*

Autre affirmation fondamentale mais dont il reste à apporter la preuve : le rôle essentiel de la voie d'eau que soulignent tous les mémorialistes et de rappeler Vauban : « Tout cela se mène facilement par eau et à peu de frais parce qu'un bateau de raisonnable grandeur, en bonne eau, peut à lui seul avec 6 hommes et 4 chevaux, mener la charge que 200 hommes et 400 chevaux auraient bien de la peine à mener par les charrois ordinaires. »

Affirmation exacte dans son principe — partout où elle existe, la voie d'eau est préférée à la voie de terre —, mais qui donne à réfléchir par les conditions explicitées : à peu de frais, en bonne eau, de raisonnable grandeur... : s'agit-il d'un effort d'utilisation, d'un idéal à atteindre, ou d'une réalité ? seule l'enquête par régions et par bassins, selon les exigences de l'ancienne géographie, peut nous répondre, le point de départ demeurant de Louis Coulon, *Les rivières de France...*, Paris, 1644, 2 vol. in-8°. Les deux éléments, routes de terre et routes fluviales, apparaissent inextricablement liés, comme au sein d'un même voyage.

Là encore il serait souhaitable d'avoir des études d'ensemble semblables à celles que nous ont données les géographes et notamment Roger Dion pour le *Val de Loire*. Nous en sommes encore au stade de la

monographie descriptive, dans la dépendance souvent du processus d'utilisation, plus que de l'étude objective du bassin (alimentation, régime...) d'une importance considérable mais dont les données sortent de l'épure locale.

Pour la Seine, Paris a bien entendu fixé les regards et attiré les études. Excellente vue d'ensemble dans B. Gille, *Paris. Fonctions d'une capitale. Aperçu méthodologique et bibliographique* (pour la fonction économique, p. 119), rappelle la formule de M. Poëte : « Paris fille de la Seine et capitale royale... », cite Picarda, *Les marchands de l'eau*, 1901, et note les lacunes de cette histoire. G. Beaudoin, dans *Paris et la batellerie...*, étudie les rapports entre la ville et la capitale : « au cours des deux millénaires de son existence..., Paris a progressivement étranglé la Seine en resserrant son lit et en le surhaussant » et d'ajouter : « Le tableau de Paris de l'Ancien Régime est trompeur ; il nous montre une ville traversée par sa rivière... Paris est moins partagé en deux moitiés par la Seine... que séparé en deux parties, amont et aval, par l'invisible « vallée de misère » qui interrompt la route de l'eau... » (p. 10).

Les conditions de navigation ont fait l'objet d'études surtout du côté aval : c'est la partie qui va à la mer puissamment colonisée par l'homme. C'est le thème lyrique par excellence. A. Sadourny cite Farin, du XVIII<sup>e</sup> siècle, « la Seine forme le plus beau quai que l'on puisse voir » et il étudie les conditions de transport aux XIII<sup>e</sup> et XIV<sup>e</sup> siècles : en aval de Rouen, avec les ports ; 8 à 14 chevaux pour la remontée vers Paris, abondance de péages, embarcations diverses : bastels aux tonnages faibles, nef, foncets, les plus petits ; les produits transportés ? le vin, le sel, la pierre (*Annales de Bretagne*, 1978, p. 231-244). Différentes parties du fleuve ont ainsi fait l'objet d'études limitées en fonction souvent des villes traversées et de leur rapport avec le fleuve : entre les deux éléments les contacts sont incessants et les remodelages successifs.

Quelques affluents ont bénéficié d'études récentes. Claudine Billot a analysé Chartres et la navigation sur l'Eure à la fin du Moyen Age (*Annales de Bretagne*, 1978, p. 245-259). C'est un aspect inhabituel de la ville que l'on imagine plus volontiers dominant la plaine aux blonds épis houleux. Au XV<sup>e</sup> siècle, les Chartrains ont rendu l'Eure navigable (approfondissement du lit, suppression de nombreux gués, enlèvement des pierres des moulins ruinés par la guerre, construction d'une trentaine de portes à bateaux, et entretien de chemins de halage). Des résistances se font jour, dont celle de Nogent-le-Roi qui était l'ultime étape. Le 25 avril 1715, le sr. Hedelin, lieutenant général et maître particulier des eaux et forêts de Nemours, émet le projet d'un canal de Montargis à la Seine : la construction en serait facile, les voituriers acceptant de payer les mêmes droits que ceux payés sur le canal de Briare et le canal d'Orléans (*Boislisle, Correspondance..., passim*).

La Loire a bénéficié des travaux d'un des premiers géographes français Roger Dion. Nous ne reviendrons pas sur sa magistrale étude des



turcies et des travaux sur le fleuve, sage parce qu'obéissant (*Le Val de Loire*, Tours, 1934). Un article récent et excellent de François Billacois, « La batellerie de la Loire au XVII<sup>e</sup> siècle » (*Rev. d'hist. mod. et cont.*, t. XI, juil.-sept. 1964) rappelle l'ouvrage de P. Mantellier, *Histoire de la Communauté des Marchands fréquentant la rivière de Loire et fleuves descendant en icelle* (3 vol. in-8<sup>o</sup> et glossaire, Orléans, 1864), insiste sur les faiblesses sociales (barrière entre marchands-voituriers et marchands-négociants) et techniques : « les caprices de la Loire et les volontés des négociants mènent le jeu ». L'extrême souplesse de l'organisme, l'ingéniosité des hommes, la « longue expérience » et le « bon jugement des marinières » compensent ce que leurs outils ont de fruste et de conclure : « la prospérité de la batellerie sur la Loire au XVII<sup>e</sup> siècle n'est pas faite d'audace et d'ambition, elle est faite de prudence patiente et de ténacité taciturne ».

Ajoutons les résultats d'un colloque récent tenu à l'Université de Saint-Etienne en octobre 1978 sur *La Loire et l'aménagement ligérien* : 18 communications sur la maîtrise et l'utilisation de l'eau dans le bassin de la Loire qui n'apparaît pas, cependant, comme « un cadre régional », tant est grande la disparité entre l'amont (et nourri d'études) et l'aval relativement plus pauvre. Citons pour le premier, M.A. Herubel, *Les origines des ports de la Loire maritime*, Paris, 1932, et différents D.E.S. signalés par Jean Meyer dans *l'Armement nantais...*, Paris, 1969.

La Garonne a été examinée avec la grande œuvre du canal du Midi et la thèse de P. Deffontaines, *Les hommes et leurs travaux dans le pays de la Moyenne Garonne*, Lille, 1932. Une mention importante doit être accordée au Lot, objet des soins de J.B. Colbert. Dès 1664, Pellot propose à ce dernier de rendre la rivière navigable par corvées afin d'éviter les péages : « Ne pas confier ce travail à une compagnie qui établirait des droits sur les marchandises ce qui réduirait à néant les avantages de la navigation. » Trois ateliers sont établis « pour faire des écluses doubles » et obtenir une navigation plus sûre et plus commode comme celle du canal de Briare (à la façon des Hollandais). Quatre mois plus tard, Pellot note que 18 écluses restent à faire sur les 21 prévues. Le 9 août 1666, il écrit que le Lot est entièrement navigable de Lustrac à Villeneuve (*Depping, Correspondance*, I, 5 mai 1664 au 9 août 1666).

Autre affluent qui a fait l'objet d'études, la Dordogne, dans un article sur l'activité d'un maître de bateaux au milieu du XVII<sup>e</sup> siècle (*Annales du Midi*, 1970, n<sup>o</sup> 82) et de Léon Dautrement, *Propos d'antan sur la Dordogne limousine*. Les « grands passages de l'eau » à Argentat du XIII<sup>e</sup> au XIX<sup>e</sup> siècle (*Bull. soc. arch. Corrèze*, XCVIII, 1976, p. 125-129), et surtout la thèse de doctorat de A.M. Cocula-Vaillières, *Les gens de la rivière de Dordogne (1750-1850)*, Lille, 1979 (atelier de reproduction des thèses, 2 vol. 740 p., 99 fig.), légèrement postérieure à notre période mais qui part de l'importance, au cours des âges, de la Dordogne.

« large  
le lien  
essentie  
fleuve,  
le cadr  
réseau  
nance  
« il se  
étudie  
et fluv  
(les b  
sur le  
total  
gens  
mond  
vérita  
Trava  
(1706  
René  
soc. a  
inten  
« le t  
pend  
de la

bassi  
1917  
paru  
Les  
nous  
gatic  
(Ard  
d'un  
trans  
parfo  
l'imp  
sont  
plat

aussi  
men  
d'aut  
et à  
inter  
navig

« large avenue de tous temps, active et peuplée (qui) apparaît comme le lien vivant entre Causse, Limargue... et l'Océan ». Une construction essentielle : « le calendrier des crues et la succession des havres du fleuve, l'instabilité du lit et les caprices des bancs de sable fixent le cadre spatial et temporel de la vie des riverains ». S'y ajoute un réseau de règlements qui fixe la vie économique sur le fond de l'ordonnance de 1669 sur les eaux et forêts (travaux de Michel Devèze) : « il semble que rien ne se passe, hormis le quotidien ». L'auteur étudie trois aspects : 1. L'adaptation des hommes au milieu ripuaire et fluvial ; 2. L'existence d'un monde fait de tensions et de conflits (les bateliers s'opposent aux paysans — empiètement des champs sur les chemins de terre —, aux pêcheurs, aux fermiers des bacs, au total un monde fragile ; 3. Les rapports entre le comportement des gens et les traits originaux du milieu qu'ils habitent : il s'agit d'un monde d'hommes (la femme apparaît au hasard d'une description ; le véritable couple ? l'homme et le bateau). Ajoutons de Chalard Yvon, Travaux entrepris pour rendre la Dordogne flottable et navigable (1706-1732), *Bull. soc. arch. Corrèze*, XCVIII, 1976, p. 129-142 et de René Larivière, La navigation sur la Vézère du XVIII<sup>e</sup> au XIX<sup>e</sup> siècle, *Bull. soc. arch. Périgord*, XCV, 1968, 3, p. 165-199. Suit l'Aveyron. Le Gendre, intendant à Montauban, écrit à Rouillé du Coudray (31 août 1701) que « le bois peut devenir très commun et à bon marché en rendant l'Aveyron, pendant une lieue et demie, navigable : on en fera venir tout le bois de la forêt de la Grézigne » (Boislisle, *Correspondance*, t. II).

Le Rhône a bénéficié de la thèse de Daniel Faucher sur *Plaines et bassins du Rhône moyen entre bas-Dauphiné et Provence*, Valence, 1917 ; du « Que sais-je ? » de J. Ritter, *Le Rhône*, et de divers travaux parus dans les *Etudes rhodaniennes*. Rappelons l'analyse de M. Rossiaux, Les haleurs du Rhône au XV<sup>e</sup> siècle (*Annales de Bretagne*, 1978) dont nous reparlerons. A signaler, également, une étude de F. Denel, La navigation sur le Rhône au XV<sup>e</sup> siècle d'après les registres de péage de Baix (Ardèche), dans *Annales du Midi*, n° 82, 1970, p. 287-295 ; registres d'un intérêt exceptionnel car ils révèlent la date du passage, le nom du transporteur, le type de bateau, le poids et la nature du chargement, parfois le nom du propriétaire et la taxe payée. Là encore se retrouve l'importance du sel, des grains, du bois, des draps ; les types de bateaux sont étudiés (barques, carratons, sapinières, navioles et nadels...), à fond plat en général et d'un faible tirant d'eau.

Parmi les affluents, la Saône a retenu l'attention à diverses reprises, aussi bien pour son rôle propre dans les transports que comme instrument de liaison avec le Doubs, d'une part vers la Meuse et la Seine, d'autre part vers le Rhin. Les problèmes se posent à la monarchie au fur et à mesure des incorporations territoriales. Le 14 juillet 1705, de Bernage, intendant de Franche-Comté, évoque la possibilité « de rendre la Saône navigable jusqu'à Lyon et d'avoir ainsi la possibilité de transporter



des marchandises jusqu'à la Méditerranée » (Boislisle, *Correspondance*, t. II) ; déjà en 1699, le marquis de Broissia avait demandé la protection du Contrôleur général pour rendre le Doubs navigable jusqu'à Dole. Il l'est déjà depuis Verdun au confluent de la Saône jusqu'au Petit-Noir, il n'y a plus que 3 ou 4 lieues à faire et peu de dépenses (*idem*, 29 oct. 1699). En 1704, de Bernage reprend le problème — le fait essentiel demeurant que le Doubs n'était pas navigable à Besançon. Un seul port sur la Saône, Gray. « Tout ce qui navigue au-dessus s'embarque dans de très petits ports d'aucune considération. » Y sont transportés : blés, vins, foin, bois et fer. Le Doubs n'est pas navigable jusqu'à Dole mais seulement flottable (*idem*, 4 nov. 1704).

A signaler enfin L. Bonnamour, du musée Denon, de Chalon-sur-Saône, qui s'intéresse aux problèmes d'archéologie de la rivière (trouville de dragages...) et à l'aspect ethnographique. Signalons également l'exposition faite en 1979 à la Maison de la culture de Chalon : *La Saône : une rivière et des hommes* (avec une note succincte de F. Vialette consacrée aux anciens bateaux de Saône en bois). Une ville de la Saône a bénéficié ces dernières années d'études d'exceptionnelle valeur et, par là même, la rivière qui la traverse : Chalon. L'ouvrage déjà cité de Henri Dubois, *Les foires de Chalon et le commerce dans la vallée de la Saône à la fin du Moyen Age (vers 1280 - vers 1430)* Paris, Université I. 1976, 632 p. (C.R. Ph. Braunstein, dans *Annales*, janv.-févr. 1979, p. 172-179) et un article de Georges René Bucher, Le commerce du port de Chalon au XVIII<sup>e</sup> siècle (dans *Annales de Bourgogne*, t. LI, 1979, p. 158-185). Ce dernier analyse les conditions de la navigation, qui est la plus aisée entre Lyon et Chalon ; au-dessus de Chalon, elle devient hasardeuse. Chalon est le terminus des plus gros bateaux qui remontent la Saône ; grâce au pont Saint-Laurent — ni Verdun, ni Tournus n'ont de ponts —, la communication est établie avec la Franche-Comté et l'Alsace ; Chalon entrepôt des deux mers.

Le Rhin est entré depuis peu, sur une partie de son cours, dans la communauté française. Vauban le connaît bien pour l'avoir pratiqué pour ses fortifications aussi bien à Strasbourg qu'à Neuf-Brisach : pour les premières, il a fait construire le canal de la Bruche. En 1708, La Houssaye, intendant d'Alsace, annonce la construction d'un canal parallèle au Rhin de dix lieues de long de la Wantzenau à Seltz, construit par corvées pour suppléer à la navigation du Rhin, interrompue pendant la guerre : « ce canal a été fait pour épargner à l'avenir à l'Alsace des voitures par terre, qu'elle n'était plus en état de fournir ». Ce canal, précurseur du grand canal d'Alsace, figure sur la carte de Cassini. Il sera abandonné une fois la paix revenue (G. Livet, *L'intendance d'Alsace...*, p. 627-633).

L'utilité des cours d'eau est incontestable ; une des plus anciennes, le flottage et trains de bois, depuis leur invention, jusqu'au XIX<sup>e</sup> siècle, de la montagne à la capitale, semblent ne pouvoir être remplacés. Ils ne

sont pas  
avec futai  
deux hom  
met 8 tra  
M.J. Gigo  
bois par  
comme le  
bois aux  
d'hist. m  
est riche  
de la pe  
ques, so  
comme l  
l'onomas  
l'auteur

L'a  
que, l'a  
Morvan  
sives, le  
en train  
tion à  
de reter  
Paris à  
radeaux  
social q  
rivière,  
« héros  
(1843).  
(Musée

Le  
contrôl  
qui co  
Strasbo  
L'inten  
mentati  
le Thor

Le  
naturell  
des An  
au XV<sup>e</sup>  
de tract  
de tous  
du fleu  
Rhône  
au XV<sup>e</sup>





vement humain jusque vers 1475, les haleurs sont les « enses » du nom de la large bretelle de chanvre passée en bandoulière. L'auteur étudie la composition sociale du corps des haleurs, professionnels ou d'occasion, mis en route par les patrons, véritables entrepreneurs, quand il s'agit de convois : le soir on campe dans les îles ou dans les bourgs riverains. Avec le XVI<sup>e</sup> siècle, apparaît le système des équipages, où hommes et chevaux sont mêlés. Disparition progressive des haleurs pour dettes...

Ce problème des équipages rejoint celui des coches d'eau. Des études seraient nécessaires sur ces relais fluviaux situés, quelquefois dans les villes, quelquefois aux carrefours d'affluents, ou, plus généralement, aux points de rupture de charge. Notons l'importance du trafic du sel qui remonte des marais de Peccais vers les entrepôts de Beaucaire, d'Orange et de Pont-Saint-Esprit, partant de là vers les grands centres de redistribution de Valence, Vienne et Lyon où s'accroissent les besoins en salaison d'une population en augmentation sensible, ou vers le Valais et les cantons suisses, dans la mesure où ces derniers apprécient cette variété de sel destiné à leurs fromages (G. Livet, *Instruction aux Ambassadeurs... Suisse* ; Dubois, *Le sel dans le Valais...* ; J. Ritter, *Le Rhône*).

Les ports fluviaux ont suscité moins d'intérêt que les ports maritimes. On les considère en général, même lorsqu'ils ont donné naissance à la cité et participé à son développement, comme des parties d'un tout ne méritant pas toujours une étude particulière.

En ce qui concerne la Seine, Paris est privilégié (*colloque cité*, 1961), par l'existence de musées de la Batellerie à Saint-Mandé et au Centre Georges-Pompidou. Dans sa brochure, F. Beaudoin distingue les ports d'amont et les ports d'aval, de part et d'autre du barrage urbain que constitue l'ensemble « île-ponts » de la Cité. Les premiers profitent du vaste plan d'eau calme et profond pour un développement important, point d'arrivée des frêts pondéreux qui descendent la rivière, déchargés des bateaux, remontent à vide la rivière, halés par les hommes ou les chevaux, ou bien sont « déchirés » à Paris, les bois récupérés étant utilisés à la construction des maisons. Pour les seconds, ports d'aval, les conditions sont inverses : il faut remonter le courant, la taille des bateaux change ; ce sont des « besognes » bateaux normands de grandes dimensions. Le Palais du Louvre, cité gouvernementale, entretient à lui seul une activité économique et un mouvement de batellerie important. S'esquisse ainsi un type d'analyse des catégories portuaires : ports au foin, au blé, au bois... qui spécialisent les quais.

Pour les autres villes, des études semblables peuvent être faites : elles existent pour Strasbourg, port sur l'Ill avec la douane, point de rupture de charge et non port du Rhin. Chalon doit à sa situation sur la Saône sa prospérité, Lyon au confluent (Travaux fondamentaux de Richard Gascon et de Jean-François Bergier).

Une  
fleuves  
des chem  
d'arbuste  
humains.  
dements  
lit primi

De  
les crues  
daine, i  
inondati  
Corresp  
à Mont  
de Sain  
8 millie

La  
qui on  
dans c  
cipes  
des ar  
des île  
et éph  
consis  
de rés  
égaler  
nom à

C  
urbain  
Notor  
Sama  
elles  
lerie.

être  
siècle  
Trait  
ponts  
dépar  
const  
régio  
trafic  
et de  
de S  
Neui  
par l

Une remarque de Vidal de la Blache demeure essentielle : « Les fleuves, dans nos contrées d'Europe, n'ont pas été, autant qu'on le dit, des chemins primitifs des peuples. Leurs bords, encombrés de marécages, d'arbustes et de broussailles, ne se prêtaient guère aux établissements humains. » S'y ajoutaient également les craintes fréquentes de débordements et d'inondations s'étendant largement de part et d'autre du lit primitif, indistinct à bien des époques.

De là l'intérêt de l'étude des régimes des fleuves tel M. Willem pour les crues de la Sambre (*Revue du Nord*, 1959) ; le 8 janvier 1711, Trudaine, intendant en Bourgogne, annonce à Versailles que de grandes inondations ont entravé la navigation sur la Saône et le Rhône (Boislisle, *Correspondance*, t. II). Les 6 et 18 juin 1712, Le Gendre, intendant à Montauban, note les inondations qui ont fait des dégâts considérables de Saint-Béat à Cahors et à Villefranche ; ils sont estimés à plus de 8 millions (*idem*).

Le Moyen Age a vu la construction d'un certain nombre de ponts qui ont frappé l'imagination. Les XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècles n'enregistrent pas dans ce domaine des mutations techniques importantes ; les mêmes principes demeurent : réunir par une route reposant sur des piles ou sur des arches les deux rives du fleuve, si possible en utilisant le relais des îles situées au milieu du fleuve. Le pont est, par destinée, fragile et éphémère, quand il est en bois : la transformation importante va consister à substituer au pont de bois un pont de pierre susceptible de résister aux inondations toujours redoutées. Intérêt économique mais également politique et social : chaque roi ou magistrat veut attacher son nom à une construction de ce type, notamment dans la capitale.

Quelques travaux ont traité des ponts en fonction de l'urbanisme urbain, le type le plus connu étant le Pont Neuf (Fr. Boucher, 1925). Notons le rôle des pompes hydrauliques du pont Notre-Dame et la Samaritaine qui constituent le premier système d'adduction d'eau urbain ; elles gênent considérablement la navigation (F. Beaudoin, *Paris et la Batellerie*..., p. 7).

Une nomenclature générale voire une typologie des ponts pourraient être établies suivant l'exemple donné par Gauthier au début du XVIII<sup>e</sup> siècle (H. Gauthier, *Traité des chemins*, Paris, 1721, avec croquis, et *Traité des Ponts*, Paris, 1725, avec croquis). Etude de A. Chatelain, Les ponts du Rhône (*Ann. de Géographie*, 1944, p. 109-140). Le point de départ réside dans la trilogie, gué, bacs, ponts, face à l'obstacle que constitue le cours d'eau. Ainsi pour la traversée de la Seine dans la région parisienne : les ponts y sont rares compte tenu de l'intensité du trafic. Yvonne Bézard rappelle que l'on n'y trouve en dehors de Paris et de Passy que le pont de Corbeil, le pont de Charenton et le pont de Saint-Cloud. On tâchait d'y suppléer à l'aide de bacs à Choisy, Neuilly, Asnières, Argenteuil, Chatou. Le Pecq. Les bacs étaient loués par les seigneurs des rivières. Jehan Bouillot, laboureur, a pris le port



d'Asnières à bail à l'abbaye de Saint-Denis pour 112 L (*op. cit.*, p. 192).  
Le pont Saint-Laurent tient la ville de Chalon.

Un peu partout les bateliers utilisateurs du fleuve s'en prétendent les propriétaires du fait des privilèges qu'ils ont obtenus des pouvoirs publics ; à Paris où le rôle économique de la Seine — que nous connaissons fort mal, au moins avant le xv<sup>e</sup> siècle — a pour base essentielle une institution fort mal connue également, la *Hanse parisienne des marchands de l'eau* qui étend son monopole du pont de Mantes au grand pont de Paris, contrôlant le trafic de la Seine et de ses affluents, provoquant l'hostilité des Rouennais (B. Gille, *Fonctions économiques de Paris, dans Paris fonction d'une capitale*, p. 115-129).

A Orléans et tout le long du Val de Loire, s'affirment les privilèges des bateliers.

A Amiens, les marchands se heurtent au monopole, à tour de rôle détenu par les bateliers de la Somme, les « gribanniers » ; le règlement du 12 mars 1672 impose à ces derniers un tarif et les rend responsables des avaries survenues aux marchandises. En 1724, le monopole et le tour de rôle sont supprimés : « Le privilège corporatif, note P. Deyon, a été plus facilement enlevé, avec l'aide du pouvoir, que le privilège seigneurial. » En amont d'Amiens, la navigation est entravée par l'irrégularité du débit et la présence de trop nombreux gués : un aménagement serait nécessaire pour régulariser le tronçon Bray-Péronne (9 écluses seraient à établir, Colbert y renonce en juillet 1680) et ménager la liaison Somme-Oise : Law s'y intéresse ; le tracé est favorable à Saint-Quentin ; le canal est ouvert en 1738 après cinquante ans de tergiversations. Obstacles dans la ville même d'Amiens : sur chacun des deux bras de la rivière, le chapitre cathédral possède un moulin ; au nord a été aménagée une ceinture navigable, le chemin de l'eau, mais les retenues créées par les moulins provoquent un envasement général ; en vain l'échevinage veut-il racheter au chapitre « la seigneurie de l'eau ». Les bateaux ne peuvent entrer et sortir dans le chenal qu'un seul à la fois et avec beaucoup de peine. En 1738 est construit à l'ouest de la ville un nouveau bassin mais une rupture de charge se produit toujours entre trafic d'amont et trafic d'aval. P. Deyon constate : « Dans cette question comme dans celle du droit de travers, les intérêts du négoce n'avaient pu l'emporter sur les vieux titres seigneuriaux (*Amiens*, p. 95, est cité Massiet du Biest, *Les ports fluviaux et le chemin de l'eau à Amiens...*).

Les obstacles naissent, au moment de la création des canaux, des riverains eux-mêmes, réticences déjà notées à propos de l'entretien de la route ; nous les retrouvons avec Jean Richard dans un article des *Annales de Bourgogne. Travaux et recherches : la route, voies de communications et « nuisances » au XVIII<sup>e</sup> siècle* (1976, p. 56-57). Les canaux sont inutiles à la vie des villages qu'ils côtoient, ils coupent les routes et chemins, prélèvent des terres et surtout des prés dans les fonds des

vallées  
est tyr

N

et du

compt

Anne-

les da

parfoi

destin

2 bat

est un

1906

bonne

de L

produ

et de

print

de b

cial

Midi

le m

que

blen

xiv<sup>e</sup>

faud

l'env

Char

vain

préc

l'ext

le p

auto

leur

côté

à la

qui,

nant

172

entr

le co

nier

trop

vallées pour l'eau et le chemin de halage ! Le cas du canal du Nivernais est typique à cet égard.

Nous n'avons que peu de renseignements sur la vie des bateliers et du « peuple » qui vit de l'eau et sur l'eau. A partir d'un *Livre de comptes du batelier Jean Planteau* (de septembre 1648 à mai 1659), Anne-Marie Cocula donne la description de ses voyages sur la Dordogne, les dates de ceux-ci, le nom des bateaux, les cargaisons, les destinataires, parfois le prix du fret, le coût du voyage, le lieu de chargement et la destination. Dans les années favorables, on compte 40 voyages avec 2 bateaux. La vie du batelier dépend de celle du fleuve : l'automne est une saison privilégiée. Au congrès du Sud-Ouest tenu à Bergerac en 1906 a été donnée la définition d'une « année moyenne » : 70 jours de bonne navigation, 136 moyens, 159 de navigation difficile pour la partie de Limeuil à Castillon. A ce rythme saisonnier répond le rythme des produits transportés : le batelier a souvent affaire à un trafic précipité et déséquilibré. Bordeaux est la destination privilégiée de l'hiver, du printemps et des rares voyages d'été. Les activités multiples du maître de bateau sont énumérées : batelier, transporteur, intermédiaire commercial et financier, marchand et propriétaire des bateaux. (*Annales du Midi*, 1970, n° 82, p. 21-45). Au marchand transporteur correspond le marchand batelier ou le batelier, chef d'entreprise, au même titre que son collègue de la route.

Les travaux sur les fleuves peuvent être en rapport avec les ensablissements de certains ports, comme en Languedoc. A Aigues-Mortes, au XIV<sup>e</sup> siècle, les autorités dépensent 320 000 francs à cet effet. « Il faudrait, disent les contemporains, pour purger le port des sables qui l'envahissent, établir un canal dans lequel on ferait passer le Rhône. » Charles VI signe des lettres patentes qui prévoient cette création ; en vain. Quelques villes ou corporations se cotisent en vue d'un travail précis : à Rennes sur la Vilaine, à Toulouse sur la Garonne « pour l'extirpation des rochers qui gênent la navigation ».

Les grands projets ne manquent pas, tel, au début du XVII<sup>e</sup> siècle, le projet d'un « grand canal destiné à donner cours à la rivière de Seine autour de la bonne ville de Paris ». L'on paye des ingénieurs, des contrôleurs, mais les nécessités du temps entraînent l'abandon. De son côté, Richelieu a pensé à établir un canal de jonction de la Gironde à la Seudre « pour faciliter le commerce de Bordeaux ».

Les résultats des travaux sont souvent décevants : « une gribanne qui, autrefois, faisait Saint-Valéry-Amiens en 3 jours, y consacre maintenant 8 à 9 jours », déclarent en 1720 les gribanniers qui réclament en 1725 le doublement de leur tarif : effectivement, en dépit des travaux entrepris sous Louis XIII, puis, avec Colbert, des bancs instables barrent le cours inférieur de la Somme. Si les vents sont contraires, les gribanniers ne peuvent avancer que par le flux de marée et, si les eaux sont trop basses ou trop hautes, toute navigation est interrompue. Souvent



pendant les trois mois d'hiver, aucune marchandise n'atteint plus Amiens par la rivière (P. Deyon, *Amiens*, p. 94).

Autre projet, évoqué par P. Goubert (p. 88), dès le xv<sup>e</sup> siècle, les gens de Beauvais songent « à faire porter leur rivière », le Thérain : projets de navigation en 1485-1484, 1567, 1583, 1588, 1604, 1614, 1698 avec Vauban, 1718, ... sans compter plus tard la « fièvre des canaux » qui va sévir à Beauvais comme ailleurs, de 1780 à 1840. Initiatives royales, marchandes, ou nées des ingénieurs, se heurtent aux difficultés financières — « la ville n'a point de deniers » — ou juridiques et techniques : l'opposition constante des chanoines de la cathédrale qui possèdent les 25 des 30 à 40 moulins que le Thérain fait tourner de Beauvais à Creil, écrasant les blés.

Autres projets, ceux qui concernent l'estuaire de l'Adour, les projets de liaison avec Arcaçhon et la Garonne (*Bull. Soc. Sc. Lettres et arts de Bayonne*, 1978, numéro spécial).

Les remarques de R. Musset, La canalisation des rivières en France (*Annales Géogr.*, 1938, p. 500-505), sont toujours valables, rejoignant les indications du *Mémoire de Vauban* sur la navigation des rivières (1698), dans Boislisle, *Mémoire... Généralité de Paris*, 1881 et l'ouvrage de F. Dutens, *Histoire de la navigation intérieure de la France*, 2 vol., 1829.

Différents éléments doivent être réunis pour réaliser cette jonction des bassins, grande pensée de la monarchie, qui, seule, peut faire de membres dispersés un organisme cohérent, efficace et complémentaire.

Techniques d'abord, moins dans la construction proprement dite, qui s'opère toujours par pelle, pioches, brouettes et paniers avec des procédés de levage plus ou moins astucieux, que dans le tracé d'ensemble. Deux innovations importantes dans ce domaine : 1480, invention de l'écluse à sas ou à double porte qui permet aux bateaux de franchir sans peine une différence de niveau à la montée comme à la descente : Léonard de Vinci en serait l'inventeur (?); 1525, procédé de bief de partage permettant de réunir les deux versants d'une chaîne de montagne en assurant le franchissement des faites par un bief supérieur alimenté par les eaux dérivées de différents réservoirs placés à un niveau encore plus élevé. Adam de Craponne, ingénieur né en 1525, aurait eu cette idée ; il fournit à Henri II un plan de canal du Languedoc où il expose ce système. Riquet le reprendra. Une étude fondamentale de ces problèmes de R. Thenu, *Les écluses avant le XVII<sup>e</sup> siècle. Recherches sur les origines des écluses à sas*, éditions de la Navigation du Rhin, Strasbourg, 1979 (avec un tableau chronologique du développement des écluses à sas avant le xvii<sup>e</sup> siècle, p. 13).

Mais où trouver les sommes importantes que nécessite l'exécution des travaux aussi considérables ? Deux sources sont tour à tour examinées ou employées : les fonds publics — du roi ou des Etats —, les fonds

privés — particuliers ou sociétés de commerce. Comment faire ouvrir la bourse royale ? Plus peut-être pour des questions de prestige que d'utilité directe. De là l'intérêt pris par la monarchie aux communications Océan-Méditerranée, que ce soit le projet de Sully ou celui de Colbert. Les Etats sont plus sensibles aux intérêts de la province : ceux du Languedoc, de Bourgogne : certaines villes de même, telle Lille.

Sans être axés directement sur ces problèmes, les volumes de la collection Privat — ceux de l'histoire des provinces, comme ceux des villes — font une place à ces réalisations, mais le plus souvent en fonction des intendants, en oubliant que ceux-ci ne sont quelquefois que les porte-parole des oligarchies au pouvoir ou des groupes de pression influents et permanents. Quant aux fonds privés, ils posent la question d'une fourniture immédiate, considérable et durable en vue d'une rentabilité assurée ; ce sera le cas du canal du Midi, l'attribution de la concession étant érigée en plein fief avec toute justice et droit de « châtellenie ».

Pour les canaux, « œuvres superbes et audacieuses », le point essentiel reste la jonction des bassins fluviaux voisins ou la jonction des mers et la résolution des isthmes européens, notamment l'isthme français et la jonction Océan-mer Méditerranée qui, outre la France, intéresse également l'Angleterre et les pays du Nord.

Le canal de Briare est le modèle du genre. Un travail déjà ancien de Lèbe-Gigun : Cosnier et les origines du canal de Briare (*Annales des Ponts et Chaussées*, 1889, t. II, n° 44, p. 509-557) montre l'importance de cette navigation pour l'approvisionnement de Paris et le rôle joué par Hugues Cosnier, déclaré adjudicataire en Conseil du Roi les 28 janvier et 5 février 1604, moyennant la somme de 505 000 livres : il a acquis les connaissances techniques nécessaires, notamment dans la confection des écluses à sas qu'il déclare, non seulement plus commodes que les perthuis pour franchir les chutes, mais demandant beaucoup moins d'eau. Notons l'intervention directe de Sully, 6 000 hommes de troupe travaillent au canal ; en 1608 le roi et la reine le visitent. La retraite de Sully entraîne un arrêt des travaux. Cosnier élabore d'autres projets : jonction de la Meuse et de l'Aisne, repris par Louvois en 1684, exécuté en 1830 ; canal de Saint-Denis à l'Arsenal en 1618 soumis au roi : « plusieurs bâtiments, canaux, fontaines, réservoirs d'eau pour le lavement des lieux et aux ouvrages non seulement pour la purgation de l'air de Paris mais pour la commodité des voitures et encore pour la décoration et embellissement de la ville ». Cosnier meurt en 1629.

Par lettres patentes de 1638, Guillaume Boutheron et Jacques Guyon obtiennent la concession du canal de Briare et le privilège exclusif d'y faire naviguer des bateaux. Ils doivent rembourser les héritages que Cosnier a aliénés. Ils ont droit de justice sur toute l'étendue du canal, l'appel étant réservé à l'hôtel de ville de Paris, attentif à maintenir sa juridiction sur les affluents de la Seine. Les lettres patentes de 1642



accordent aux suppliants le droit de percevoir un péage au lieu du privilège exclusif de navigation (pour éviter les inconvénients des transbordements). Le produit du canal n'est pas toujours en rapport avec les dépenses qui y sont faites, surtout après l'ouverture du canal d'Orléans en 1643. La concurrence joue entre les traitants qui afferment les péages.

Le travail a été repris par J. Pinsseau, *Le canal Henri IV ou canal de Briare, 1604-1943*, Orléans, 1943, qui poursuit l'évolution jusqu'à cette date (en 1680 le canal a été racheté par l'Etat moyennant la somme de 6 264 859 F) ; R. Pinsseau a publié en 1959, comme thèse de droit, *Le canal d'Orléans*. Précisons que les archives du canal de Briare sont maintenant versées aux Archives départementales du Loiret (communication de M. J.F. Celle, ingénieur des T.P.E. au service de la navigation de Nevers, 11 avril 1980).

Nous ne serions pas loin de partager l'opinion de Voltaire qui considère le canal du Midi comme « l'œuvre du génie civil la plus grandiose depuis les travaux des Romains », et d'y voir « le monument le plus représentatif du règne de Louis XIV avant Versailles ». Vauban partageait cet enthousiasme (*Oisiveté*, t. I, p. 548 et sv., 1686). Etant donné les problèmes de tous ordres, techniques, juridiques, financiers, politiques, économiques que suppose la construction, nous disposons de multiples études de détail, mettant en valeur des points particuliers, depuis la personnalité de Riquet, né à Béziers en 1604 d'une famille de Florence et qui fait carrière dans les Gabelles, devenant fermier général pour le Languedoc. Son œuvre, c'est la réalisation d'une idée : relier l'Océan à la Méditerranée, en profitant de sa situation financière, de l'appui du ministre Colbert, des récentes conquêtes techniques déjà exposées : trouver l'eau nécessaire et le moyen de la conduire à Naurouze.

Ces éléments sont bien exposés dans le travail de A. Maistre, *Le canal des Deux-Mers. Canal royal du Languedoc 1666-1810*, Privat, 1968. Riquet meurt le 1<sup>er</sup> octobre 1680 et nous sommes sûrs qu'un peu partout dans quelques jours vont être organisées des manifestations à sa mémoire pour ce Tricentenaire. Six mois plus tard, en mai 1681, la navigation était ouverte entre Toulouse et Sète. Notons un aspect juridique intéressant, la concession à titre de fief. Rappelons que la voie d'eau de Toulouse à Sète n'était qu'un élément des plans de Riquet, grand système de navigation intérieure englobant le projet des canaux des Etangs et de Beaucaire, et celui d'un canal latéral à la Garonne ; les deux premiers seront exécutés par les Etats du Languedoc au XVIII<sup>e</sup> siècle, le troisième entrepris en 1838 ne sera terminé qu'en 1856. La Robine de Narbonne était entre-temps reliée au canal.

Les fleuves du Nord et les fleuves côtiers de l'Ouest font l'objet de diverses mentions. Le 15 juillet 1715, le sr. de Cluserant, en Bretagne, envoie un mémoire justificatif pour rendre navigable les rivières de Belle-Isle à Lannion, de Malestroit à Josselin et de Pontivy à Hennebont (Boislisle, *Correspondance*, t. II). Nous avons reçu des Services de la

Navigation de Rennes des « notes et règlements concernant la Vilaine » et notamment sur sa canalisation. Nous en rappelons l'essentiel : les premiers travaux de canalisation de la Vilaine ont été exécutés de 1539 à 1575 en vertu de lettres patentes données le 1<sup>er</sup> août 1539 par François I<sup>er</sup>. Ces lettres concédaient à une compagnie de bourgeois de Rennes un privilège sur la navigation à la charge d'établir les écluses du comte d'Apigné, Chancers et autres. Récit est fait des difficultés rencontrées par des particuliers pour construire ces écluses (est allégué l'exemple décisif de la rivière de Château-Gonthier rendue navigable jusqu'à Laval), malgré les oppositions des seigneurs des lieux qui prétendent lever des péages et des propriétaires furieux de l'établissement du chemin de halage (largeur de 24 pieds, soit 7,80 m, ramenée plus tard par l'arrêté préfectoral d'octobre 1822 à 4 m), les arbres empêchant le halage. Notons que les premières études relatives à l'établissement du canal d'Ille et Rance, comme des autres canaux de Bretagne, remontent à 1783. Les travaux sont entrepris en 1804, le canal est ouvert le 10 juin 1832.

D'autres projets visent les rivières du Nord. Le 19 octobre 1702, Sanson, intendant à Soissons, parle d'un projet consistant à rendre la Sambre et la Meuse navigables. Le 20 septembre 1702, Barentin, intendant en Flandre maritime, parle des moyens d'éviter la contrebande par la Lys, Escaut et les canaux. Le 12 octobre 1705, et en 1706, d'Ormesson, intendant à Soissons, parle du rétablissement du canal de la Fère à Chauny sous la direction de l'ingénieur Peironnet. En 1709, un projet est fait pour rétablir un canal de jonction entre l'Aisne, la Barre et la Meuse (20 et 28 octobre). En août 1713, le Contrôleur général reprend, avec de Bernières, intendant en Flandre, le projet de continuer le canal qui joindrait l'Aa, près de Saint-Omer à la Lys, près d'Aire, commencé en 1685-1686. En 1714, est reprise l'idée de construire un canal destiné à l'écoulement des eaux du pays de Flandres vers la mer. (*L'intendance de la Flandre wallonne en 1698*, édition critique du Mémoire pour l'Instruction du duc de Bourgogne, par Louis Trénard, Paris, 1977, p. 232-241 ; Vauban, *Les Oisivetés*, édit. Rochas d'Aiglun, t. I, p. 577, « Mémoire concernant la jonction de la Meuse à la Moselle ».)

#### *Le rôle de la montagne, foyer de vie et pôle de répulsion*

Dans une communication présentée au congrès des Sociétés savantes, j'avais projeté d'étudier les résistances que rencontre la route dans ses itinéraires comme dans son rôle et sa construction, en fonction, non plus du sol et du climat, mais du relief. L'examen des cartes de Boisseau ou de Tavernier, le rappel des relais de la *Guide des chemins de France* mettent en évidence le grand Y renversé qui préside à la distribution Nord-Sud des routes de l'Ancien Régime. Il me paraissait intéressant



d'étudier l'origine et les manifestations de cette distorsion qui n'a pas fait, à ma connaissance, l'objet d'un travail d'ensemble.

Cette communication n'a pas eu lieu et ma recherche continue. Je vais en donner les principales données en rappelant quelques travaux éclairants dans ce domaine. Deux aspects apparaissent essentiels :

1. L'aspect autonome ou spécifique de la montagne par rapport à la circulation générale, dans les conditions du relief et du climat d'abord, qu'affirme la précarité des routes mais qui rend compte de la grande souplesse des moyens de transport, de la variété des modes de vie (double exploitation agricole et pastorale vécue selon le rythme des migrations horizontales et verticales de différents rayons), où se précisent le rôle des hospices, des relais, des forteresses, des foires et des marchés et la définition des chemins en fonction des mobilités individuelles ou collectives ;

2. Les aspects de pôle de répulsion (pour le pouvoir politique) et de centre d'attraction pour les forces économiques remontant, par étapes et relais, les vallées montagnardes ; la route est ainsi dotée d'un triple rôle : a) de découverte (dans tous les sens du terme) ; b) de voie de pénétration (le rôle des cols, des seuils...) ; c) de prise de possession de l'espace montagnard, tous éléments reflète du désir statistique, des progrès de la technique cartographique, des nouvelles valeurs de sensibilité, éléments d'une vaste enquête qui rend compte par rapport aux voies de communications de la prise de conscience de la montagne française avant son intégration, aux XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles, dans les diverses formes de la civilisation contemporaine.

Ces conditions générales de circulation ont été vues par Ch. Biermann dans son article, La circulation en pays de montagne (*Ann. de Géographie*, 1913, p. 270). La question climatique joue également, comme l'a bien vu Daniel Faucher dans son article, La viabilité de quelques grands cols pyrénéens et leur enneigement (*Rev. géogr. des Pyrénées et du Sud-Ouest*, 1932, p. 195-201). Les monographies peuvent concerner quelques vallées dont l'autonomie est liée à un certain isolement, telle l'étude de J. Levainville, *La Vallée de Barcelonnette* (*idem*, 1907) et, pour la traversée de la chaîne alpine, J.F. Bergier, Géographie des cols des Alpes à la fin du Moyen Age, Quelques remarques d'ordre méthodologique et chronologique sur le trafic alpin, dans *Université de Paris, Cité univ., Bull. ann. de la Fondation suisse*, 4, 1955, et différents articles dont Pierre Duparc, Un péage savoyard sur la route du Mont-Cenis aux XIII<sup>e</sup> et XIV<sup>e</sup> siècles, Montmélian, dans *Bull. phil. et hist. du Comité fr. des Trav. hist. et scient.*, 1960 (1961), et H. Onde, La route de Maurienne et du Cenis à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle (*Rev. géogr. alpine*, 1932, p. 700-775).

Les problèmes de l'élevage et de la transhumance se posent dans les Alpes comme dans les Pyrénées. Rappelons à ce sujet les travaux

de notre maître Philippe Arbos, *La vie pastorale dans les Alpes françaises*, Paris, 1924 ; de Th. Sclafert pour la Provence et l'organisation de la transhumance ainsi que de J. Nicold, *Les chemins ruraux de Basse-Provence*, dans *Mélanges Bénévent*, Gap, 1954 ; Cavailès, *La transhumance pyrénéenne et les parcours des troupeaux*. Rappelons aussi, pour le XVIII<sup>e</sup> siècle, l'étude de M. Derlange qui cite les « Journaux de route des bergers » déposés lors de l'enquête de 1784, et la thèse d'architecture d'Olivier Pasquet sur les incidences à travers les siècles de la vie de relation sur l'architecture de montagne (Paris, 1979).

Dans sa thèse sur *La vie rurale en Basse-Auvergne* (P.U.F., 1965) Abel Poitrineau a bien montré l'influence du développement des voies de communications sur la vie des populations de l'espace auvergnat (p. 684-690). Il note : l'importance croissante de la bourgeoisie qui profite de la conjoncture pour accroître son emprise sur les finages et donne, par là même, une explication à l'essor que connaîtront ces chemins qui permettent au citadin d'aller facilement à sa campagne et d'en rapporter les fruits ; les bouleversements inattendus provoqués au sein de la société rurale par ce passage de l'autarcie villageoise à la nouvelle économie d'échanges par le biais d'une amélioration systématique des chemins : accroissement des inégalités au sein des communautés, déracinement plus aisé des populations — le chemin est une invitation au départ — temporaire au début, durable à la fin, paupérisation des masses ; l'importance que conserve cependant pour le village de l'Ancien Régime le réseau de chemins qui joue le rôle d'un système capillaire par rapport au réseau lâche des routes royales — tout en se distinguant du lacs des chemins d'exploitation qui innervent le finage ; débits ralentis et réduits en montagne comme en plaine mais existants malgré tout : artisan, le paysan est aussi un transporteur-né ; le « char » paysan à quatre roues, attelé puissamment, quelquefois avec quatre paires de bœufs, franchit tous les obstacles ; « bourriques » et chevaux de bât peuvent quelquefois les suppléer, les bêtes qui vont à la foire utilisent souvent, malgré les défenses, terres et blés... ; de là une certaine liberté du paysan à l'égard du chemin quant au transport : du fait souvent de l'absence de critères de rentabilité, notamment dans deux cas : le transport contractuel ou féodal pour les redevances dues, les transports « marginaux », bois, vaisselle de terre, fromages dans la montagne, au faible prix d'achat ou de revient. La marge est suffisante : « ils risquent tout pour un écu », écrit un subdélégué à l'intendant en 1746 ; distinction plus poussée enfin entre communes bien situées — le plus souvent en plaine, c'est le cas de la Limagne (thèse de Lucien Gachon) — et les pays de montagne dont s'accroît la solitude du fait même de la montée des marchés urbains extérieurs.

L'étude des routes forestières a été entreprise par Michel Devèze auquel nous rendons ici un juste hommage. Dans une communication qu'il devait présenter au 104<sup>e</sup> Congrès des Sociétés savantes : *Les routes fores-*



tières (XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles), il montrait que demeure sans doute alors, pour la forêt, le rôle de frontières entre les peuples, les « civitates » ou les fiefs, mais que, dans la mesure où les massifs s'éclaircissaient et parallèlement aux routes romaines qui traversaient les massifs, se multiplient les routes forestières. *Le Guide des Chemins de France* de Charles Estienne signale un certain nombre de passages en forêts qualifiés de « dangereux passages ». Différentes catégories se retrouvent : chemins de lisières remontant loin dans le passé, chemins de débardage ou chemins des troupeaux paissant dans la forêt ; routes royales ou de grande communication, élargies dès le règne de Louis XIV pour faciliter la vue et rendre moins faciles les surprises. A cette époque, l'administration des Eaux et Forêts est encore chargée des questions de routes (Grande Ordonnance de 1669) avant les empiétements, au XVIII<sup>e</sup> siècle, des intendants et des ingénieurs. A la Bibliothèque nationale de Paris, on trouve de nombreux plans de forêts remontant quelquefois au XVI<sup>e</sup> siècle (R. Blais, La question routière en forêt de Haye à travers l'histoire, *Revue des Eaux et Forêts*, août 1934, et rappel historique dans H. Cavaillès, *Le problème de la circulation dans les Landes de Gascogne*, *idem*, 1955, p. 561-582).

La forêt se crée ses propres chemins adaptés à l'évacuation des produits ; en témoigne l'article de R. Mernier, Le schlittage, *Bull. Soc. Lorr. des amis des arbres*, fév. 1939, p. 19-21. Pour l'ouverture au bétail, Michel Duval, Forêts seigneuriales et droits d'usage en Fécamp (Annales E.S.C., 1953, p. 482-492).

Il y aurait encore beaucoup à dire sur ces rapports des routes et des éléments naturels ; notons surtout qu'en l'absence d'une technique avancée et des moyens puissants de terrassement, de levage et de transport, les éléments naturels ont plus de part qu'aujourd'hui, aussi bien au tracé qu'au maintien des itinéraires et à l'adaptation des véhicules.

### 3. La route et les aspects sociologiques : la campagne et la ville

Vaste domaine rural, la France du XVI<sup>e</sup> siècle se modèle également en fonction des villes qui s'y développent, Chemins et routes, acteurs et témoins, en sont l'illustration.

#### *La formation et l'intervention du paysage rural*

Nous ne pouvons ici que reprendre ce que nous écrivions dans notre article de 1958. La route apparaît, aux XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècles, comme plus sensible qu'aujourd'hui aux influences des facteurs naturels. Mais cette « sensibilité » varie avec la région, suivant les conditions qui ont présidé à la formation du paysage rural ; reste toujours valable la citation de Marc Bloch : « Enclos, champs irréguliers, champs allongés, agri-

culture ind  
leur influen  
dire, des ch  
ces lignes  
route, dan  
Sans doute  
des témoi  
demander  
obtenus p

Le t  
progrès a  
ble lui a  
de l'anc  
progrès  
Renouar  
par ordi  
enlève b  
agricoles  
(P. Nou

No  
comme  
rurale  
non-agr  
aux in  
sifier le  
econom  
potenti  
ment d  
ports,  
charret  
désenc  
grande

M  
le rôle  
d'une  
un sys  
denrée  
métho  
que ce  
le peu  
sous la  
du X<sup>e</sup>  
Paysag  
1979).

culture individualiste, ou servitudes collectives, autant de réalités qui ont leur influence sur le tracé, la nature, le comportement, pourrions-nous dire, des chemins et des voies de toute importance. » N'y a-t-il pas dans ces lignes tout un programme de recherche pour la connaissance de la route, dans la période qui précède immédiatement la révolution agricole ? Sans doute, peut-on trouver dans tel texte d'intendant ou tel coutumier des témoignages corroborant l'affirmation de M. Bloch, mais l'enquête demanderait à être systématiquement conduite, en liaison avec les résultats obtenus par les géographes.

Le thème classique des liaisons entre voies de communications et progrès agricole est depuis longtemps connu mais une seule étude véritable lui a été consacrée ; Eugène Anxionnat, *Historique de l'organisation de l'ancienne Poste aux chevaux en France*. Son influence sur les progrès agricoles, *M. Soc. Agric. France*, t. CXLII, p. 101-252, carte, Renouard, 1909, in-8°, XII, 154 p., fournit beaucoup de textes classés par ordre chronologique mais sans avoir consulté les archives, ce qui enlève beaucoup d'intérêt. La deuxième partie, *Influence sur les progrès agricoles*, puise dans les archives de Dailly, maître de poste à Paris (P. Nougaret).

Notons que cette influence se fera surtout sentir au XVIII<sup>e</sup> siècle comme le note Emmanuel Le Roy Ladurie dans *l'Histoire de la France rurale* : « Une fois de plus, l'agriculture provençale nous renvoie à la non-agriculture, c'est-à-dire aux problèmes cruciaux du trafic des grains, aux importations sans lesquels en Provence on n'aurait pas pu diversifier les terroirs. » A la suite de Fogel dont le livre qui fonda la *New economic history* a dévalorisé le rôle des chemins de fer, il souligne les potentialités de croissance extraordinaire que recèlent, pour le développement d'une agriculture, les moyens de transport traditionnels : routes, ports, charrettes, canaux... Et de fait, les péniches... et bonnes grosses charrettes ont beaucoup fait lorsqu'il s'est agi de désembourber ou de désenclaver, au XVIII<sup>e</sup> siècle, l'économie paysanne et citadine des deux grandes provinces du Midi... » (p. 402-404).

Mais l'essentiel n'est pas là. Il s'agit d'un problème d'archéologie où le rôle des chemins doit être nettement et finement précisé, au sein d'une société souvent de polyculture qui tend à vivre sur elle-même, dans un système d'autarcie partielle par suite du manque de débit des denrées. Ce qui manque pour l'histoire moderne, c'est la vue d'ensemble méthodologique que procurent les travaux des historiens médiévistes, que ce soit ceux du Centre de recherches sur l'occupation du sol et le peuplement dans le Midi de la France (publications pour le Périgord sous la direction de Ch. Higounet, (C.N.R.S., 1978, 190 p.), ou les Actes du X<sup>e</sup> Congrès des historiens médiévistes de l'enseignement public (*Le Paysage rural : réalités et représentations*, Lille, Villeneuve d'Ascq, mai 1979).



Ce n'est pas cependant que fassent défaut les tentatives de synthèse et les analyses partielles. Depuis quelques années, les historiens prennent la relève des géographes. Tentative de synthèse dans la réalisation ambitieuse de Georges Duby et d'Armand Wallon, *Histoire de la France rurale*, t. II : l'âge classique des paysans (1340-1789), édit. Le Seuil, 1979, dont les limites chronologiques sont excellentes mais qui, forcément, ne peut que survoler un problème dont la diversité régionale est la loi. Vues pertinentes dans Jean Meuvret, *Circuits d'échanges et travail rural dans la France au XVII<sup>e</sup> siècle* (dans *Etudes d'histoire économique*, Colin, 1971, p. 139-150) ; dès 1934, R. Dion donnait *l'Essai sur la formation du paysage rural français* (Tours).

Parmi les monographies régionales qui donnent aux routes et aux chemins leur véritable place, se retrouvent la plupart des grands travaux d'histoire rurale : Pierre Goubert, *Beauvais et le Beauvaisis de 1600 à 1730* (1960), pour l'étude « modèle » de cette région qui s'offre comme un raccourci de la France d'entre la Somme et Loire ; l'auteur y présente ce qu'il appelle « l'isolement apparent du Beauvaisis ». Déjà en 1935, Yvonne Bézard dans *La vie rurale dans le sud de la région parisienne de 1450 à 1560*, dans le chapitre x : Le commerce, I. Les routes, et Marc Vénard dans *Bourgeois et paysans au XVII<sup>e</sup> siècle. Recherches sur le rôle des bourgeois parisiens dans la vie agricole du Sud de Paris au XVII<sup>e</sup> siècle* (1958) notent le rôle fondamental des communications dans ces rapports ville-campagne. Sont à rappeler également Le Roy Ladurie dans les *Paysans en Languedoc*, Jules Sion dans les *Paysans de la Normandie orientale*, Guy Cabourdin, *Routes et grand commerce en Lorraine du milieu du XVI<sup>e</sup> siècle à la guerre de Trente Ans* (*Cahiers de l'Ass. interun. de l'Est*, n<sup>o</sup> 18, Dijon, 1977), travail qui s'insère dans la magistrale thèse du même auteur, *Terres et hommes en Lorraine (1550-1635). Toulous et comté de Vaudémont* (Nancy, 1979). Lucien Gachon dans *les Limagnes du Sud...*, p. 289, montre bien que, dans neuf dixièmes des cas, « l'habitat rural et les grandes voies de communication sont sans correspondance..., le pays a dû vivre, pendant des siècles, essentiellement sur lui-même » ; sans oublier Abel Poitrineau (déjà cité).

A côté des sommes qui privilégient certaines régions, d'autres œuvres sont significatives : M. Fontenay, *Pays et marchands ruraux de la vallée de l'Essonne dans la deuxième moitié du XVII<sup>e</sup> siècle* (*Mémoires de la Société de Paris et de l'Ile-de-France*, t. IX, 1957-1958). Quelques éléments touchant à la « reconstruction » dans Jean Jacquart, *La crise rurale en Ile-de-France 1550-1670* (Paris, Colin, 1974) qui montre bien la liaison avec les opérations militaires (p. 171 et sv.). L'importance des Atlas régionaux est considérable, citons à titre d'exemple l'article de Mgr Pierre Gardette, *La charrette à deux roues d'après la carte 161 de l'Atlas linguistique et ethnographique du Lyonnais*, dans *Miscelánea Filológica... à Mons. A. Griera*, Barcelone, 1960. Autre monographie importante dans ce domaine, L. Merle, *La métairie et l'évolution agraire*

de la Gâtine poitevine de la fin du Moyen Age à la Révolution, Paris, 1959, qui met en évidence les caractères particuliers de la circulation dans le Bocage, caractères que nous avons étudiés dans notre mémoire de D.E.S. sur la Double du Périgord (Clermont-Ferrand, 1942, dans *Revue géogr. des Pyrénées et du Sud-Ouest*, 1942).

Pour la région du Nord, citons de P. Delsalle, *Routes et chemins du pays de Pévèle (Nord) aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles*. La hiérarchisation du système y est nettement formulée : les grands chemins qui traversent la région joignent Lille, Valenciennes, Douai, Tournai, Marchiennes ; Orchies étant le principal carrefour du pays. Suit l'évolution des chemins secondaires et celle des petits chemins de village. L'enquête a porté sur l'état et l'entretien, les créations ou suppressions, le pavage, important, étant donné la nature du sol, et les redressements de ces voies de communications. Sont analysés les effets de l'état, bon ou mauvais, des voies de communication, les rapports entre le pavage d'une chaussée et la vie quotidienne des paysans. La toiture même n'est pas indifférente aux voies de communication. Cf. Marc Berthet, Dans le Haut-Jura. Toitures, transports, incendies (*Annales, E.S.C.*, 1953, p. 192-196).

Est-il possible d'entrevoir une possibilité de synthèse ? La modestie s'impose. Le problème est trop complexe : s'esquisse une typologie des chemins ruraux. En gros, deux aspects semblent fondamentaux : 1<sup>o</sup> le chemin de bocage type vendéen, avec ses imbrications, ses bords élevés, sa maigre lumière, ses arbres multiples, les habitations dispersées, le cours d'eau concurrent et ses ornières profondes ; 2<sup>o</sup> le chemin de pays ouvert type lorrain, courant en droite ligne entre les champs ouverts et allongés, sa sensibilité à la sécheresse, ses ponts et ses carrefours, ses villages bordiers. En fonction de cette distinction fondamentale, deux critères sont à étudier : d'une part l'interdiction ou non de clore : c'est-à-dire circulation, interdite ou non ; d'autre part, le droit de vaine pâture ou non, existence des communaux, possibilité de circuler sur l'ensemble du terroir à certaines périodes, possibilité importante quand on connaît l'existence d'un tracé officiel des chemins ruraux.

Sur ces différents points, on relira Marc Bloch (*Caractères originaux...*) et dans les études locales et régionales, les précisions de P. Goubert (*le Beauvaisis*, p. 93, note 43) : le problème des clôtures devrait être repris, il est capital pour notre sujet ; également, celui des anciennes coutumes souvent lues trop vite, l'analyse des plans terriers sur lesquels se multiplient les chemins en attendant la Grande Ordonnance de 1669, mais dans quelle mesure fut-elle appliquée ? même pour la fixation de la grandeur et de l'usage des voies de terre. S'y retrouve également l'analyse des lieux-dits, des bornes, des croix votives. Des enquêtes sont ouvertes notamment en Alsace.

Notons que la coutume de Clermont (1539) distinguait cinq « manières de chemins » : le sentier large de 4 pieds, interdit aux charretiers ;



la « carrière » de 8 pieds permise aux charretiers en file et aux bestiaux « en cordelle » ; la « voye » de 16 pieds où l'on peut mener, chasser (conduire) les bestiaux ; le chemin de 32 pieds ; le grand chemin royal de 64 pieds (pieds de 11 pouces). Nulle part le chemin royal Paris-Beauvais-Calais n'atteint les 18 mètres que la plupart des coutumes lui prêtent. Prescriptions bien théoriques et qui ne trompent personne !

Autre distinction également valable en raison, non plus des contraintes collectives ou des dimensions, mais des fonctions. On y retrouverait le chemin du vignoble tel que l'a vu R. Dion, *Histoire de la vigne et du vin en France, des origines au XIX<sup>e</sup> siècle*, p. 554-555, Paris, 1959, ou du pâturage, de la forêt... Une mention particulière doit être faite du sel, moins dans la contexture des traditionnelles voies du sel fixées depuis le Moyen Age, que des réactions des populations face aux mesures administratives et fiscales, avec la création des chemins de la contrebande fréquents dans les montagnes et sur les frontières (Colloque de Nancy sur *le sel dans l'histoire*, 1979). L'Auvergne apparaît comme la citadelle du faux-saulnage : les bandes de 2 à 300 hommes armés s'y forment, conduites par des gentilshommes et faisant publier « à son de tambour que quiconque viendrait s'enrôler dans le régiment des faux-saulniers recevrait 60 L. et un chemin ». En face de ces bandes qui sillonnent le pays : la maréchaussée ; « qu'elle tienne continuellement les grands chemins au lieu de s'installer en garnison chez les redoublés », telle est la volonté du roi. Les chemins du roi sont aussi ceux de la révolte, des rassemblements populaires dont rendent compte les travaux d'Yves Bercé. Notons d'ailleurs la faiblesse de cette maréchaussée : pour toute l'Auvergne, un prévôt et 29 archers. L'armée doit prendre la relève : « Quand les troupes seront moins occupées, déclare le Contrôleur général en 1704, on en enverra quelques-unes de ce côté-là pour remettre ces gens-là dans le devoir. » Il en est de même pour les autres chemins de la révolte : celle des Camisards hantés par Ph. Joutard, des réfugiés qui traversent les Alpes dont témoigne La Closure, résident de France à Genève, celles des « missions », de rentrée fiscale (3 compagnies de fusilliers de montagne partent du Velay...) ou religieuse (jalonnée par les croix de mission ou les autels) particulières à ces nouvelles croisades : sur ces chemins de la « clandestinité », se tiennent les assemblées secrètes de la R.P.R. : « les enfants y suivent leurs parents pour y sucer avec le lait, l'esprit d'erreur (Baville au contrôleur général le 13 juillet 1700 : Boislisle, t. I, p. 46).

Dans la France d'Ancien Régime, le paysan est en même temps un transporteur et un artisan. Il vend ce qu'il possède : sa force de travail ou de déplacement. L'absence de manufactures est un fait quasi général. L'intendant Bouchu note en 1700 : « Il n'y a en Dauphiné aucune manufacture où des ouvriers soient ensemble, dans un même corps de bâtiment, travaillant auxdites fabriques » : la plupart des étoffes du Dauphiné se font par des paysans épars dans tous les villages de la

Province... « le ramassage se fait à la ville où les paysans au printemps portent le fruit de leurs travaux d'hiver » (Boislisle, t. II, p. 30).

Y a-t-il des ouvriers le long de ces routes, ou plutôt des compagnons qui vont de ville en ville travailler chez les maîtres qui les reçoivent : sans doute l'usage est moins « institutionnalisé » qu'au XIX<sup>e</sup> siècle, mais les travaux de Cornaert renseignent sur ce sujet. En Alsace, qui a conservé les rites du Saint Empire, le « compagnonnage » se fait avec les associations de l'Empire : la province est incorporée dans le circuit germanique. (G. Livet, *Histoire de Strasbourg*, t. III).

Autre exemple dans l'Ouest de la France, fourni par le travail de François Dornic, *L'industrie textile dans le Maine et ses débouchés internationaux (1650-1815)*, Le Mans, 1955, qui examine la fabrication et le commerce en fonction de différents facteurs : 1. la dispersion de la fabrication ; 2. l'existence des pôles d'attraction et de répulsion ; 3. la complémentarité des systèmes fluviaux, maritimes et terrestres ; 4. l'influence des événements extérieurs notamment des guerres sur l'utilisation des routes : quand la mer est fermée, il faut prendre, pour ce commerce vers l'Espagne, les coûteux chemins de terre, par Bayonne (p. 37 et 305).

Complexité du problème mais discontinuité des temps et action naissante, face à l'homme, des forces naturelles : le chemin rural, création de l'homme, est lui-même éphémère : si la direction est permanente, le tracé suit la vicissitude des temps. De là l'importance des périodes de destruction et de reconstruction, de ce rythme profond qui, dans nos provinces de l'Est et du Nord, rythme l'activité des générations : mortalité, dépeuplement, épidémies, cataclysmes naturels, guerres, autant d'éléments qui, avant les forces économiques et l'emprise citadine, confèrent à nos chemins inscrits dans le sol leur signification : leur histoire est celle des hommes.

#### *La route et le phénomène urbain*

Jean Delumeau a bien montré dans sa *Civilisation de la Renaissance* (Arthaud, 1967) le rôle essentiel que les villes jouent dans l'éclosion et l'épanouissement de la Renaissance, en Italie, en Allemagne comme en France. Qui dit ville, dit routes et faisceau de relations.

Les rapports villes-chemins ont bénéficié des progrès de l'histoire urbaine, affirmés depuis la seconde guerre mondiale. Plus peut-être pour l'histoire ancienne [Les Cent Villes qui ont fait l'Occident, *L'information archéologique*, Ass. cult. du Groupe Total, n° 118, mai-août 1979 (rapporte le colloque du Centre Piganiol en 1977) et colloque de Strasbourg du C.N.R.S., 1971 (Denis Van Berchem, *Réflexions sur la dynamique du développement des villes antiques* et Maurice Le Lannou, *Le rôle des communications fluviales dans la genèse et le développement des villes antiques*, P.M. Duval et Ed. Frézouls, éd. C.N.R.S., 1977)] que pour l'époque moderne, malgré l'intérêt des réunions de Nice (*Villes de l'Eu-*



rope méditerranéenne et de l'Europe occidentale du Moyen Âge au XIX<sup>e</sup> siècle, Les Belles-Lettres, 1979, Centre de la Méditerranée mod. et cont., Maurice Bordes et J. Gautier-Dulché) et de Troyes (oct. 1970, *Les villes, Ass. interun. de l'Est*, n° 16, 1972, Istra, Strasbourg). Le XVIII<sup>e</sup> siècle est beaucoup plus étudié que le XVII<sup>e</sup> siècle, qui est très pauvre en études de ce genre.

L'opposition classique France continentale-France maritime doit être nuancée au profit d'une opposition France fluviale (dont Strasbourg sur la voie rhénane, comme Paris sur la Seine, sont des représentants typiques) et France continentale. La distinction de Jean Meuvret quant à la « géographie des prix » gagnerait à être revue de ce point de vue.

Dans son étude sur *Les sites urbains en Normandie* (Académie nationale de Rouen, séance du 24 mars 1979), Michel Landurant a bien montré que les villes de la bordure occidentale du Bassin Parisien se sont fixées en général dans les vallées, établies sur un large fond alluvial, sur une terre insubmersible, à proximité d'un gué ou d'un pont, protection assurée par les marais et les multiples bras entre lesquels se divise le cours d'eau (Rouen, Evreux...). Une chaussée en constitue l'axe principal (Pont-Audemer - Pont-l'Évêque). Au XVI<sup>e</sup> siècle avec l'essor de la navigation atlantique, on assiste à un phénomène intéressant : la création de véritables couples urbains, tel, sur la Basse-Seine, le couple Rouen-Le Havre, ce dernier fondé par François I<sup>er</sup> : l'une, au fond de l'estuaire, bénéficie d'une position remarquable au contact de la navigation maritime et fluviale et des voies terrestres qui bénéficient du dernier pont construit en descendant le cours d'eau, l'autre face au grand large. Exemples plus modestes sur la Bresle (Eu-Le Tréport) et sur la Béthune (Arques-Dieppe). Caen se développe en associant plusieurs des éléments les plus caractéristiques : situation au fond de l'estuaire, longue chaussée traversant les fonds alluviaux de l'Orne et de l'Odon, éperon portant le château qui domine et contrôle le carrefour majeur de la place Saint-Pierre. Perrot a bien montré l'importance de ces éléments structuraux pour le XVIII<sup>e</sup> siècle (*Caen au XVIII<sup>e</sup> siècle*).

La contre-épreuve est offerte par Beauvais ; Loisel (*Mémoire des pays... de renom Beauvaisis*, 1617) note : « La ville de Beauvais... est sy peuplée que je n'en ay point veu en France, pour n'estre assise sur la mer, ny sur rivière navigable, ny sur grand passage, qui lui puisse surmonter en multitude de peuple... si ce n'est Poitiers et Limoges » (F. Goubert, p. 87). Les exemples pourraient être multipliés et les cas individuels nuancés. Dans ce domaine, le XVI<sup>e</sup> siècle hérite le plus souvent de situations acquises.

L'accroissement successif de la ville, plus en nombre d'hommes qu'en étendue, pose aux autorités, pour de multiples raisons, les problèmes de ravitaillement. En temps ordinaire, l'évolution est aisée. Sur les marchés affluent les produits locaux des banlieues. Le magistrat en profite pour constituer des réserves. En temps de troubles, la précarité,

la rareté, l'insécurité et surtout la lenteur des transports transforment en crise une simple carence ou une mauvaise récolte. Autant de villes, autant de crises frumentaires, autant de « cas » particuliers ; un dénominateur commun : la nécessaire venue des blés d'un rayon proche ou éloigné. F. Loirette a analysé *Le trafic des « bleds du Roy » par Bordeaux pendant la crise des subsistances de 1661-1663*. Le point de départ ? Les provinces excédentaires du Midi. Le point d'arrivée ? Les pays et les villes de la région parisienne et de la Loire. Le transit ? Par Bordeaux, premier point de rassemblement. Quel est l'itinéraire ? Du Languedoc et de la Haute-Guyenne, les cargaisons descendent la Garonne, atteignent par mer l'estuaire de la Loire pour remonter jusqu'à Tours, principal centre de distribution. D'autres rejoignent à l'embouchure de la Seine celles venues des pays du Nord pour le ravitaillement de la Normandie et surtout de Paris, grand centre de drainage. On observe alors la combinaison classique : fleuve, mer, fleuve et route de terre.

Une nécessité s'impose : dessiner, en fonction des besoins alimentaires des villes, les aires de ravitaillement en zones concentriques et en grands sillons longitudinaux ou transversaux. Le spectacle élémentaire est offert par le trafic qui naît en dehors des voies fluviales sur les routes qui réunissent Paris « aux pays de la nourriture en France » : les chemins qui conduisent aux pays chartrains sont fréquentés pour « les foires de grains, bois et bestail », ceux qui s'en vont vers Dreux « pour le bestail, volatille, sauvagine, fruitcs et grains ». Plus importants encore sont ceux qui portent, vers l'énorme ventre que constitue la capitale, vins, grains, bois, viande... Pour être moins spectaculaires, les données sont les mêmes pour toutes les autres cités, pénétrées d'une part de vie rurale — le cheval et les porcs à l'intérieur des murs — d'autre part ouvertes par de multiples chemins, où s'installent les octrois, sur les jardins et la campagne proche ou lointaine. La banlieue naît et se développe au hasard des commodités d'accès (M. Devèze, La notion de banlieue, dans *Les villes*, p. 153-158).

La fonction politique et administrative apparaît essentielle au cours des siècles avec le développement de la monarchie administrative dans ses multiples tentacules fiscales, judiciaires, militaires, religieuses ou universitaires.

Pour Paris la démonstration a été brillamment faite au moment des deux colloques, *Paris, fonctions d'une capitale*, Hachette, 1962 et *Paris, croissance d'une capitale*, idem, 1961. Resterait à faire le même travail pour d'autres villes importantes, futures métropoles régionales en général, en pondérant ces fonctions, en s'efforçant d'établir les temps forts et les limites, en fonction également des données élémentaires de la cartographie en attendant le grand « moment » du XVIII<sup>e</sup> siècle. On en retrouvera les éléments dans les études méthodologiques et les monographies urbaines de J.P. Bardet sur Rouen, M. Garden sur Lyon (1970), P. Deyon sur Amiens (1967), Lachiver sur Melun, P. Guillaume



sur *Bordeaux au XIX<sup>e</sup> siècle...*, J.P. Poussou sur *Bordeaux aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles...* (P. Chaunu, *Histoire sociale. La durée, l'espace et l'homme à l'époque moderne*, Sedes, 1974), P. Perrot sur *Caen*. L'ensemble est repris par l'*Histoire de la France urbaine* réalisée sous la direction de G. Duby, t. IV, *La ville classique, de la Renaissance aux Révolutions* (sous la direction d'Emmanuel Le Roy Ladurie). Là comme ailleurs, la démographie est au cœur du problème.

La ville est l'endroit où l'on parle, où l'on montre et « se montre » : elle rend libres, selon la belle formule germanique, ceux qui empruntent ses chemins. Une étude « modèle », celle de René Gandilhon, Saltimbanques et comédiens aux foires de Reims (XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles), dans les *Mémoires de la Soc. d'agric... du département de la Marne*, t. XCV (1980), p. 121-165).

#### *Voyages et moyens de transport*

Reste à évoquer la littérature nombreuse et pittoresque qui s'attache aux voyages. Rappelons l'intérêt du Colloque international du C.N.R.S. organisé à Marseille par le C.M.R. 17 sur *La découverte de la France au XVII<sup>e</sup> siècle* (25-28 janvier 1979). Précisons quelques caractères de cette « France en mouvement » :

Une grande opposition, sédentaires et « nomades » : Avec le XVI<sup>e</sup> siècle, se fortifie le goût des voyages ; pourquoi ? la variété des motivations égale celle des voyageurs. En dehors des « voyages légendaires » (Montaigne, Erasme, Palissy, La Fontaine, Molière...), un décompte des voyageurs qui, du 22 novembre au 30 avril 1722, ont fait enregistrer leur passage à Amiens donne, sur un total de 360, un groupe nombreux constitué par les marchands en route vers les foires, puis viennent les ouvriers en quête d'ouvrage, cheminant à pied, portant leurs outils et leurs bagages ; une vingtaine d'officiers dont le receveur général de la Généralité, roulent chaise ou carrosse vers Paris ; enfin quelques silhouettes anonymes de soldats, religieux ou pèlerins en route vers Notre-Dame de Liesse ou Rome (P. Deyon, *Amiens...*, p. 88). Les études de ce genre, partant de l'anonymat, devraient être multipliées.

Sans être une aventure, le voyage reste souvent aléatoire et fertile sinon en événements, du moins en surprises : Surprises nées, moins des guerres, révoltes... qui n'incitent pas au départ, que des faits accessoires qui naissent de l'absence ou de la mauvaise organisation générale des transports ; l'on y trouve, avant l'apparition des Messageries, une foule d'artisans indépendants. Deux éléments entrent en ligne de compte : les moyens de transport employés : chevaux, coches et carrosses ; les auberges ou relais.

Les moyens de transport sont variés dans leur vitesse et dans leur prix : Au premier plan demeure le cheval même si son usage tend à diminuer au XVII<sup>e</sup> siècle au profit du coche et du carrosse. Son utili-

sation a donné lieu à divers travaux pas toujours orientés dans le sens qui nous intéresse. Un ouvrage de base de R. Musset, *De l'élevage du cheval en France*, Paris, 1917. Au XVIII<sup>e</sup> siècle, ont paru différents travaux : les tentatives d'introduction des haras conduisent à des échecs notamment en Alsace (G. Livet, *L'intendance d'Alsace...*, p. 194, 557-560), pour la Normandie, M. Bouvet et P.M. Bourdin (*Cahier des Annales de Normandie*, n<sup>o</sup> 6, Caen, 1968), pour la Lorraine, R. Parisot (*Histoire de la Lorraine*, Paris, 1922), pour l'Auvergne, Abel Poitrineau, *op. cit.* (en « Basse-Auvergne, pays de culture à bœufs et à vaches, les chevaux ne font pas absolument défaut », p. 291). Plus importants pour les transports, sont les mulets et bien souvent les ânes (P. Mazon, *Les muletiers du Vivarais*). E. Leroy-Ladurie note le déclin des petits chevaux du Midi, les barbes. « Sans doute à cause des nouveaux emplois aux temps modernes, surtout à partir du XVII<sup>e</sup> siècle : chevaux de poste pour les relais, nouvellement institués, chevaux de carrosses, après 1650 ; chevaux réquisitionnés pour tirer l'artillerie du roi... Bons chevaux encore pour fabriquer les mulets, toujours plus nombreux dans les fermes où ils remplacent les bœufs... La redoutable cavalerie espagnole est mal en point... Une seule ressource : le Nord ; de longue date, certains circuits sont en place : étalons de Franche-Comté qui descendent aux foires de Lyon... » (*op. cit.*, p. 116-117).

Insistant sur le fait qu'au XVII<sup>e</sup> siècle l'usage de la voiture se répand dans toute l'Europe, Joseph Jobé, en des pages et des croquis bien venus, donne l'essentiel de l'évolution (*Au temps des cochers. Histoire illustrée du voyage en voiture attelée*, Paris, 1976). Comme l'écrit J. Bonnerot (*Les routes de France*, p. 99), l'usage des voitures a fait plus pour l'amélioration des routes que deux siècles d'édits et de lettres patentes. Une date dans l'histoire : l'entrée à Paris le 22 octobre 1405 d'Isabeau de Bavière, dans son chariot branlant, première voiture suspendue dont la caisse couverte de drap d'or reposait sur des soupentes en cuir ou en corde attachées à des moutons, sortes de pièces de bois qui se dressaient au-dessus des essieux.

Rôle du spectacle, de l'imitation, de la mode : pour imiter le luxe des Rimini et des Sforza, les seigneurs français veulent parader dans les carrosses ou carroches et les coches rapportés d'Italie (1584) : leur richesse égale leur incommodité. Les transformations techniques ne tardent pas et leur permettent de sortir de la capitale : perfectionnement de la suspension, mobilité de l'essieu autour d'une cheville, pour franchir les courbes, allègement du coffre auquel on ajoute une capote à soufflet mobile rendent possibles les voyages à travers la France : la route incertaine doit s'adapter au roulement des voitures.

Les diligences et les coches d'eau assurent le transport par eau des personnes. C'est à Chalon que les voyageurs venant de Paris quittent la route pour s'embarquer sur la Saône. Le 18 juillet 1711, arrive à Chalon Jacques-François Edouard, fils de Jacques II d'Angleterre ; les



troupes s'embarquent également, de même les forçats pour les chaînes du Midi. Deux sortes d'embarcation sont utilisées. Les diligences sont des bateaux légers qui peuvent transporter 8 à 10 milliers de marchandises et de 20 à 24 voyageurs. La correspondance est assurée avec la diligence de terre de Paris, elle en reçoit les chargements, lui transmet les siens, marche avec la plus grande célérité au moyen de 6 à 8 chevaux souvent relayés et allant toujours au trot. Le départ a lieu 5 fois par semaine de Chalon, 6 sols contre 4 sols de coche, les hommes d'affaires allant ou venant de Lyon l'empruntent fréquemment. Les coches d'eau, voitures beaucoup plus lourdes, conduites par 8 chevaux marchant au pas, pouvaient transporter 150 à 200 voyageurs et 60 à 80 milliers de marchandises. La Compagnie des Messageries royales jouit d'un monopole légal pour le transport des voyageurs mais les tarifs élevés provoquent des plaintes au XVIII<sup>e</sup> siècle (G.R. Bucher). Justin de Pas a étudié « les coches d'eau de Saint-Omer vers Dunkerque et les autres villes de la Flandre maritime aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles » (*Soc. Dunkerquoise d'encour.*, 1907) ; le service remonte au XV<sup>e</sup> siècle, d'abord entre Saint-Omer et Bergues, étendu plus tard jusqu'à Dunkerque. Des barques vont de Calais et Gravelines à Saint-Omer.

Marc Besson s'est penché sur le sort de la « Cavernière », coche d'eau libournais qui hanta les rives de la Dordogne du Moyen Age jusqu'en 1825 (*Rev. hist. arch. Libournais*, t. XXV, 1957). F. Jaupart a fait une communication à la *Société d'études sc. de l'Aude* sur « la barque de poste sur le canal du Midi de 1673 à 1859 » (1962). A. Benoit a étudié le carrosse d'eau de Lille à Douai (*M. Comm. Nord*, 1938). Le coche d'eau utilise le halage par les chevaux à la remonte comme à la descente. Vers l'amont, au départ de Paris, existent près de 15 services hebdomadaires. Les services de l'Yonne et de la Seine sont relayés par les coches des canaux de Briare, d'Orléans et de Dordogne, puis par les coches de la Loire et de Saône, descendant ensuite le Rhône (F. Beaudoin, *Paris et la Batellerie...*, p. 14). Seuls l'élargissement et l'empierrement des chemins de halage permettent l'utilisation systématique des chevaux et l'augmentation de taille des bateaux ; dans le cas de la circulation avale de Paris, le chenal passe sans cesse d'une rive à l'autre de la Seine, du fait des méandres et des îles ; les bacs sont indispensables pour faire franchir la rivière aux chevaux, jusqu'à 40 fois entre Rouen et Paris ; la durée du voyage est d'un mois en moyenne.

Reste le fait que la grande route — quand elle existe — ne suffit pas à assurer la prospérité du pays ou à développer par réseaux successifs le goût des voyages ; encore faut-il que les mentalités s'y prêtent ; c'est ce que rappelle François Lebrun dans *Les hommes et la mort en Anjou aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles*, Paris-La Haye 1971 : « Indolents parce qu'il est aisé d'être heureux... » (p. 126). Faut-il le regretter ?

La longueur du voyage, sa durée, la lenteur des véhicules, la faible distance parcourue dans la journée exigent des arrêts, plus ou moins

fréquents, dans les auberges ou hostelleries qui fleurissent dans les villes ou le long du chemin. Quelquefois elles tiennent lieu de relais de postes ; nous en reparlerons. La plupart sont des auberges rurales, la hiérarchie entre ces établissements étant plus pragmatique que systématique. Leur importance est extrême pour la connaissance de la société française : le plus souvent les auteurs se contentent d'évocations pittoresques. M<sup>me</sup> de Sévigné, sans cesse en déplacements, parle des petites auberges où l'on ne trouvait pour tout lit que de la paille fraîche, « sur quoi nous avons couché sans nous déshabiller » (Colloque de Marseille).

Dans ce domaine de la recherche encore mal exploré, le recours aux actes notariés doit être systématique. On lira avec profit les pages de J.P. Poisson dans *Les actes notariés. Source d'histoire sociale*, Colloque de Strasbourg, p. 17-30, *Publ. Soc. Sav. d'Alsace*, Istra, Strasbourg, t. XVI, 1979.

L'étude de l'activité économique proprement dite est exclue de ces Journées. Rappelons cependant deux titres fondamentaux : Transport et voies de communications, coll. de Dijon, 14-15 mars 1975, *Cahiers de l'Association Interuniversitaire de l'Est*, t. XVIII, Dijon, 1977 (en dépôt chez Istra, 15, rue des Juifs, Strasbourg) et J.Y. Tirat, Circulation et commerce intérieur dans la France du XVII<sup>e</sup> siècle, dans *XVII<sup>e</sup> siècle*, n<sup>os</sup> 70-71, 1966, p. 65-79. Un bon exemple dans ce domaine de « décollage » dû au réseau routier dans Georges Frèche, *Toulouse et la région Midi-Pyrénées au siècle des Lumières, vers 1670-1789*, Paris, éd. Cujas, 1974 (C.R. Daniel Ligou, dans *Rev. Hist. mod. et cont.*, t. XXV, avril-juin 1978). Voir aussi J.-P. Poussou, Sur le rôle des transports terrestres dans l'économie du Sud-Ouest au XVIII<sup>e</sup> siècle (*Annales du Midi*, 1978, p. 389-412).

#### 4. La route et les conditions historiques : un héritage valorisé

« L'Angleterre s'est passée, jusqu'à une époque récente, d'une administration des voies de communication. Au contraire, en France, les gouvernants ont admis, de très bonne heure, qu'un service des Ponts et Chaussées était indispensable. »

Cette citation de Jean Petot, *Histoire de l'administration des Ponts et Chaussées*, Paris, 1958, p. 9, est juste quant au principe, mais doit être nuancée dans les motivations données par l'auteur : ce dernier voit l'origine de cette volonté de remédier à la difficulté des transports dans la lenteur des communications, leur prix exorbitant, et, partant, la paralysie du commerce intérieur. Ce ne sont pas, à notre avis, des considérations économiques qui sont à la base de l'intérêt provoqué chez les gouvernements par l'état des voies de communication, mais au



départ, des intérêts politiques. Politique intérieure, et ce sera la création des relais de postes qui transformeront *ipso facto* un certain nombre de grands itinéraires ; politique extérieure, et ce seront les nécessités d'aménagement pour la marche des troupes et, plus encore, pour ces transports lourds que sont les convois d'artillerie, de ravitaillement et bientôt les voyages royaux. Les intérêts économiques ne viendront que plus tard avec la tentative de rationalisation du système, l'œuvre de Colbert et les vues de Vauban.

*L'instrument propulseur : la poste aux chevaux*

« Service public chargé de fournir les montures aux courriers de la Poste aux lettres, aux voyageurs en voiture ou à cheval, aux entreprises rapides (publiques ou privées) de transports en commun » : mis en place dès le *xiv<sup>e</sup>* siècle, étoffé sous Louis XI et aux siècles suivants, le service de la poste aux chevaux, distinct des messageries et diligences, comme de la simple poste aux lettres, a joué un rôle important dans la vie économique et sociale de la nation. Aucun historien n'a cependant fait sur lui une étude d'ensemble. L'ossature en est constituée par les relais disposés sur les principales routes, système qui prendra un développement important et trouvera son apogée dans le premier quart du *xix<sup>e</sup>* siècle. Au moment de sa disparition devant la concurrence des chemins de fer, la poste aux chevaux disposait de 1 800 relais, 20 000 chevaux, et 5 000 postillons dispersés dans toute la France. En dehors de l'histoire de la poste proprement dite du même auteur, un travail fondamental existe pour la période qui nous intéresse : Vaillé Eugène, *Les maîtres de poste et les routes postales sous l'Ancien Régime*, I. De 1464 à l'an 1600 ; II. Au *xvii<sup>e</sup>* siècle ; III. De l'an 1701 à la Révolution. *B. Inf. Docum. Statist.*, I, n<sup>o</sup> 6, 1937, p. 35-75, II, n<sup>os</sup> 7-8, p. 39-92, III, n<sup>o</sup> 9, p. 28-88 : I. « Les premiers chevaucheurs tenant la poste du Roi » datent de Louis XI. Les routes postales d'après la liste de 1584 (résumé sans nom du titulaire). Importantes annexes. II. Etudes approfondies des exemptions accordées aux maîtres de poste, de leurs gages, de leurs droits, de leurs obligations. Surveillance par le contrôle général. « Catalogue... des postes qui sont au long des routes » de 1636. III. Même plan que II pour le *xviii<sup>e</sup>* siècle. La partie « routes postales » ne fournit que des exemples, nombreux il est vrai.

Les réalités locales sont étudiées dans différentes monographies, que rappelle Pierre Nougaret, Pour une bibliographie de l'histoire des Postes en France, *Revue des P.T.T.*, n<sup>o</sup> 4, 1961, p. 32-35 (« qui n'a éveillé aucune vocation spéciale, semble-t-il ») et *Bibliographie critique de l'histoire postale française*, 2 t., Montpellier, 1970. Citons à titre d'exemple, sinon de modèle, une des dernières publications de ce type : Madeline Fouché, *La poste aux chevaux de Paris et ses maîtres de poste à travers les siècles*, Paris, Nouv. éditions latines, 1975. Notons l'intérêt de la revue *Diligence d'Alsace*, organe des Amis des P.T.T. de la Région Alsace.

et des travaux de F. Thouvignon sur la poste aux lettres dans le Sud-Ouest aquitain (*Bull. Soc. de Borda*, 1946-1974).

### *L'institution du Grand Voyer de France*

« Décision nouvelle et hardie », dit avec raison Jean Petot (p. 45), plus encore sur le plan des principes que sur celui — prometteur peut-être — des réalisations. Le texte de la création est dans Isambert, t. XV, p. 222-224 ; les considérants du plus grand intérêt des *Pièces justificatives*, Vignon, t. I, p. 89 sq ; la métaphysique du projet dans les *Oeconomies royales de Sully* (édit. Petitot, t. V, p. 207), y compris le grand projet de « la navigation des mers océane et Méditerranée, de l'une dans l'autre ». Reste à souligner le hiatus qui existe entre la volonté politique qui est indéniable et les difficultés de réalisation.

Un fait au départ sur lequel on n'a pas toujours insisté : la connaissance profonde du pays que possède Henri IV dans ses courses du Béarn en Normandie, d'Auvergne en Champagne. Dès le lendemain de l'entrée à Paris (22 mars 1594), la remise en ordre des routes fait partie intégrante du retour de la paix et de la reconstruction du pays. En avril 1594, la création des surintendants des coches publics soumet à son contrôle les entreprises privées, sans faire encore des messageries un service public. On va de Paris à Orléans, Rouen, Amiens, deux fois par mois pour un écu et quart. Le 5 mars 1597, l'établissement de relais de chevaux de louage permet aux voyageurs et aux marchands de trouver, de traite en traite, c'est-à-dire toutes les douze ou quinze lieues, des chevaux de rechange marqués d'un H fleurdéliné qu'ils pouvaient louer pour 20 sous tournois ; la réunion des relais aux postes en août 1602 simplifie et accélère le service des lettres et des voyageurs.

La nomination de Sully rentre donc dans un plan d'ensemble : les réalisations ne seront que fragmentaires et doivent être étudiées comme telles : le Pont-Neuf, terminé sans la statue du roi, le pont de Rouen, le pont de Blois, celui de Châtellerault. Chacun d'eux mérite une étude particulière. Une monographie importante, celle de J. Pinseau, *Le canal Henri-IV ou canal de Briare*, déjà citée, et pour une région, celle dont Sully était gouverneur, l'étude classique de P. Boissonnade, *Les voies de communication en Poitou sous le règne de Henri IV et l'œuvre du gouvernement royal*, 1908. Une voie fructueuse a été indiquée par M.F. de Mallevoue, *Les actes de Sully passés au nom du roi de 1600 à 1610 par devant maître Simon Fournier, notaire au Châtelet de Paris*, 1911. On y joindra de N. Valois, *L'inventaire des arrêts du Conseil d'Etat* (règne de Henri IV), 2 vol., 1886-1893.

En 1609 à la demande du roi, c'est la reprise du projet « pour la conjonction des trois mers sans être sujet à détroits, caps, raps, pointes ni manches ». Sans doute les résultats sont modestes : en l'absence d'un corps d'ingénieurs, les trésoriers de France se contentent de l'assis-



tance d'architectes, de maçons, de charpentiers pour la partie technique, or administration et exécution sont inséparables : les finances sont le lien permanent et nécessaire. Qui paye ? qui commande ? qui exécute ?

Ce qui demeure, c'est la force d'inertie des seigneurs et péagers ; en 1626, la charge de Grand Voyer est supprimée par Richelieu, pourtant largement ouvert aux réalités économiques, mais plus sensible, peut-être, aux réalités maritimes. Les unes et les autres pouvaient-elles être distinguées ? En 1607 un texte de référence a été élaboré, l'édit de décembre, premier *Code de la Route*.

### *La prise en main par l'Etat (1576-1775)*

L'administration postale en voie de développement étatique (maître des courriers et fermier des postes) s'efforce de mettre la main sur les messageries existantes. Pendant deux siècles, messagers des villes et de l'Université ont joué un rôle important, lié à la route, à leurs déplacements, à leur rythme de voyages. On les retrouve dans les archives communales. Les messagers de « guerres » apparaissent pendant celles-ci. Les messagers se défendent contre leurs rivaux : les courriers de la poste qui sont seuls en droit d'amener des étrangers à la Cour ; les propriétaires des coches qui leur font défendre, par différents arrêts, de mener avec eux plus de trois personnes et, surtout, de s'adjoindre aucun véhicule, sauf une charrette dépourvue de montants latéraux avec une simple couverture de toile.

La création en 1576 des *Messageries royales* et leur extension à l'ensemble du pays ouvre une période de conflits : en 1719 la lutte est terminée avec l'Université de Paris. La Ferme aux Postes s'engage à verser par an le 1/28<sup>e</sup> du montant de son bail à l'Université qui lui cède ses services. Les documents sont judiciaires, ex. : du 4 nov. 1651, l'ordonnance portant défense aux messagers de Rennes, Nantes et Angers à Paris, d'établir des relais sur leur route, différents baux des messageries (à Reims, à Lille, à Angoulême). Les messagers protestent contre l'installation de nouveaux bureaux de poste ; ils obtiennent en 1649 un arrêt du Parlement de Paris qui interdit l'établissement de la poste à Troyes, Beauvais, Reims, Le Mans, Laval, Cognac, Mâcon, « étant donné qu'il n'y en avait jamais eu auparavant ». Même l'établissement des diligences ne tarit pas l'activité des messagers qui subsistent jusques vers la fin du règne de Louis XV : il leur reste en effet toutes les villes moyennes que ne desservaient ni carrosses ni fourgons, mais l'entreprise a changé de style : l'ancien messenger est devenu patron, et celui qui court est devenu « cavalier des messageries » au service du premier.

L'organisation des messageries, entreprise privée et service public, a marché de pair avec le développement économique et culturel du

pays au XVIII<sup>e</sup> siècle, avant la fusion, sous Louis XVI, de toutes les entreprises de transport en une administration unique avec remboursement du prix des offices, multiplés au début du siècle.

### *L'œuvre de la Monarchie louis quatorzième*

Elle est en général confondue avec l'œuvre de Colbert : c'est sinon une erreur, du moins une vue partielle des choses. Colbert meurt en 1683 et l'on connaît les vicissitudes de l'action gouvernementale jusqu'à la mort de Louis XIV. D'autre part une autre date importante dans ce domaine est constituée par la nomination de Louvois qui réorganise le service en qualité de surintendant général des postes en 1668. Enfin de façon continue s'exerce l'action de Vauban dont les *Oisivetés*, au même titre que la *Correspondance des Intendants avec les Contrôleurs généraux*, sont riches de notations en matière de communication.

Nous n'y insisterons pas. Rappelons seulement l'intérêt d'études récentes. L'une a un caractère général, André Rémond, *Economie dirigée et travaux publics sous Colbert* (*Rev. d'hist. éco. et soc.*, 1959, n° 3), qui note l'importance de la grande dépression économique généralisée qui affecta l'Europe occidentale du milieu du XVII<sup>e</sup> siècle aux années 1730. L'auteur juge de cette façon la politique des voies de communication de Colbert : une politique résolument étatiste ; la restauration du réseau routier et fluvial a été financée par les crédits budgétaires, pour une économie de puissance confondue avec la grandeur royale ; une différence majeure existe entre cette théorie et les actes : les chemins ne sont qu'un des aspects d'une œuvre fiscale de refonte du protectionnisme mercantile, d'un capitalisme dirigé ; on ne trouve ni socialisme d'Etat, ni justification valable de la dictature du travail. Et de conclure : « moderne » par la première ébauche doctrinale de synthèse sous l'impulsion de l'Etat, la politique d'économie dirigée de Colbert manque son but. La route ? un problème de financement. (Pour les systèmes d'emprunts, cf. Clamageran J.J., *Histoire de l'impôt en France*, t. II, Paris, 1868, et Gomien, *La politique douanière de Colbert*, Paris, 1903, avec tableaux comparatifs.) L'autre étude plus spécialisée mais dont l'intérêt s'explique par cette déclaration de Colbert : « attendu que toutes les généralités profitent également de la réparation des chemins de ladite généralité de Paris qui est le centre de leur commerce » ; il s'agit de la thèse de lettres, Paris, 1953 (dact., 3 vol.) de M. Maître Henry, *L'administration et les travaux des Ponts et Chaussées dans la généralité de Paris sous le règne de Louis XIV*, citant Delamare, *Traité de la Police*, t. IV, De la construction des grands chemins et des ponts et chaussées, p. 478-492 (pour la législation).

En 1693 paraît le premier ouvrage consacré aux techniques de la route : *Le traité de la construction des chemins*, par H. Gautier, qui aura de nombreuses éditions. En 1713 s'esquisse une nouvelle administration



qui sera celle des Ponts et Chaussées, nouvel esprit plus peut-être que nouveaux moyens. Vauban et Boisguilbert se retrouvent : et surtout le second, Pierre le Pesant, seigneur de Boisguilbert (1646-1714), précurseur de l'économie la plus moderne (demande globale, circuits, multiplicateur...), dans les deux volumes édités par l'I.N.E.D. : l'un d'analyses (J. Spengler, Johan, H. Bast...,) l'autre les œuvres connues ou inconnues (« le détail de la France », « *Factums de la France* »), dans *Pierre de Boisguilbert ou la naissance de l'économie moderne*, Paris, 1966, 2 vol., 1032 p.

*Finances, tracés et politique : les péages et la corvée*

Les péages créés pour satisfaire le besoin de circulation, semblent, au cours des siècles, lui faire obstacle. Ils deviennent en effet odieux d'autant qu'ils ne paraissent plus indispensables, les écarts les plus grands s'exerçant entre chemins ruraux et voies urbaines.

Les directions du commerce peuvent changer avec les péages : la décroissance de l'une de ces routes, dit un prévôt de Champagne, « tient à ce que les gens qui devaient le péage, s'en vont par ailleurs ». Les efforts et la résistance des uns et des autres entraînent d'étranges itinéraires : en Franche-Comté, au XVI<sup>e</sup> siècle, les marchandises gagnent directement les montagnes du Jura par les défilés de Saint-Claude en évitant les péages d'Augerans.

En 1669, Colbert tente une suppression des péages établis sans titres sur les rivières depuis un siècle — pour ceux qui étaient antérieurs, de les justifier par titres au Conseil d'Etat — là où n'existaient point de chaussées, bacs, écluses, ou ponts à entretenir... Cependant, vingt ans plus tard, dans la province du Dauphiné, subsistaient 80 péages. Les arrêts de suppression se succèdent tout le long du XVIII<sup>e</sup> siècle par arrêts du Conseil rendus contre quelques « péages prétendus » sur des fleuves ou des grands chemins par des chapitres, prieurés, hospices, communes, seigneurs grands et petits ; ces derniers se défendent, et, suivant leur degré d'influence à la cour, ils obtiennent plus ou moins rapidement satisfaction.

Un exemple éclatant de ce que peut apporter l'analyse des comptabilités péagères se trouve dans différentes thèses de l'Ecole des Chartes et dans l'ouvrage de Vital Chomel-Jean Ebersholt, *Cinq siècles de circulation internationale vue de Jougne. Un péage jurassien du XIII<sup>e</sup> au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, 1951.

Reste à exécuter les travaux, soit de façon empirique, soit suivant un plan rationnel. Le premier cas est le plus fréquent ; pour le second, le gouvernement préfère faire appel, à l'époque de Colbert, au système de l'adjudication. A. Rémond donne des indications et des chiffres. Il n'en reste pas moins que les études sur les corvées royales n'ont pas été menées de façon systématique ; elles sont cependant essentielles

car elles conditionnent en partie l'attitude des populations à l'égard du gouvernement : on le verra au moment des Assemblées provinciales et des cahiers de doléances. Souvent sollicité, Colbert est hostile à la généralisation du procédé ; il sait que « les corvées causent toujours beaucoup d'inconvénients », il en réprime sévèrement les abus, ne les trouvant vraiment justifiées que dans le cas des voyages royaux (le juriste Cotelie l'a comparé à Potemkine). Une carte des corvées serait des plus utiles. Elle paraît avoir été inconnue dans les généralités du Sud-Ouest, elle est devenue permanente pour les riverains de la Loire (1668, Petot, *op. cit.*, p. 84). Elle a pesé lourdement dans les provinces de l'Est : Champagne, Lorraine, Alsace, Franche-Comté, Dauphiné. En témoignent les travaux de S.E. Hyenne, *De la corvée en France et en particulier dans l'ancienne province de Franche-Comté*, 1862 ; R. Werner, *Les Ponts et Chaussées d'Alsace...*

### Conclusions

L'examen même rapide de nos connaissances sur la situation des voies de communication en France aux XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècles permet deux sortes de conclusions :

1. Les premières tiennent au progrès de la recherche depuis une vingtaine d'années, grâce à l'effort des sociétés d'histoire et d'archéologie locales et régionales, à leurs congrès notamment qui permettent les confrontations et les recoupements nécessaires, à l'action également des centres de recherches des Universités, jeunes ou plus anciennes, des colloques et des ministères des P.T.T. (Musée Postal, revue des P.T.T.), des Transports (Voies) et de l'administration des Ponts et Chaussées ; l'on note un intérêt certain en France actuellement pour l'archéologie routière, l'inscription dans le paysage, les bornes, les croix votives, les relais de poste, tous éléments qui accompagnent le chemin.

2. Les secondes se situent dans le domaine de la connaissance. Certains faits apparaissent déterminants : l'importance prise par les voies de communication dans la notion de « reconstruction » ; elle explique en grande partie l'attention que leur prête Henri IV et Colbert ; on assiste à une prise de conscience d'un intérêt majeur de l'Etat et des Etats, des collectivités, qui dépasse l'intérêt purement local et immédiat, et la mise en évidence des « freins » et des « moteurs ».

Des « freins » ? Que sont encore les traditions et les situations des « pays » (dans le sens de Vidal de la Blache), aux intérêts divers plus concurrentiels que complémentaires, la diversité des autorités, l'absence de fonds régulier et de continuité, plus dans les décisions que dans l'exécution, la confusion des notions de transporteurs et de marchands, qu'ils soient ruraux ou urbains, souvent l'assujettissement des premiers aux seconds, plus encore, peut-être, l'influence des conditions physiques



et humaines qui place toute cette œuvre sous le sceau de la précarité : « Les pluies continuelles ont entièrement détruit les réparations que j'avois fait faire aux chemins, rompu les ponts, enlevé les chaussées », écrit l'intendant de Montauban au moment du voyage des Princes (1701) : il les « cède » à Baille, intendant du Languedoc « qui a sur toute sa route, de beaux chemins et des grandes villes » (?). De son côté l'intendant Chauvelin en Picardie, déclare en 1722 : « Les laboureurs s'ingèrent d'étendre leurs labours de manière que les chemins, en beaucoup d'endroits, ne se trouvent que de la largeur d'une voiture... de détourner l'écoulement naturel des eaux et de les faire passer dans lesdits chemins, ce qui les rend impraticables par les ravins, fondrières et bourniers que lesdites eaux y forment... plusieurs particuliers font des trous sur lesdits chemins pour tirer de la terre ou autres matières, et embarrassant les chaussées de terre, fumier, et décombres qui empêchent le passage des voitures et retiennent les eaux. » Ces textes révèlent la perpétuelle offensive à laquelle sont sujettes les routes de la part, non seulement des conditions naturelles (climat, sol...), mais aussi des hommes riverains qui les attaquent de toutes parts, passagers qui les écrasent de leurs transports, paysans qui aiment le chemin mais craignent la route, par laquelle vient l'autorité qu'elle soit laïque ou ecclésiastique, civile ou militaire. La route, c'est celle de la contrainte, de l'impôt, de la milice plus encore que celle du transport. Le chemin suffit pour aller au marché : la voie étroite est seule salvatrice et protège des agressions de la collectivité.

*Des « moteurs » ?* Le nombre d'hommes et l'essor démographique à certaines époques — « comme des souris dans une grange » a écrit un historien à propos du premier xvi<sup>e</sup> siècle —, la commodité des rivières et la tentative des liaisons inter-bassins, des besoins nouveaux dans tous les domaines, ravitaillement et cultures, des grains, du vin, aux œuvres d'art et aux livres, les progrès des véhicules, une volonté politique enfin, même si elle est souvent déficiente et mal armée.

L'Etat s'intéresse à la route pour des causes diverses : 1<sup>o</sup> quand il en a besoin (militaire, économique et politique) ; 2<sup>o</sup> quand il a de l'argent (ce qui est rare) ou quand il peut en exiger d'autrui (ce qui est fréquent) : le rôle des Etats est, dans ce domaine de la voirie, essentiel ; 3<sup>o</sup> quand un groupe de pression ou un grand personnage l'y incite ; le cas typique est celui du voyage royal ; la menue monnaie de ces interventions est constituée par le maintien ou l'instauration de péages, la construction ou le contournement de chemins, l'entretien — pavage ou autres — de ceux-ci.

En général, avant la création dès 1713 d'un service des Ponts et Chaussées, réalisée par arrêt du 1<sup>er</sup> février 1716, sous la direction d'Ormesson, peu de choses ont été faites pour tenter de remédier à l'un des maux essentiels de cette politique, la discontinuité.



femmes accomplissant sous les murs ou à l'intérieur des besognes artisanales ou ménagères. En matière d'exploitation rurale proprement dite, il ne fait pas de doute que les initiatives et la gestion appartenaient à chaque abbaye et même aux maîtres des granges : aucune directive n'est venue du Chapitre général. La seule mesure économique importante que fut la permission de vendre du vin et de la laine pour les abbayes qui en produisaient (1195), ne fut curieusement envisagée que sous l'angle des inconvénients que ce trafic pouvait apporter aux granges traversées<sup>15</sup>.

#### *Premières entorses au faire-valoir direct (1208-1220)*

Mais voici que, coup sur coup, entre 1208 et 1220, diverses décisions considérables commencèrent à ébranler le principe fondamental de l'exploitation des granges en faire-valoir direct par les convers et les salariés. La première entorse au statut de 1134 fut la permission accordée en 1208 aux abbayes de donner à métayage ou sous tout autre contrat les terres les moins utiles et celles qui étaient trop éloignées pour être bien exploitées<sup>16</sup>. Sturzelbronn sauta sur l'occasion (1212)<sup>17</sup>. Puis, en 1216, une pétition présentée au Chapitre général alla plus loin en demandant la possibilité de donner des terres à des colons séculiers, sans préciser la situation ou la nature de ces terres, et de conclure avec eux des contrats d'élevage, autrement dit l'entière abolition de la législation primitive de l'Ordre en la matière<sup>18</sup>. L'affaire dut provoquer pas mal de remous, car la décision fut différée deux fois et ne fut prise qu'en 1220 avec deux limitations : il ne s'agit encore que des granges et des terres « les moins utiles » et elles ne purent être concédées que « à temps », avec le conseil des pères abbés ou des visiteurs<sup>19</sup>. On peut regretter cette décision qui sanctionnait l'abandon du système original de l'exploitation grangière directe ; du point de vue économique, ce n'était cependant qu'une adaptation nécessaire qui ne devait pas compromettre, si d'autres éléments ne venaient pas interférer, le succès matériel de l'Ordre.

#### *Dégradation au XIII<sup>e</sup> siècle*

Au XIII<sup>e</sup> siècle, la législation sur les granges n'a cessé de montrer la dégradation de leur statut. La règle de la journée de marche de l'abbaye s'est tellement distendue que l'on ne s'étonnait plus en 1255 de ce que Fossonova puisse prétendre avoir une grange à 24 journées<sup>20</sup>. Quant à la règle

15. Statuta, 1195 : 4 (*Abbates qui vina vel lanas habent vendere, provideant ut eorum evectiones, grangias seu abbatias ordinis per quas transeunt, non gravent*).

16. Statuta, 1208 : 5 (*De terris qui minus utiles fuerint aut sic remotae quod utiliter excoli non possint, sic dispensat capitulum generale ut licent iis qui tales habuerint dare ad medietatem vel aliter prout competenter poterunt*).

17. Statuta, 1212 : 12.

18. Statuta, 1216 : 66 (*Petitio illa de terris nostris dandis colonis saecularibus et de societate habenda cum saecularibus de animalibus nutriendis*).

19. Statuta, 1220 : 5 (*De grangis et terris minus utilibus ad tempus concedendis...*).

20. Statuta, 1255 : 36.

de la distance  
conserver la  
1278<sup>21</sup>. En fa-  
tueuse et sup-  
revint sur le t-  
mais on laissa  
Casanova des-  
pelle pour l'o-  
Alexandre IV  
messe dans le  
de l'abbaye  
paroissial<sup>26</sup>.

Les moen-  
en 1235 la pe-  
Calabre pend-  
convers et les  
il faut rapp-  
(1269). Des  
(1231)<sup>29</sup> et le  
femmes « d'e-  
1297)<sup>30</sup>.

#### *La crise de l'*

Mais ces  
de fond qu'a-  
qu'il est néces-  
de l'Ordre et  
concurrence  
raient à l'Ord-  
dérés comme  
grave en 1274-  
temps, l'Ordre

21. Statuta, propter conservand-

22. Statuta, 1

23. Statuta, 1

24. Statuta, 1

25. R.P. Chr

26. Statuta, 1

27. Statuta, 1

28. Statuta, 1

29. Statuta, 1

30. Statuta, 1

31. Statuta, 1

32. Statuta, 1

rum,...). Un pamp-

et Mendians : Poi-