



HAL
open science

Fonction et devenir d'un réseau invisible : les crêtes de labours dans le terroirs beaucerons(XIVe-XXe siècles)

Samuel Leturcq

► To cite this version:

Samuel Leturcq. Fonction et devenir d'un réseau invisible : les crêtes de labours dans le terroirs beaucerons(XIVe-XXe siècles). Rita Compatangelo-Soussignan, Jean-René Bertrand, John Chapman, Pierre-Yves Laffont. Marqueurs des paysages et systèmes socio-économiques, Presses Universitaires de Rennes, pp.163-174, 2008, Documents archéologiques, 978-2-7535-0556-8. halshs-00355292

HAL Id: halshs-00355292

<https://shs.hal.science/halshs-00355292>

Submitted on 16 Nov 2013

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

**Fonction et devenir d'un réseau invisible :
les crêtes de labours dans les terroirs beaucerons (France, XIV^e-XX^e siècles)**

**Function and becoming of an invisible network :
the headlands in the Beauce territories (France, XIVth-XXth centuries)**

Article paru dans Rita COMPATANGELO-SOUSSIGNAN, Jean-René BERTRAND, John CHAPMAN, Pierre-Yves LAFFONT (dir.). *Marqueurs des paysages et systèmes socio-économiques. Proceedings of Le Mans COST Conference*. Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2008, pp. 163-174 (coll. « Documents archéologiques », 1).

Résumé : Dans un paysage, le réseau routier constitue un élément fortement structurant. Les axes routiers que nous connaissons et empruntons aujourd'hui, goudronnés, soigneusement entretenus, juridiquement bien protégés, rigoureusement cartographiés, incitent à considérer les chemins comme des marqueurs stables au sein des paysages. En fait, des observations faites à des échelles plus fines tendent à montrer que, dans les sociétés pré-industrielles, la route ne possède pas cette pérennité qu'on lui attribue aujourd'hui. Les axes de circulation ne prennent pas forcément la forme de chemins balisés et permanents ; nombreuses sont les servitudes de passage saisonnières ou temporaires. La route n'est alors plus un marqueur structurant du paysage ; la matérialité de la route tend à disparaître, n'étant plus qu'un droit inhérent à sa fonction socio-économique.

La question fondamentale de l'article est la suivante : comment un paysan accède-t-il à ses parcelles insérées dans un parcellaire fortement émiétté ? Une enquête menée sur un petit territoire beauceron de 1700 ha (Toury, en Eure-et-Loir) à partir d'une riche documentation médiévale et moderne (XIV^e-XVIII^e siècle), a permis de mettre en évidence l'utilisation d'un maillage très resserré de crêtes de labour (*headland, Ackerberg*) dont les traces-même ont quasiment disparu de nos jours, suite aux grands remembrements depuis les années 1950 et au nivellement provoqué par les puissants engins de labour. Ces crêtes de labour, outre leur fonction de marqueur paysager, avaient pour fonction de suppléer à l'insuffisance du réseau routier pour irriguer l'ensemble des parcelles du terroir, permettant ainsi la distribution des déplacements au sein du territoire cultivé, pour accéder aux parcelles enclavées sans passer sur les parcelles voisines lorsqu'elles portaient une récolte, ou qu'elles étaient mises en défens. Seuls vestiges de ce réseau, demeurent aujourd'hui les routes et chemins construits sur d'anciennes crêtes de labour, dominant de ce fait les champs voisins, épargnés par les remembrements.

Mots-clés : Beauce – crête de labour – chemin – coutume d'Orléans – openfield

Abstract : In a landscape, the road network constitutes a strongly structuring element. Road axes that we know and take today, tarred, carefully maintained, juridically well protected, rigorously charted on all the scales (from the land register to the Michelin chart), incite to regard the roads as stable markers within the landscapes. In fact, observations made on finer scales tend to show that in the preindustrial societies the road did not have this today perennality.

Ground cord traced through the landscapes to connect distant places, the road is taken by foot, on animals back or by carriage. Because of this recurring use, the road is a line of wear in the landscape, its layout changing. Far from being immutable, the road, like the routes, fluctuates. At a local scale, the apprehension of road networks is all the more difficult as the axes of circulation are not necessarily marked out and permanent; seasonal or temporary rights of way are often met. The

road ceases then to be a structuring marker of the landscape ; the materiality of the road tends to disappear, being nothing more than an inherent right to its socio-economic function.

Through my work on the organization of the Beauce agricultural territories during the medieval and modern ages (XIIth-XVIIth centuries), I was brought to work on the organization of the openfield landscape, particularly on the distribution of the transportation routes on the agricultural territories. The fundamental question is : how does a peasant reach his own land inserted in strongly crumbled-up lot ? In order to answer, I have analyzed, within the small territory (a 1700 ha Beauce commune), the dynamics of the local road networks (in order to understand the access ways to the cultivated pieces of land) through the planimetric sources (current and old IGN charts, State Major, Cassini's, Napoleonean register, land plans of the XVIIth centurie and communal records concerning the public road), photographic sources (IGN missions), archaeological (headlands excavations) and textual ones (medieval and modern field books). Examining this documentation enabled me to note a dynamics going in the direction of a progressive degradation of the road network ; this kind of observation is observed everywhere. But what appeared to me clearly, it is that our current conception of the road network as a permanent public road unables the apprehension of the whole of the access ways to the lots (most of them enclaved, completely isolated from the road network) in the preindustrial age. In fact, my investigation led to bringing to light the use of a tightened meshing of headlands, almost disappeared nowadays because of the regroupings in the 1950' and the levelling caused by the powerful ploughing machines.

These headlands, in addition to their landscape marker function, had in the old days an important function in the distribution of movements within the cultivated territory, allowing the peasants to reach their enclaved lots without passing on the neighbour lot when on harvest, or the access denied by their owner.

The only vestiges of this network remain the roads and ways built on old headlands, thus dominating the fields, spared by the regroupings...

Key-words : Beauce – headland – road – Orléans custom – openfield

Dans un paysage, le réseau routier constitue un élément fortement structurant. Les axes routiers que nous connaissons et empruntons aujourd'hui, goudronnés, soigneusement entretenus, juridiquement bien protégés, rigoureusement cartographiés à toutes les échelles (depuis le cadastre jusqu'aux cartes Michelin ou IGN), incitent à considérer la route comme un marqueur stable au sein des paysages. En fait, des observations faites à des échelles plus fines tendent à montrer que, dans les sociétés pré-industrielles, la route ne possède pas cette pérennité qu'on lui attribue aujourd'hui. Cordons de terre tracés au travers des paysages pour relier des lieux distants, la route est un cheminement emprunté par les voyageurs à pieds, à dos de bêtes ou en voiture, par les troupeaux et par les exploitants agricoles. Du fait de cette utilisation récurrente, la route est une ligne d'usure dans le paysage, dont le tracé se modifie selon son état et son entretien ; loin d'être immuable, la route, comme les itinéraires, fluctue. A l'échelle locale, l'appréhension des réseaux routiers est d'autant plus difficile que les axes de circulation ne prennent pas forcément la forme de chemins balisés et permanents ; nombreuses sont les servitudes de passage saisonnières ou temporaires qui traversent les champs, sans laisser de traces matérielles. La route n'est alors plus un marqueur structurant du paysage ; la matérialité de la route tend à disparaître, n'étant plus qu'un droit inhérent à sa fonction socio-économique.

Dans le cadre de mes travaux sur l'organisation des territoires d'exploitation beaucerons durant les périodes médiévales et modernes (XII^e-XVII^e siècles) (Leturcq, 2001, 2007), j'ai été amené à travailler sur l'organisation de la structure parcellaire laniérée des pays d'openfield, en particulier sur la distribution des voies de communication au sein des terroirs d'exploitation. L'étude s'est concentrée sur le territoire paroissial de Toury (Eure-et-Loir, Beauce orléanaise, 1700 ha), pour lequel une documentation abondante est disponible concernant les périodes médiévale et moderne¹. Le dossier contient en particulier un plan terrier² daté de 1696, accompagné d'un riche terrier³ qui compile les déclarations de quelques 350 tenanciers au sujet de 5500 parcelles accensées. C'est ce document exceptionnel qui servira de base pour les réflexions qui vont suivre, enrichies par plusieurs autres terriers des XVI^e⁴ et XVII^e⁵ siècle, et une série de censiers des XIV^e et XV^e siècles⁶.

Sous l'Ancien Régime, le peuplement tourysien est majoritairement regroupé dans le village, installé au centre de la paroisse. Ce centre est entouré de hameaux satellites, qui sont au nombre de 3 durant la période moderne (Boissay, Armonville et Germonville), mais 6 aux XIV^e et XV^e siècle, avant la désertion des hameaux de Maisons, Glatigny et Le Mesnil entre 1471 et 1543 (**ill. 1 : Structure du peuplement bas-médiéval et moderne de Toury**).

¹ Toury est un ancien domaine de l'abbaye de Saint-Denis. Les archives sont dispersées dans plusieurs dépôts : les Archives nationales, les Archives départementales des Yvelines (série D) et les archives communales de Toury.

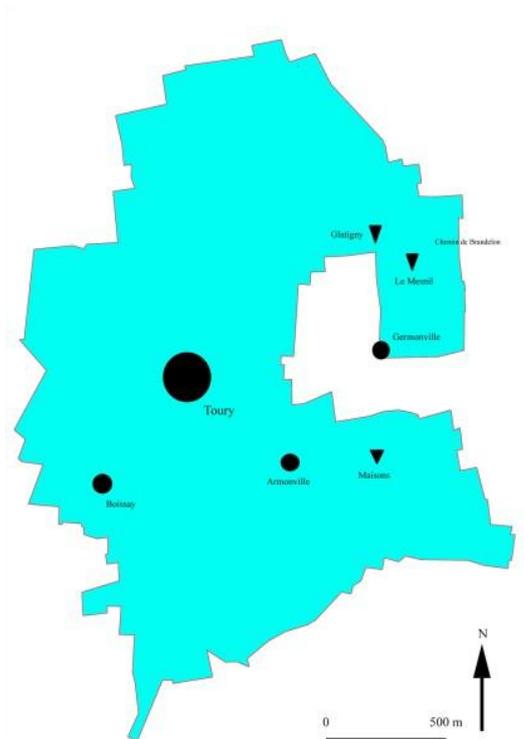
² AN, N III Eure-et-Loir 19.

³ AD Yvelines, D 1266 et 1267.

⁴ AD Yvelines, D 1264 : Terrier de 1543.

⁵ AD Yvelines, D 1265 : Terrier de 1601.

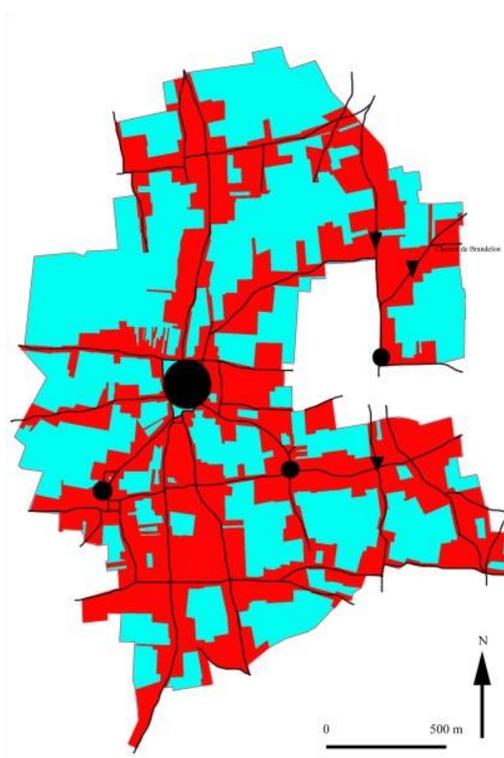
⁶ AD Yvelines, D 1315 et 1316 : Censiers de 1382, 1446, 1469, 1470, et 1471.



III. 1

Cette remarquable concentration du peuplement à la charnière des XV^e/XVI^e siècles est un épisode majeur dans le lent processus de formation du territoire communautaire tourysien, et il ne fait aucun doute qu'il a entraîné des modifications importantes dans la distribution de la circulation au sein de la paroisse, en particulier un appauvrissement de la trame routière (Leturcq, 2001, p. 313-315 et 326-329).

Le plan terrier de 1696 met en évidence à Toury le schéma classique d'un réseau routier polarisé par le village au centre de la toile viaire. Pourtant l'analyse de ce réseau routier villageois, tel qu'il est cartographié tant sur le plan terrier moderne que sur les cadastres antérieurs aux grands remembrements d'après la seconde guerre mondiale, amène une constatation préliminaire ; le territoire paroissial de Toury connaît une irrigation très insuffisante pour permettre aux exploitants d'accéder à leurs champs, dans la mesure où environ la moitié des parcelles n'entretiennent aucun contact avec un axe routier (**ill. 2 : Irrigation du parcellaire par le réseau routier représenté sur le plan terrier de 1696**).



III. 2

Dans ces conditions, on peut se demander comment un paysan accède à ses parcelles insérées dans un parcellaire fortement émietté⁷ ? Si l'infrastructure routière enregistrée par les arpenteurs est nettement insuffisante pour assurer la communication entre le centre de l'exploitation et l'ensemble des champs qui composent cette exploitation, il faut s'interroger sur l'existence de systèmes de passages invisibles à nos yeux soit parce que les arpenteurs n'ont pas jugé utile de les cartographier, soit parce que ces axes de communication n'étaient pas perceptibles aux yeux de l'arpenteur.

La dynamique du réseau routier : une érosion lente et ancienne

Le plan-terrier de 1696 constitue la base documentaire de l'étude du maillage routier tourysien. Il faut s'interroger préalablement sur la qualité du plan terrier de 1696. Tous les chemins irriguant le terroir sont-ils représentés ?

On peut légitimement en douter, au regard d'un certain nombre d'anomalies. Plusieurs chemins s'interrompent brusquement, sans raison apparente, ou alors sont tracés par intermittence, prenant l'allure de segments sans destination ou sans origine, perdus au milieu des champs. La confrontation de ce plan avec les déclarations des tenanciers consignées dans le terrier de 1696 confirme le caractère très imparfait de la représentation cartographique. Les déclarations non seulement corrigent, mais aussi complètent et enrichissent les données du plan-terrier, permettant de restituer avec l'aide de la carte de Cassini (XVIII^e siècle), de la carte d'Etat-major (1832, révisée en 1881) et des photographies aériennes verticales des missions de l'IGN⁸, le tracé de six chemins ignorés par les arpenteurs, mais bien mentionnés dans les descriptions des parcelles⁹ (ill. 5 :

⁷ 1700 ha divisés en 5500 parcelles, la parcelle emblavée couvrant en moyenne la superficie de 0,3 ha (ill. 3 : **Parcellaire de Toury en 1696**). Cette pulvérisation parcellaire résulte de l'émiettement très poussé des structures de propriété et d'exploitation, qui sont systématiquement constituées d'une myriade de parcelles minuscules éparpillées dans l'ensemble du terroir (ill. 4 : **Répartition des parcelles de la métairie du Cheval bardé en 1696**).

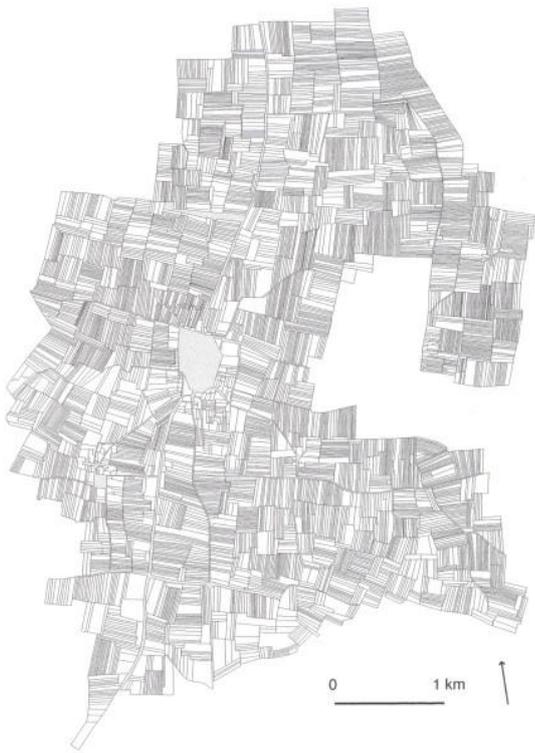
⁸ Mission 1996 F 2218-2318/300.

⁹ Le chemin « de Rouvray-Saint-Denis », encore appelé chemin « de Saint-Denis », ou chemin « de Toury à Rouvray-Saint-Denis » est mentionné par un tenancier qui déclare que le chemin traverse sa parcelle.

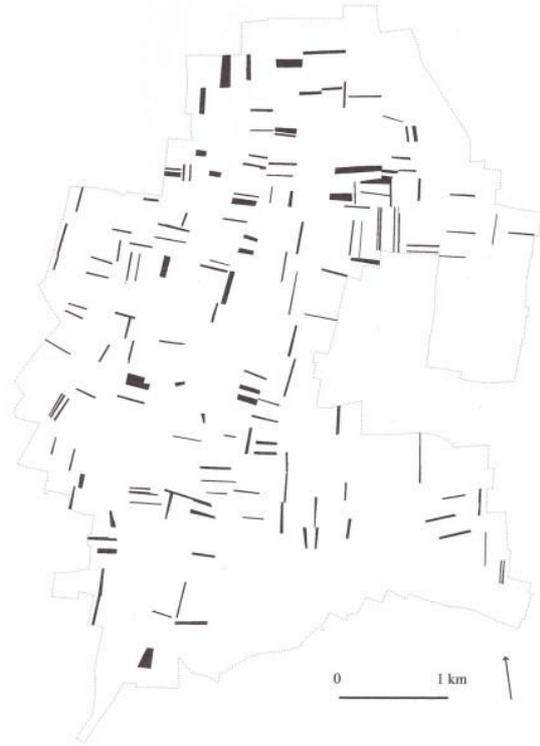
Le chemin ou sentier « des Nonnains » est mentionné dans les confronts de 28 parcelles déclarées en 1696.

Le chemin ou sentier « des Postes » est mentionné dans les confronts de 35 parcelles déclarées en 1696.

Irrigation du parcellaire par le réseau routier avec les chemins non représentés sur le plan terrier de 1696).



III. 3

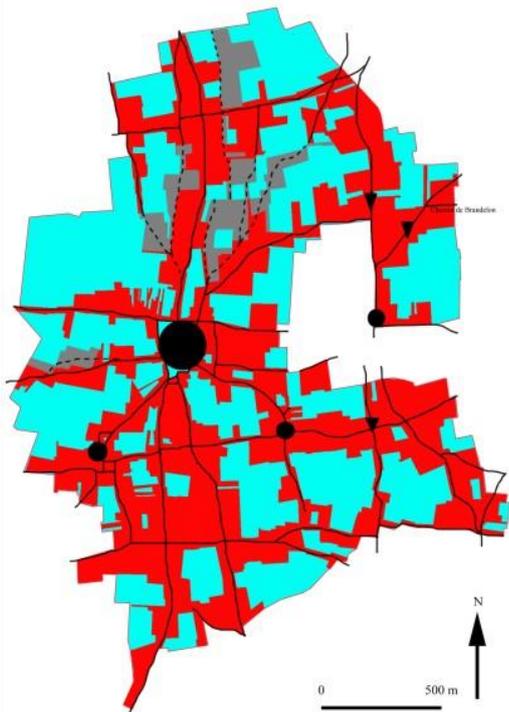


III. 4

Le chemin « de Saint-Pérvy », ou encore chemin « des Bordes », chemin « de Toury à Esbordes »... est dit traverser 7 parcelles.

Le chemin « de la Butte de l'Orme Bellet » apparaît dans le terrier comme un tronçon isolé, sans origine ni destination apparentes. Les confronts d'une parcelle précisent seulement : « ...un petit chemin tendant de la butte de l'orme bellet au chemin de bras de fer ». Toutefois quelques indices montrent une continuité furtive vers le village.

Le vieux chemin « de Toury à Janville » est mentionné à côté du nouveau chemin par les tenanciers.



III. 5

Le réseau routier est plus dense qu'il n'y paraît au premier abord. Dans la moitié septentrionale de la paroisse de Toury, les deux chemins convergeant vers le village sont en fait les deux branches les plus importantes, mais non les seules, d'un réseau ramifié d'au moins six branches. Les lacunes du plan terrier résultent de l'arpenteur qui a opéré un tri dans l'information. Ce tri peut reposer sur le choix volontaire d'écarter les axes routiers paraissant trop modestes, pour ne conserver que les chemins considérés comme les plus significatifs et structurants du territoire cartographié. Mais le tri peut également résulter d'une action involontaire, provoquée par une méconnaissance des réalités de terrain, et par l'incapacité de l'arpenteur à reconnaître un chemin saisonnier, temporairement inactif au moment de la réalisation du plan. Que les lacunes du plan terrier soient la conséquence d'un choix conscient ou le résultat d'une méconnaissance, le plan terrier et les déclarations des tenanciers donnent l'image d'un réseau routier fortement hiérarchisé, voire dégradé par rapport à une situation ancienne. Le récolement de l'ensemble des données concernant le réseau routier de Toury dans le terrier de 1543¹⁰, complété par les informations éparées recueillies dans les censiers du XV^e siècle¹¹, montre en effet un réseau routier beaucoup plus dense, confirmant l'ancienneté de l'ensemble des chemins mentionnés en 1696, auxquels il faut ajouter une dizaine de chemins totalement ignorés tant par les tenanciers que par l'arpenteur en 1696, et dont le tracé a souvent été fossilisé dans le parcellaire (Leturcq, 2001, p. 326-329).

Il existe une ambiguïté sur le statut de ces chemins non cartographiés. Sont-ils publics ou privés ? S'agit-il de simples chemins de desserte de champs, appartenant en co-propriété à l'ensemble des exploitants qui le bordent ? Le terrier met en évidence un cas particulièrement éclairant à ce sujet : le chemin de Brandelon.

Le plan terrier figure un petit chemin (« chemin de Brandelon ») dont la longueur et la largeur s'apparente à une parcelle standard (soit une centaine de mètres de longueur sur quelques mètres de largeur), parfaitement intégrée dans un quartier de culture, appropriée par un tenancier.

¹⁰ AD Yvelines, D 1264.

¹¹ AD Yvelines, D 1315 et D 1316.

Mais l'examen du terrier dans son ensemble montre que cette appropriation ressort visiblement d'un régime spécial, car elle n'est pas intégrée normalement dans le fil de la déclaration du tenancier ; il ne s'agit pas d'un chemin public, mais il ne s'agit pas pour autant d'une parcelle comme les autres. Dans les confronts de la parcelle voisine, on peut lire : « ...d'un bout vers le septentrion à une pièce de terre qui seroit cy devant de chemin... ». L'ambiguïté est par conséquent soigneusement entretenue concernant le statut de cet espace : il s'agit d'un chemin désaffecté, mais dont la détermination comme parcelle cultivée ordinaire n'est pas évidente. Sur le plan terrier, l'arpenteur a représenté cette parcelle comme un chemin, avec l'appellation « chemin de brandelon » ; pour les tenanciers, c'est un ancien chemin, approprié et sans doute cultivé comme les autres parcelles du quartier de culture qu'il borde. L'exemple du chemin de Brandelon (exceptionnellement détaillé) montre clairement le caractère furtif des réseaux de communication. Combien de chemins, tels que celui de Brandelon, nous échappent parce qu'ils sont plus modestes, cachés par les cultures, ignorés de l'arpenteur ?

Un réseau furtif de passages

Un chemin n'est pas forcément matérialisé sous la forme d'une piste immuable, le long de laquelle les parcelles viennent se ranger. De fait, les déclarations des tenanciers de Toury en 1696 mettent en évidence des parcelles traversées par des chemins, dont l'existence est sans doute saisonnière, s'apparentant davantage à des servitudes de passage soumises au rythme des cultures¹². Dans le cadre d'un terroir exploité largement ouvert, caractérisé par un émiettement extraordinaire des structures de propriété et d'exploitation qui rend inévitable l'enclavement de la majeure partie des terres, le concept de « passage » semble mieux adapté à celui de « chemin ». Le passage, c'est l'endroit où l'on passe, mais c'est aussi l'action de passer ; cette dématérialisation de l'objet rend compte de la réalité des structures de communication au sein d'un terroir cultivé.

Dans un terroir d'openfield, ignorant la clôture des champs, ne connaissant aucune contrainte topographique ou orographique, le passage à travers champ est possible et aisé partout. Pourtant, il convient de préciser que le passage sur une parcelle n'existe pas de plein droit, pas plus dans les usages locaux que dans la coutume d'Orléans. En revanche les usages locaux reconnaissent une tolérance générale de passage sur le bien d'autrui, « à la condition que les terrains ne soient ni ensemencés, ni labourés en vue d'un ensemencement, ni clos » (Watrin, 1923, p. 246)¹³. Dans le cas des parcelles enclavées (majoritaires à Toury au XVII^e siècle), lorsque l'accessibilité des terres n'est pas envisageable autrement que par le passage sur les terres des voisins, le code civil établit par la loi du 20 août 1881 ce passage sur le fonds d'autrui comme un droit absolu, mais **à la condition que ce droit soit exercé par le trajet le plus court possible et le moins dommageable**, à charge d'indemnité en cas de dommage (Watrin, 1923, p. 247). Cette règle tardivement rédigée repose sur une jurisprudence très riche qui se construit durant la période moderne, et sans doute avant, étant donné l'ancienneté de l'émiettement parcellaire des structures d'exploitation et de propriété dont témoignent non seulement les censiers bas médiévaux, mais aussi les listes d'ensaisnements de la prévôté de Toury pour les années 1469-1494¹⁴. La coutume d'Orléans (1509) ne souffle mot du problème des enclaves, mais aborde le problème de la tolérance du passage pour cas fortuit dans l'article 251 :

« Si par les heritaiges, qui sont situez sur et à l'endroit des chemins empirez et mauvais, on passe et repasse, cela n'attribue droict de chemin et voye publique por lesdits héritages par quelques temps que ce soit » (Joukovsky, 1975, vol. 2, p. 191-200).

¹² C'est sans doute la raison de l'absence de ces chemins sur le plan-terrier ; ils ne sont pas représentés, parce que cette partie du territoire était exploitée au moment de la cartographie, rendant invisibles les chemins physiquement détruits par les labours ou couverts par les moissons.

¹³ Il est à noter que c'est toujours le cas aujourd'hui.

¹⁴ AD Yvelines, D 1318.

Les commentateurs de la coutume d'Orléans et les juges ont montré les implications contradictoires de cet article. Un propriétaire a l'obligation de laisser passer quiconque ne peut faire autrement sur ses terres, mais cette tolérance de passage ne constitue en rien une servitude, et selon le principe fondamental du bon voisinage, ce passage doit se faire de manière à entraîner le moins de dégâts possibles dans le champ traversé¹⁵. Lorsque la parcelle est ensemencée et que le passage à travers champ pour rejoindre une enclave risque d'endommager la récolte, l'utilisation des bords des champs relève du simple bon sens. Les Usages locaux mentionnent comme tolérance « le passage sur la rive d'une terre labourable non ensemencée, voisine de celle qu'il cultive, pour permettre de labourer jusqu'au dernier pouce, ou pour faire tourner la charrue et l'attelage » ; et d'ajouter : « Si la terre est ensemencée, il peut y avoir lieu à dommages-intérêts ». Cet espace nécessaire pour faire tourner l'attelage, large de quelques mètres et installé nécessairement à chaque bout d'une lanière, pose problème. C'est l'espace de la crête de labour.

La fonction des crêtes de labour

Le réseau routier, aussi complet soit-il, ne peut prétendre, dans le cadre d'un parcellaire en petits quartiers croisés (comme c'est le cas à Toury), irriguer l'intégralité des parcelles du terroir. C'est pourquoi il faut envisager l'existence d'un système de passages, qui ne figurent pas comme tels sur le plan terrier, mais qui existe nécessairement.

Le terrier de 1696, dans les confronts de très nombreuses parcelles déclarées, cite de manière récurrente l'existence de « sommières » ; on retrouve ces mêmes mentions dans le terrier de 1543, occasionnellement dans les censiers tourysiens du XV^e siècle¹⁶, mais aussi dans un compte des fermages de Saint-Denis dans la toute proche paroisse de Rouvray-Saint-Denis¹⁷. Le terme « sommière » désigne, dans le jargon des paysans de Toury, les crêtes de labour, installées à chaque bout des quartiers de culture, c'est-à-dire des « bandes de terre où les attelages tournent à l'extrémité d'un labour » (Lachiver, 1997, p. 1551). Dans d'autres régions, on parle de *headland* ou *foraker* (Angleterre) ; *Ackerberg*, *Wall*, *Ackerwall* (Alsace) ; « tournière », « tournaille » ; « chevaille », « chaintre », « têtee » (Val de Loire) ; « talvère » (Aquitaine) ; « têtère » (Beauce) ; « têteau » (Vendée) ; « fourrière » (Lorraine) ; « butier » (plaine de Caen)... Quelle que soit l'appellation, il s'agit toujours du même objet, à savoir des talus de terre, plus ou moins élevés, installés au bout de chaque lanière et créés par l'accumulation de petits dépôts de terre résultant du nettoyage systématique du coutre et du soc par le laboureur à chaque retournement de l'attelage au bout de la lanière. Le quartier de culture étant constitué de plusieurs lanières labourées dans le

¹⁵ La définition des dommages et intérêts reste en suspens.

¹⁶ *Pour III buniars assis à la fontasne au champs dit le carteau frappent d'ung bout sur le bois parc (?) et est sommière des terres qui frappent dessus le grand chemin de Paris*

Item II buniars frappent sur le chemin de Paris tenant d'ung costé à Jehan Lebrun

Item pour IIII buniars et demi au bout du chemin de la plante tenant à maistre Raoul Chartin

Item VIII perches frappent sur le chemin de Paris tenant à maistre Raoul Chartin

Item II buniars et demi au long du chemin de Paris frappent du bout sur Jehan Plisson et est sommière des ouches de Marmonville (?)

Item III perches frappent d'ung bout sur le chemin de Paris tenant à Jehan Plisson

Item demi bunier tenant à Thomas Godeffroy d'une part et frappent sur la terre Drouyn Leroy

Item demi bunier frappent sur le grand chemin de Paris et tenant au long du chemin de la plante

Item IIII perches frappent du bout à la haye de la fontas (...) tenant d'une part à Guillaume Chenu laboureur

Item VIII perches frappent du bout sur le grand chemin et à maistre Raoul

Cf. AD Yvelines, D 1315 : Déclaration de Marguerite, fille de feu Pierre Picart, pour les parcelles détenues dans les grands cens de Semonville, paroisse de Poinville (voisine de Toury) en 1446.

¹⁷ *Et premièrement quatre mines demie assises au guichet*

tenant d'une part audit Vincent et d'autre part à Messiers [...] blé

Item troyis minots demie assis aux Hautes

tenant d'une part audit Vincent et d'autre part à mesdits sieurs en blé

Item IIII mines assises sur le sentier au prestre

tenant d'une part audit Vincent et d'autre part sommière en guéret

AD Yvelines, D 1324 : Papier des monesons (1476), déclaration de Vincent Pelletier.

même sens et de même longueur, la juxtaposition de ces talus au bout de chaque lanière crée une bande de terre continue, rectiligne et surélevée par rapport aux champs contigus (Zadora-Rio, 1991, p. 171-172). Les géographes ont beaucoup étudié ces modelés issus du labour ; ils ont étendu leurs observations dans de très nombreuses régions, tant en France, qu'en Allemagne ou en Angleterre¹⁸. Partout ces talus rectilignes apparaissent comme des éléments remarquables du paysage, malgré l'érosion qu'ils subissent consécutive à leur abandon. En Alsace, la hauteur des *Ackerberge* monte à 2 m (Callot, 1980, p. 32). En Bavière, la hauteur exceptionnelle de 2,5 m est enregistrée (Schäfer, 1954, p. 117-145). Partout dès qu'une étude a été menée sur le problème des modelés agraires, des crêtes de labour de plus de 1 m de hauteur ont été mises en évidence ; la Beauce n'échappe pas à la règle. Paul Fénelon s'est intéressé le premier aux crêtes de labour beauceronnes, son étude s'appuyant sur une comparaison des finages installés de part et d'autre de la voie de chemin de fer Paris/Orléans (qui traverse le territoire de Toury), puis Orléans/Blois. Il observe le phénomène suivant :

« ...Après Angerville et jusqu'à la forêt d'Orléans, les terres de labour conservent de vastes dimensions ; s'il y a eu jadis des quartiers divisés en lanières, il ont disparu sans doute par remembrement. En tout cas, ceux de nos jours, s'ils demeurent orientés par la route et la voie ferrée, ne sont pas limités par des tournières. Cependant, quand on observe de près le profil en long des sillons ou la surface des champs de blé, on décèle comme de légères ondulations du terrain, rectilignes, de 50 centimètres à 1 mètre de hauteur. Elles courent à travers champs, obliquement par rapport aux grandes voies de communication et aux limites actuelles des parcelles. En particulier, on peut en signaler quelques exemples vers Boisseau et Tivernon... Et ces ondulations, que les charrues actuelles traversent sans s'y arrêter, seraient tout simplement d'anciennes tournières abandonnées » (Fénelon, 1953, p. 13).

Ainsi, dès 1953, un géographe averti repère des crêtes de labour fossilisées dans le paysage de la région de Toury¹⁹. Quoique érodées par les labours profonds de l'agriculture mécanisée, elles atteignent toujours des tailles remarquables, jusqu'à 1 m. Ces observations sont corroborées en 1976, lorsque des crêtes de labours sont étudiées et enregistrées en coupe sur le finage de Lion-en-Beauce, juste au sud de Tivernon et Toury (Fourteau et Tabbagh, 1979, p. 115-123), et décrites de la manière suivante :

« Une crête de labour est ici une levée de terre de 10 à 20 mètres de large, allant de plusieurs dizaines de mètres de long à plusieurs centaines de mètres. La hauteur de ces talus peut varier ici d'une vingtaine de centimètres à plus d'un mètre de haut »²⁰.

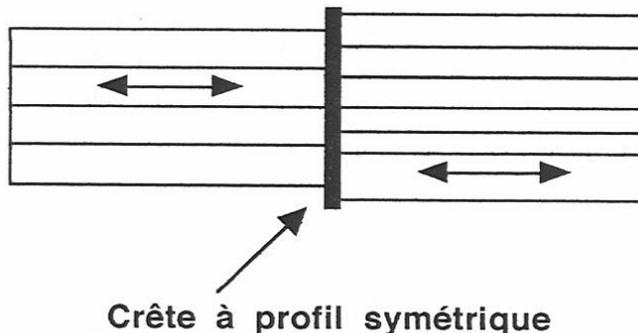
Cette description montre clairement que la crête de labour est un élément fondamental du paysage. Comment ne pas tenir compte de talus aussi longs, aussi larges et aussi hauts dans un paysage aussi peu accidenté que celui de la Beauce en général, et de Toury en particulier ? A Lion-en-Beauce, nombre de ces crêtes de labour correspondaient au XIX^e siècle (d'après le cadastre napoléonien de 1808) à des axes routiers. A.R.H. Baker, à Josnes (Loir-et-Cher), en petite Beauce, a montré que les crêtes de labour subsistantes en 1973 correspondaient dans 100 % des cas à des limites de quartiers de culture, et dans 80 % des cas à des chemins présents sur le cadastre napoléonien (Baker, 1973, p. 47-50). Henri-Jacques Callot, étudiant dans sa thèse les modelés agraires de la plaine d'Alsace, met en évidence deux types de crêtes de labour :

¹⁸ Bon rappel des travaux entrepris sur les crêtes de labour dans Callot, 1980, p. 9-37.

¹⁹ Tivernon et Boisseau sont respectivement au sud et au nord de Toury.

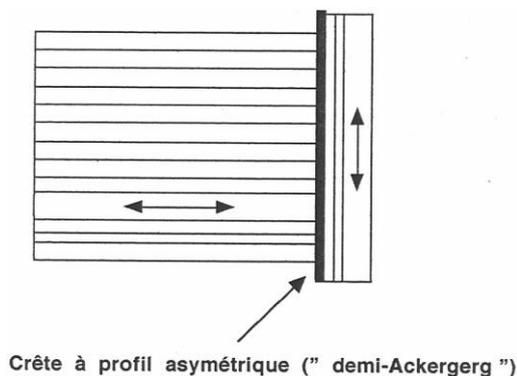
²⁰ 105 cm sur les relevés en coupe qui accompagnent le texte.

- d'une part la crête de labour à profil symétrique, installée à la jonction de 2 quartiers de culture dont les bouts des lanières frappent l'un sur l'autre (**ill. 6 : Schéma d'une crête de labour à profil symétrique**) ;



III. 6

- d'autre part la crête de labour à profil asymétrique, située à la jonction de 2 quartiers de culture, les bouts des lanières de l'un des quartiers de culture frappant sur le côté long du second quartier de culture (**ill. 7 : Schéma d'une crête de labour à profil asymétrique**).

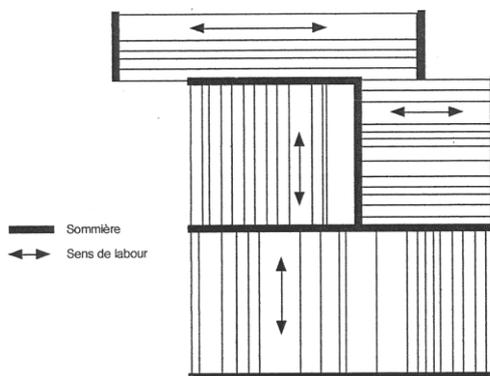


III. 7

Henri-Jacques Callot explique que l'existence de ces crêtes de labour à profil asymétrique (qu'il nomme « demi-Ackerberg ») « n'est vraiment réalisée que s'il est fixé par la présence d'un chemin (ou d'une servitude) bien localisé » (Callot, 1980, p. 32).

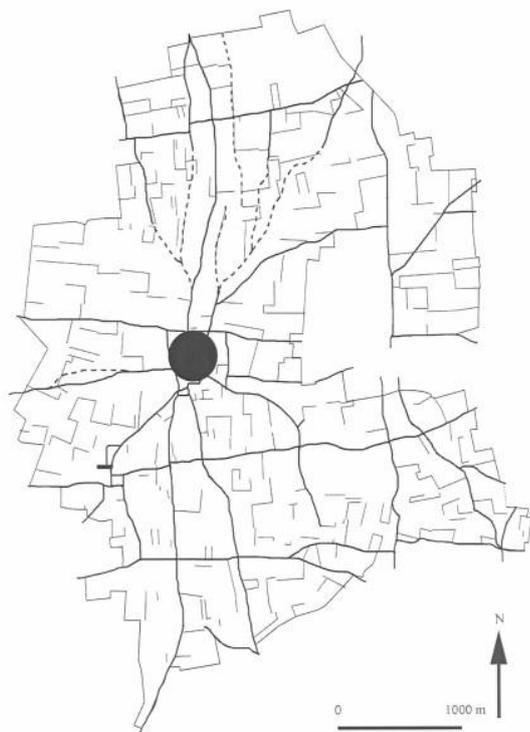
Ces deux travaux, menés à Lion-en-beauce et Josnes, démontrent l'utilisation de ces modelés agraires comme zone de passage, rejoignant de ce fait les constatations et les explications de Henri-Jacques Callot pour l'Alsace. Leur hauteur distingue clairement ces espaces des champs emblavés, tandis que leur largeur permet sans problème le passage d'un exploitant avec son attelage, sans risque d'endommager les cultures contiguës. Les déclarations des tenanciers de Toury en 1696 témoignent incidemment de cette fonction routière des crêtes de labour. Par exemple, le chemin des Nonnains, clairement attesté non seulement par le plan terrier, mais aussi par les déclarations des tenanciers, est nommé comme sommière dans les confronts d'une parcelle ; il en est de même pour le sentier des Postes, désignés dans les confronts tantôt comme sentier, tantôt comme sommière. Or le réseau des crêtes de labour, dans un parcellaire de petits quartiers de culture croisés comme c'est le cas à Toury, présente une densité extraordinaire de passages potentiels sur les rives des champs, dans la mesure où le croisement fréquent des sens de labour des quartiers de culture crée l'érection de multiples crêtes qui s'entrecroisent les unes les autres, permettant à tout agriculteur de circuler dans le territoire tourysien afin de rejoindre les parcelles

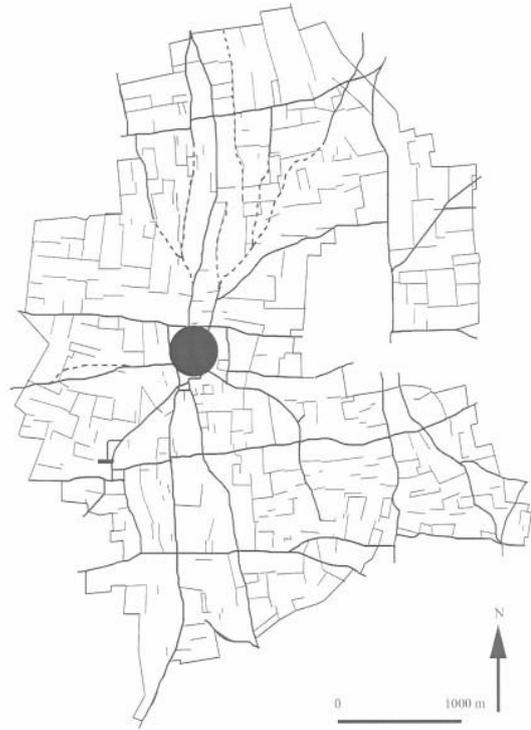
enclavées, sans risque majeur d'endommager des cultures (**ill. 8 : Réseau de sommières dans une structure parcellaire en petits quartiers croisés**).



Ill. 8

Les déclarations des tenanciers de Toury en 1696 permettent de localiser et cartographier précisément dans le parcellaire 370 sommières (**ill. 9 : Crêtes de labour déclarées par les tenanciers en 1696**) ; cette première analyse fait d'ores et déjà apparaître un réseau très dense, et à peu près uniforme sur l'ensemble du territoire de Toury. Mais cette cartographie du réseau des crêtes de labour en 1696 est incomplète. En effet, 90 déclarations omettent de préciser l'existence de sommières. Si pour un tiers des cas, la crête n'a pas été mentionnée en raison de sa modestie, pour les deux autres tiers la raison est inconnue : il peut soit s'agir d'un oubli, soit d'une inexistence effective de la crête, en raison d'un remembrement récent du parcellaire. Mais surtout, il ne fait aucun doute que les paysans ont omis volontairement de mentionner les crêtes symétriques (installées au contact de deux quartiers de culture ayant le même sens de labour), dans la mesure où ils déclarent exclusivement les sommières servant de confront à la longueur de leur lanière, et jamais à leur bout. La cartographie de ces sommières ignorées des déclarations pour des raisons techniques, mais bien présentes sur le terrain, vient enrichir considérablement le réseau des 370 crêtes de labour asymétriques révélées par les déclarations, mettant en évidence un réseau furtif de passages irriguant en profondeur le terroir tourysien, et ce dès les derniers siècles du Moyen Age (**ill. 10 : Réseau global des crêtes de labour du territoire de Toury**). Ce réseau capillaire, qui vient se greffer sur un réseau de routes et chemins correspondant à une superstructure liée à une communication de longue et moyenne distance, assure l'irrigation profonde du terroir d'exploitation, annulant l'effet d'enclavement inhérent à l'extrême émiettement du parcellaire et à la structure fortement dispersée des exploitations.





III. 9

III. 10

Conclusion

Ce réseau d'anciens passages, invisible à nos yeux, étranger aux logiques d'exploitation propres à l'agriculture moderne, connaît depuis une cinquantaine d'années une seconde mort. Les grands remembrements des années 50 du XX^e siècle ont rendu obsolète l'ancienne irrigation du parcellaire assurée par les crêtes de labour ; du fait de cette perte totale de fonction, les sommières s'effacent progressivement, arasées par les labours profonds des puissants tracteurs. Ces marqueurs paysagers, lentement édifiés par le va-et-vient pluriséculaire des attelages de labour, apparaissent encore furtivement, repérables par la photographie aérienne oblique.

Samuel Leturcq

Bibliographie

BAKER A.R.H., 1973, « A relatively neglected field form: the headland ridge », *Agricultural History Review*, 21, p. 47-50.

CALLOT H.-J., 1980, *La plaine d'Alsace. Modelé agraire et parcellaire*. Nancy, Publications de l'Université de Nancy II, p. 9-37.

FENELON P., 1953, « Les tournières de la Beauce », *Bulletin du groupe poitevin d'études géographiques*, VI, p. 11-18.

FOURTEAU A.-M., TABBAGH A., 1979, « Parcellaire fossile et prospection thermique. Résultats des recherches à Lion-en-Beauce (Loiret) », *Revue d'archéométrie*, 3, p. 115-123.

JOUKOVSKY A., 1975, *Les servitudes réelles dans la coutume d'Orléans (XVI^e-XVIII^e s.). Etude du texte des coutumes du XVI^e s. et de leurs commentateurs*, Thèse soutenue à l'Université de Paris II, sous la direction de M. Timbal.

JUILLARD E., 1953, *La vie rurale dans la plaine de Basse-Alsace*, Strasbourg, Publications de l'Institut des hautes études alsaciennes.

LACHIVER M., 1997, *Dictionnaire du monde rural. Les mots du passé*, Paris, Fayard.

LETURCQ S., 2001, *En Beauce, du temps de Suger aux Temps modernes. Microhistoire d'un territoire d'openfield*, Thèse de doctorat soutenue à Paris I, sous la direction de Monique Bourin et Elisabeth Zadora-Rio.

LETURCQ S., 2007, *Un village, la terre et ses hommes. Toury en Beauce (XII^e-XVII^e siècle)*. Paris, CTHS.

SCHÄFER I., 1954, « Über Anwannde und Gewinn Stösse », *Mitteilungen der geographischen Gesellschaft in München*, 39, p. 117-145.

WATRIN H., 1923, *Usages locaux des quatre arrondissements et notions de droits usuels*, Chartres, Lester (1^{ère} éd. 1893).

ZADORA-RIO E., 1991, « Les terroirs médiévaux dans le Nord et le Nord-Ouest de l'Europe », in J. GUILAINE (dir.), *Pour une archéologie agraire. A la croisée des sciences de l'Homme et de la nature*, Paris, Armand Colin, p. 165-192.