



**HAL**  
open science

## L'histoire des grands réseaux dans l'axe lotharingien

Denise Pumain

► **To cite this version:**

Denise Pumain. L'histoire des grands réseaux dans l'axe lotharingien. Alain Bonnafous. Les couloirs Rhin-Rhône dans l'espace européen. Actes du colloque de Lyon (12-13 octobre) édités par Alain Bonnafous, Laboratoire d'Economie des transports, pp.9-28, 1989. halshs-01547262

**HAL Id: halshs-01547262**

**<https://shs.hal.science/halshs-01547262>**

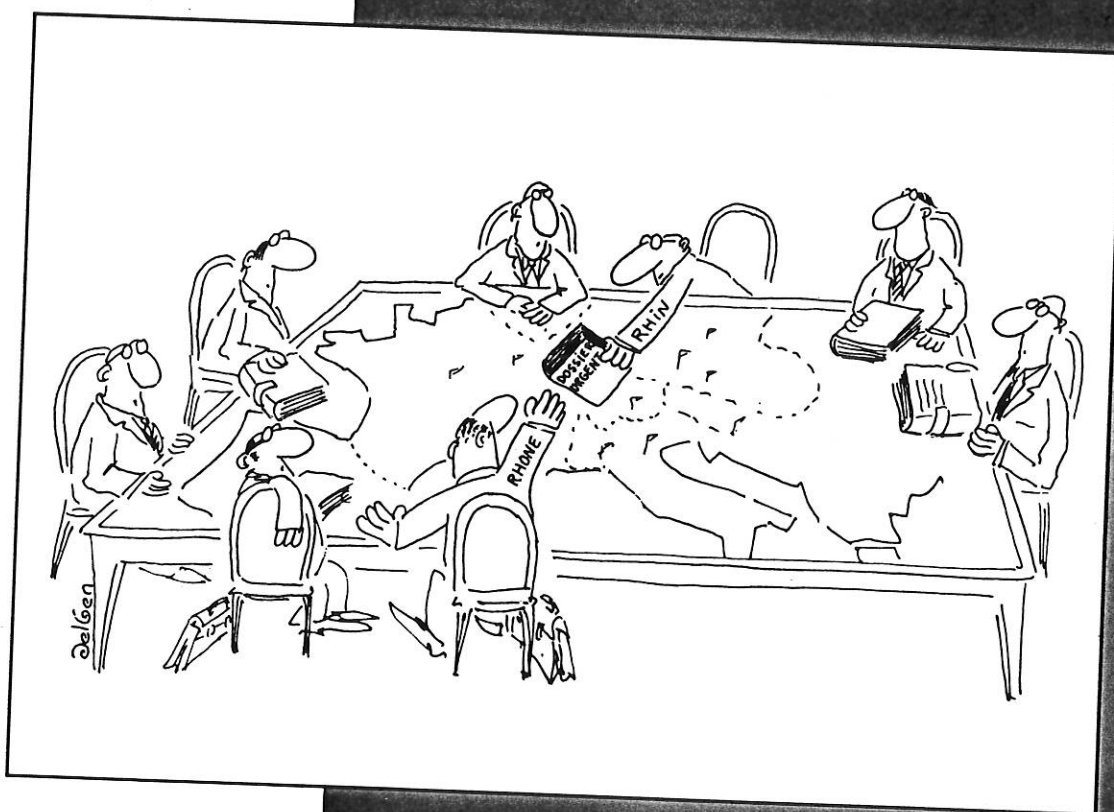
Submitted on 26 Jun 2017

**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.

ACTES  
DU COLLOQUE  
LYON  
OCTOBRE 1989

# Les couloirs Rhin-Rhône dans l'espace européen



Édité par le Laboratoire d'Économie des Transports

## L'HISTOIRE DES GRANDS RESEAUX DANS L'AXE LOTHARINGIEN

Denise PUMAIN  
Université Paris I

Le titre qui a été donné à cette communication est ambigu, au moins pour deux raisons. D'abord parce qu'il s'agit moins d'un exposé historique que du point de vue d'un géographe sur l'histoire des réseaux européens. Ensuite parce que l'insaisissable Lotharingie aujourd'hui fort à la mode est un concept géographique aux contours flous, même historiquement! Enfin parce que les grands réseaux dont il sera question sont aussi bien des réseaux de communication que leurs deux inséparables, les réseaux urbains.

### 1. LA LOTHARINGIE, UNE CREATION DU XXE SIECLE?

Est-il bien question ici de la Lotharingie? Se réfère-t-on vraiment à cette éphémère construction politique, née en 843 du partage de l'empire de Charlemagne au traité de Verdun? Elle s'appelait alors Francia media et comprenait "le territoire entre Rhin et Escaut jusqu'à la Meuse, avec les comtés de Cambrai, Hainaut, Lomme, Castrice, et les comtés riverains de la Meuse. La frontière occidentale de l'état de Lothaire longeait le cours de la Meuse, de la Saône et du Rhône jusqu'à la mer, englobant aussi les comtés riverains. Lothaire avait obtenu, en outre, l'Artois, situé cependant en dehors de cette limite" (Annales de Saint-Bertin, cité par Duby, 1986).

A peine constituée, cette longue bande méridienne se désagrège aussitôt. A la mort de Lothaire, en 855, le royaume fut divisé entre ses trois fils: l'Italie à Louis II, la Francie médiane à Lothaire II, la Provence à Charles; c'est alors que le nom de Lotharingie apparut. Ce nom ne désigna donc, dès l'origine, que la partie septentrionale du royaume. En outre, dès 870 au traité de Meerssen, Charles le Chauve et Louis le Germanique se partageaient cette région, établissant la frontière entre France et Empire sur les quatre rivières, Escaut, Meuse, Saône et Rhône.

D'autres constructions territoriales plus ou moins durables s'établirent par la suite le long de cet axe, en Bourgogne, en Franche-Comté, dans les Savoies, en Dauphiné, plus tard en Lorraine, avant que le royaume de France n'en rassemble la plus grande partie. Sans refaire toute l'histoire depuis les lointaines époques où le Rhône était une frontière, la Bourgogne une puissance indépendante rivale de la couronne de France, la Franche-Comté une province espagnole, il faut rappeler que bien des morceaux de la France de l'Est n'ont été que tardivement rattachés au

territoire national: Montbéliard et Mulhouse à la fin du XVIIIe siècle, la Savoie au milieu du XIXe, et l'Alsace s'est trouvée par deux fois au cours de ce siècle annexée à l'empire allemand.

Il y aurait donc un paradoxe à chercher à faire l'histoire d'une région qui n'a existé que quelque 25 ans. Paradoxe aussi à se référer à cette période pour fonder une analyse des réseaux de communication, alors que ces temps obscurs des dernières invasions, au IXe siècle, sont précisément l'époque où l'axe Rhin-Rhône n'a peut-être jamais aussi peu fonctionné comme grande voie de communication.

On devine pourquoi, en dépit de ce destin peu glorieux, le nom mythique de Lotharingie séduit aujourd'hui ceux qui s'efforcent de valoriser l'axe Rhin-Rhône: la référence historique, forcément vague en ces temps reculés, y prend un pouvoir de légitimation d'autant plus solide que la construction à laquelle elle fait allusion a moins de consistance: quel régionalisme jaloux pourrait s'offusquer d'un impérialisme lotharingien, réaction que ne manquerait pas de susciter une référence plus récente et localement mieux enracinée? C'est donc bien d'aujourd'hui que date la notion de Lotharingie, entendue comme l'ensemble des régions qui gravitent autour de l'axe Rhin-Rhône, et qu'il est question d'examiner du point de vue de l'histoire des réseaux. Nous privilégierons ici la partie française de cet axe.

---

## 2. QUELLE HISTOIRE DES RESEAUX?

---

Pourquoi les géographes éprouvent-ils le besoin de considérer l'histoire des réseaux, et celle de la circulation, quand ils s'intéressent aux voies de communication de l'Europe, au lieu de se contenter d'analyser, comme on pourrait l'attendre, le "donné" naturel, physique, des grands fleuves et rivières navigables, des grandes fractures et des couloirs que dessinent les vallées entre les masses montagneuses? Pourquoi ne pas commencer d'abord, comme on l'a fait souvent, par dire que l'isthme européen se rétrécit d'Est en Ouest, et offre plusieurs passages resserrés à la circulation terrestre permettant de rejoindre les différentes mers qui baignent cette péninsule, sveltes prolongement du massif continent asiatique?

1200 km de la mer Noire à la mer Baltique, 900 km du golfe adriatique à la mer du Nord, 400 km du golfe du Lion à l'Atlantique... De grands fleuves qui facilitent la pénétration:

la Volga, le Danube, l'Elbe, le Rhône et le Rhin, la Garonne...

Vidal de la Blache (1903) utilise la métaphore de l'isthme à propos du rapprochement des "deux systèmes de mers" entre le golfe du Lion et la Manche. Il rappelle l'observation de Strabon quant à la "correspondance qui s'y montre sous le rapport des fleuves et de la mer, de la mer intérieure et de l'océan". Il indique que "la vie générale a trouvé aussi des facilités dans la structure de la contrée", et il énumère, parmi les principaux passages, la vallée du Rhône en bordure des Alpes, et les seuils de Bourgogne entre Vosges et Morvan.

Ne pas partir de là, ce n'est pas refuser toute importance aux conditions du milieu naturel, qui au contraire pèsent souvent très lourd dans les inégalités de l'accessibilité. Mais c'est reconnaître qu'il n'y a pas de confi-

guration géographique qui appelle en soi une circulation intense et des échanges nombreux. Bien des passages faciles, bien des situations géographiques apparemment favorables, ne sont en fait pas utilisés.

Le concept de situation géographique élaboré par les géographes pour rendre compte de la position relative d'un lieu dans un réseau d'interactions localisées, d'informations et d'échanges, ne recouvre pas des conditions qui seraient données par la nature ou établies une fois pour toutes. Certes, l'exploitation d'une situation géographique par les sociétés tend à en perpétuer les avantages, à la maintenir et à la renforcer. Mais les situations relatives des lieux changent constamment, parce que d'autres foyers de population et d'activité, d'autres courants d'échanges se développent ailleurs.

En outre, la proximité doit être évaluée à une aulne changeante, les distances évaluées en kilomètres élastiques au fur et à mesure que l'on parcourt le temps. La position géographique ne compte du tout dans les marchés financiers actuels, parfaits d'instantanéité, qui 24 heures sur 24 font fluctuer les monnaies tout autour du globe. Il n'en a pas toujours été ainsi. Pendant très longtemps la distance a pesé lourd dans la rencontre des hommes, l'acheminement des matériaux et la circulation des idées.

Il ne s'agit donc pas tant ici de refaire toute l'histoire des réseaux de circulation, mais de trouver les dates-clés, les moments où de véritables bifurcations ont scellé pour longtemps le fonctionnement des réseaux et de leurs noeuds, les villes, dans une configuration donnée.

---

## 3. LES VOIES DE L'ECHANGE

---

F. Braudel a analysé le rôle des deux isthmes français dans le rapprochement des deux univers de la Mer du Nord et de la Méditerranée, "opposés autant par l'histoire que par le climat et dont les contrastes s'attirent, explosent" (1986). Selon lui, l'isthme aquitain, qui joint la Méditerranée à l'océan Atlantique en 400 km par la vallée de la Garonne, n'a joué de rôle notable qu'à l'époque romaine, pour le transport de l'étain britannique, et encore un peu au XVIe siècle, lorsque les exportations de laine anglaise transitaient par La Rochelle, Cahors et Nîmes.

Le second isthme, un peu plus long avec ses 700 km du delta du Rhône à l'estuaire de la Seine, offrait cependant l'avantage de mettre en contact des foyers de peuplement plus importants et aux productions plus diverses. Ainsi, la Gaule romaine a favorisé le développement de l'axe Rhône-Saône, séparé ensuite en plusieurs voies, d'une part vers la vallée de la Seine et d'autre part vers le Rhin. Lugdunum, avec environ 80 000 habitants, avait alors sans doute plus de poids que Lutèce. Après la période des invasions, lors de la reprise du grand commerce à très longue distance à la suite des Croisades, cet axe de circulation s'est trouvé un peu infléchi en direction de Paris: ce fut le triomphe des foires de Champagne (Troyes, Provins, Bar-sur-Aube, Lagny) qui, au XIIe siècle, profitaient de leur position sur l'axe commercial entre l'Italie du Nord - les républiques maritimes de Venise, Amalfi, Gênes, Pise - riches de leur commerce avec l'Orient et de leurs banques, et les Flandres et les Pays-Bas, centres de l'industrie du drap. Cette position privilégiée n'a duré que jusqu'à la fin du XIIIe siècle.

Elle a favorisé la croissance de nombreuses villes de la moitié nord de la France, dont sans doute Paris, qui regroupait déjà, selon les estimations, entre 80 000 et 200 000 habitants en 1300.

Mais l'isthme français n'est pas le seul chemin entre l'Italie et l'Europe du Nord-Ouest, et de plus la voie terrestre, trop chère, a été supplantée par la voie maritime: dès 1297 les navires génois contournent la France par Gibraltar pour rejoindre les côtes anglaises et flamandes. A peu près en même temps, l'ouverture du Saint-Gothard, par la construction d'un pont, a déterminé un déplacement de la route terrestre vers l'Est, substituant l'isthme rhénan à l'isthme champenois.

A cette époque, l'exploitation des mines d'argent et de cuivre en Allemagne suscitait le développement d'Augsbourg, Bâle, Strasbourg, Nuremberg, Francfort, Cologne, échelonnées sur la route entre les foyers italiens Gênes, Milan, Florence, Venise, et les centres actifs de la mer du Nord, Bruges, Anvers, Hambourg. C'est ainsi que la France est restée à l'écart des routes principales du capitalisme européen, et qu'aucune de ses villes, même Paris, n'a jamais été au centre de ce que F. Braudel (1979) appelle "l'économie-monde" européenne. Ce centre s'est déplacé, de Venise au début du XVe siècle, à Anvers puis Amsterdam dès le début du XVIIe siècle, puis à Londres à partir du XVIIIe siècle. La taille des villes n'est pas seule en cause: dès 1500, Paris fait partie avec Milan, Venise et Naples du quatuor des villes dont la population dépasse 100 000 habitants. Mais il s'agit bien davantage de pouvoir et d'influence économiques, et de situation dans le réseau des échanges.

Cette situation est bien traduite par les cartes de potentiel de population qui résument l'accessibilité de chaque ville à toutes les autres en tenant compte de leurs importances: plus la valeur du potentiel est élevée, et plus la probabilité de contacts est intense. De 1500 à 1800, les valeurs maximales du potentiel européen se sont successivement établies sur l'Italie du Nord, puis près de l'embouchure du Rhin, enfin près de Londres. Par rapport à ces foyers du grand commerce maritime et de la haute finance, Paris n'est à cette époque qu'un pôle secondaire, qui participe à la zone d'interactions intenses du Nord-Ouest européen, mais qui n'organise pas un système urbain national. Alors qu'aux Pays-Bas, dès 1650, la part de la population dans les villes de plus de 10 000 habitants atteint 30%, et 20% en Belgique, elle n'est en France que de 7%. Dans ce système de relations, la position de Lyon s'est visiblement effritée, entre le XVIe et le XIXe siècle (de Vries, 1984).

Comment cette histoire longue des échanges se traduit-elle dans les réseaux de communication actuels? La France de l'Est est une zone de circulation intense. Cependant, tous les types de trafic, routier comme ferroviaire, de marchandises comme de voyageurs, révèlent que ne fonctionne pas vraiment l'axe nord-sud qui est censé unir ces régions. Alors que les densités de circulation sont très fortes dans la plaine d'Alsace et dans le couloir Saône-Rhône, la traversée de la porte de Bourgogne interrompt la continuité des relations massives. Pourtant elle comporte deux voies, de Dijon à Mulhouse-Bâle par Dole et Besançon au sud, Langres et Belfort au nord. Le trafic Dijon-Nancy est un peu plus développé pour les marchandises, mais pas pour les voyageurs: c'est l'axe Paris-Lyon qui capte la

plus grande partie des relations. Le trafic des voyageurs, par la route ou le chemin de fer, tombe de moitié quand on passe des voies Lyon-Dijon aux voies Dijon-Mulhouse, celui des marchandises est divisé par trois. L'oléoduc sud-européen construit entre Lavéra et le Rhin fait figure d'exception: il ravitaille cinq raffineries sur son trajet français, une en Suisse et six en Allemagne. Pour tous les autres trafics, l'axe Rhin-Rhône, qui est pourtant le seul passage sud-nord uniquement constitué de plaines en Europe occidentale, n'est utilisé que de façon discontinue. En réalité, il est transverse par rapport aux axes majeurs, qui vont de l'Italie du Nord à la Rhénanie, et de Marseille à Paris.

Cette situation actuelle est le produit cumulé d'une géographie des interactions qui s'est mise en place dès le Moyen-Age, lorsque l'itinéraire français entre Méditerranée et mer du Nord s'est trouvé supplanté par la route du Saint-Gothard entre l'Italie et la vallée du Rhin, la route la plus courte ayant été préférée aux passages plus aisés. Le fait de se trouver mises à l'écart du trafic majeur a sans doute pénalisé les régions de l'est de la France par rapport à celles de l'Europe transalpine et rhénane, dans leur première phase de grand développement, du XIIe au XVIe siècle. Lors de la seconde phase, au XIXe siècle, le développement économique lié à la révolution industrielle a coïncidé avec une ère d'affrontement politique sur le Rhin, qui n'a pas favorisé l'établissement de relations. La modicité des échanges, à son tour, n'a pas incité à la création de moyens de communication.

La lenteur de la mise en service de toutes les infrastructures qui auraient pu valoriser l'axe dans sa totalité résulte des interactions cumulées entre un moindre développement relatif des régions de la France de l'Est par rapport à leurs voisines étrangères, de la coupure frontalière, de l'orientation privilégiée des relations avec la capitale, et du moindre trafic que cette situation a engendré. L'électrification de la voie ferrée Dijon-Mulhouse a été très tardive, et en partie établie d'abord pour doubler la voie Dijon-Lyon par Dole et Bourg-en-Bresse. L'autoroute Paris-Lyon, puis le TGV, ont même court-circuité le carrefour dijonnais, décapitant encore l'amont du couloir de circulation Saône-Rhône. Une autoroute a été ouverte de Dijon à Mulhouse par Dole, mais les liaisons qui remontent vers le nord, comme l'autoroute Dijon-Nancy ou Mulhouse-Strasbourg, restent à terminer. Actuellement, le trafic issu de l'Allemagne vers Lyon ou l'Espagne circule sur la rive droite du Rhin jusqu'à Bâle, ou même traverse la Suisse. Les grandes autoroutes pénétrant les Alpes du Nord, de Lyon à Chambéry, ou encore de Lyon à Genève puis Chamonix et l'Italie par le tunnel du Mont-blanc, pourtant de tracé très coûteux, seront achevées avant celles qui utiliseraient toutes les facilités du couloir!

#### 4. LE DEVELOPPEMENT DU RESEAU URBAIN EUROPEEN

Qu'elle soit d'abord centre du pouvoir politique et religieux, ou concentration d'artisans issus de la domesticité des seigneurs féodaux (Duby, 1984), marché commercialisant les surplus de l'agriculture, ou noeud du commerce à grande distance comme il en a existé dès l'aube de l'histoire des villes (Bairoch, 1985), symbolisée souvent par une croix dans

un cercle, un carrefour dans une enceinte, la ville est dans sa fonction la plus générale le lieu géographique de l'échange, et les villes se sont développées avec l'échange. Alors que les villages exploient des ressources de leur site, de leur environnement local, les villes exploient une situation, c'est-à-dire une mise en relation des richesses produites dans des lieux éloignés (Reymond, 1981). Cette logique de l'échange et de la compétition dans l'échange, donc de l'interdépendance des villes entre elles pour leur développement, conduit à la formation de réseaux urbains, de systèmes de villes assez fortement hiérarchisés, avec beaucoup de petites villes et très peu de grandes.

La genèse de ces "systèmes de villes" s'est partout produite à partir d'une "urbanisation de base" faite d'un réseau de petits marchés locaux encadrant des ruraux, qui n'a jamais réuni dans les villes, quelle que soit la région du Monde, plus de 10% de la population totale (Bairoch, 1985). C'est seulement lorsque s'est développée une économie marchande ouverte sur des horizons plus lointains, un capitalisme, que s'est superposée à ce premier semis de villes une véritable civilisation urbaine, diffusant un autre art de vivre et participant d'une économie différente: grandes villes, foires, ports se sont développés, émancipés, sont entrés en compétition les uns avec les autres, et ont atteint des dimensions parfois hors de proportion avec le réseau urbain sous-jacent. La position par rapport aux grands courants commerciaux, sur les grandes voies naturelles de circulation mais aussi entre des régions ayant des produits complémentaires à échanger, a été un facteur essentiel de ce second développement urbain.

Compte tenu de la longue éclipse de plusieurs siècles qui a suivi la civilisation urbaine de l'Empire romain, ruinée par les invasions barbares, on peut considérer que le système urbain européen a connu sa bifurcation décisive au XVII<sup>e</sup> siècle. Dans l'histoire millénaire de l'urbanisation européenne, une première phase d'expansion à l'époque médiévale a mis en place un semis de villes, en réutilisant l'ancienne trame des cités et des colonies romaines et en créant de nombreuses villes nouvelles. Alors que vers l'an 1 000, sauf peut-être en Italie, aucune ville d'Europe ne dépassait 10 000 habitants, on en comptait entre 60 et 100 vers 1300. Cette précoce poussée urbaine s'est ralentie aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles lors de la grande crise démographique qui a divisé par deux la population. Cependant, la trame des villes s'est reconstituée avec une remarquable stabilité: la liste des plus grandes en 1500 est presque la même que deux siècles plus tôt.

C'est seulement à partir du XVI<sup>e</sup> siècle qu'un processus de croissance sélectif a façonné sur cette trame un véritable réseau de très grandes villes qui ont concentré le développement. Ces villes ont crû plus vite que les autres, soit parce qu'elles étaient des capitales et qu'alors les fonctions de contrôle et d'encadrement territorial se mettaient partout en place, soit parce qu'elles dominaient le grand commerce international et maritime. Une dizaine d'entre elles dépassent 100 000 habitants à partir de 1650, contre seulement 3 ou 4 auparavant. A cette époque, les petites villes de moins de 10 000 habitants ont au contraire plutôt décliné, en même temps que diminuaient les revenus tirés de la propriété du sol. Le système urbain européen est devenu plus hiérarchisé, avec de très forts contrastes de dimensions entre les villes, et monocentrique, avec une diminution relative

de l'importance du pôle de la Méditerranée au profit de celui de la Mer du Nord. Par la suite, après 1750, le développement des villes petites et moyennes soutenu par la croissance démographique et par la Révolution industrielle a renforcé et complété ce système de villes, en atténuant les contrastes hiérarchiques sans en bouleverser la trame.

Le temps des villes n'est pas le temps des Etats. Les villes, noyaux de peuplement dense mais limités en nombre, sont soumises bien plus que les Etats aux aléas de l'histoire et aux fluctuations de l'économie et de la démographie. On pourrait donc penser que le poids de l'héritage leur est moins sensible et que le réseau urbain de l'Europe actuelle ne doit plus guère à une époque qui, pour être fondatrice, n'en est pas moins très reculée. Or, bien au contraire, les réseaux urbains sont dotés d'une formidable inertie.

Des 32 villes françaises qui avaient plus de 10 000 habitants en 1500, aucune n'était retombée en-dessous de ce seuil en 1800. Parmi les 31 villes qui avaient plus de 20 000 habitants en 1800, plus des deux tiers avaient déjà atteint 10 000 habitants en 1500..(de Vries, 1984).

Quel a été l'effet, sur cette trame urbaine, des réseaux qui ont tantôt associé, tantôt détourné les unes des autres les régions et les villes de l'axe Rhin-Rhône? En fait, par les principaux traits de ses activités et par l'organisation de son espace, la France de l'Est, de l'Alsace à la région Rhône-Alpes, s'apparente à l'Europe rhénane: les villes s'y échelonnent le long de fossés et de couloirs, dans des vallées, au pied d'escarpements ou de grands versants montagneux, au sortir de défilés, elles sont toujours en situation de carrefour à des points de passage obligés. Le réseau urbain de la France de l'Est a une structure assez différente de celle des autres régions françaises. C'est un réseau de type rhénan, qui s'apparente à celui des régions allemandes, ou de la Suisse. Les villes y sont nombreuses, et de grande dimension. La densité des villes n'est que très légèrement supérieure à la moyenne française, mais, du fait de leur concentration dans les vallées et les couloirs, elles se trouvent ici beaucoup plus rapprochées les unes des autres que dans les autres régions. Leur densité, et leur dimension surtout, n'atteignent pas celles des régions situées plus en aval dans la vallée du Rhin, en Allemagne ou aux Pays-Bas.

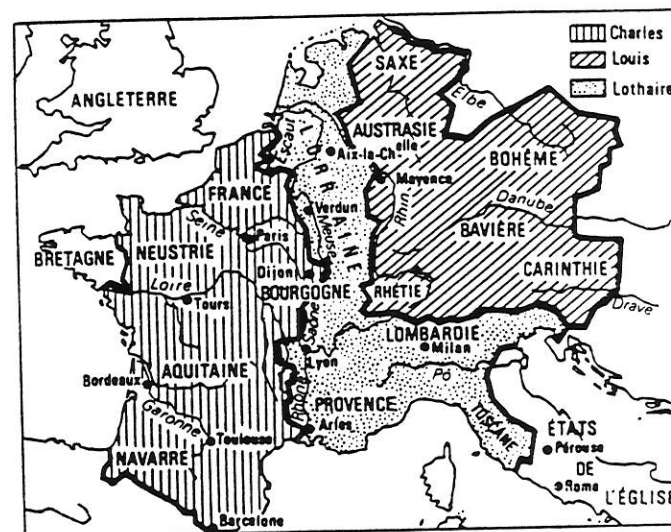
Mais le modèle urbain rhénan ne s'applique pas moins: de la proximité de cette concentration et de la similitude des conditions qui l'ont suscitée, le réseau urbain de la France de l'Est a gardé une disposition particulière. L'espacement des grandes villes y est plus réduit qu'ailleurs en France, sans qu'elles fusionnent en nébuleuses comme dans les régions du Nord ou de Lorraine, ou encore sur le littoral de la côte d'Azur. On n'y trouve pas davantage d'exemple du modèle exacerbé dans le bassin parisien, ou représenté dans le Sud-Ouest, de centre majeur qui aurait polarisé l'ensemble des hommes et des activités et fait le vide autour de lui. Du fait de la relative proximité de ces grosses villes, les niveaux de fonctions sont moins différenciés et les aires d'influence beaucoup moins inégales que dans les réseaux urbains plus hiérarchisés. Retrouveront-elles avec l'ouverture européenne leur vocation initiale de "chapelets de carrefours égrenés sur de grands itinéraires internationaux" (Juillard, 1968)? . C'est peut-être en ce sens qu'il serait pertinent d'évoquer la Lotharingie.

## REFERENCES

- Bairoch P. 1985 : De Jericho à Mexico. Paris, Gallimard, 706 p.  
 Braudel F. 1979 : Civilisation matérielle, économie et capitalisme XVe-XVIIIe siècle. Paris, A. Colin, 3 tomes.  
 Braudel F. 1986 : L'identité de la France. Paris, Artaud- Flammarion, 3 vol.  
 Duby G. 1984 : Histoire de la France urbaine. Paris, Seuil, 5 vol.  
 Duby G. 1986 : Histoire de la France. Paris, Larousse.  
 Juillard E. 1968 : L'Europe rhénane. Paris, A. Colin, 293 p.  
 de Planhol X. 1988 : Géographie historique de la France. Paris, Fayard, 625 p.  
 Pumain D. Saint-Julien T. 1990 : La France. Paris, Hachette, Collection Géographie Universelle RECLUS, tome 2.  
 Reymond H. 1981 : Une problématique systémique, in: Isnard H., Racine J.B., Reymond H.: Problématiques de la géographie. Paris, PUF.  
 Vidal de la Blache P. 1903 : Tableau de la géographie de la France. Paris, Hachette, 395 p.  
 de Vries J. 1984: European urbanization.

Fig. 1 :

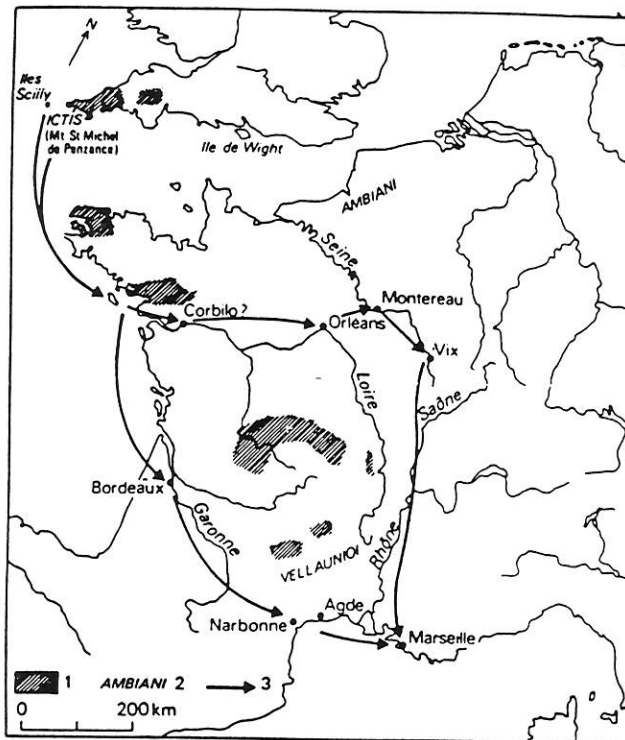
LA LOTHARINGIE EN 843



LE PARTAGE DE L'EMPIRE DE CHARLEMAGNE  
 AU TRAITE DE VERDUN EN 843.  
 D'après G. BERTIER de SAUVIGNY, *Histoire de France*.

Source : F. Braudel, *L'identité de la France*, p. 283.

Fig. 2 : LES ROUTES DE L'ÉTAÏN EN GAULE.

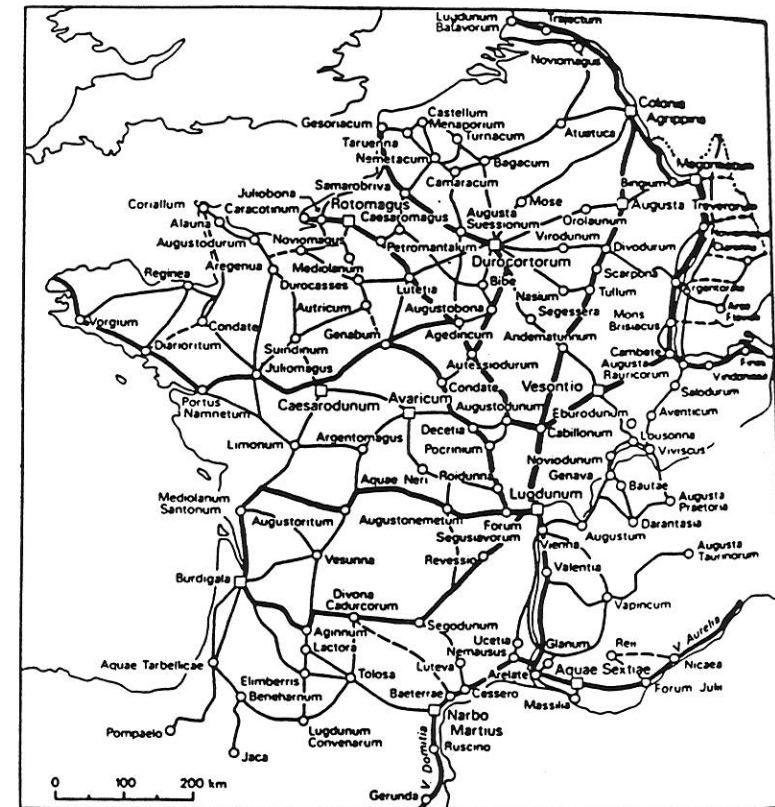


Principales routes de l'étain en Gaule.

1. Gisements stannifères. 2. Peuples ou localités antiques.
3. Itinéraires probables.

Source : De Planhol, *Géographie historique de la France*.

Fig. 3 : LE RESEAU ROUTIER DE LA GAULE ROMAINE.

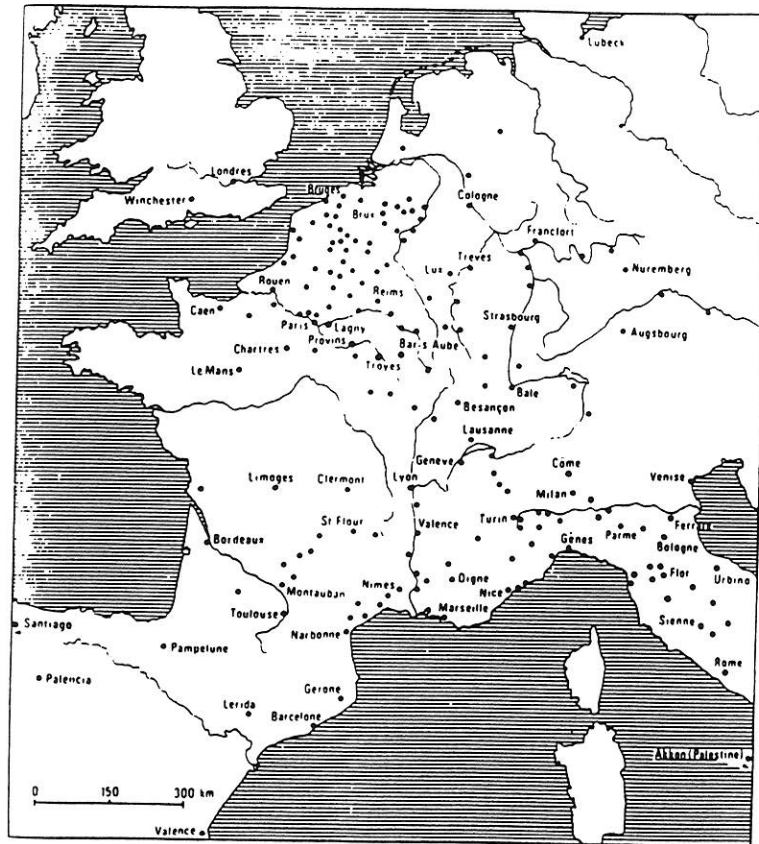


Le réseau routier de la Gaule romaine (d'après Daremberg, Saglio et Pottier, *Dictionnaire des Antiquités grecques et romaines*, t. V, article *Via* par M. Besnier).

Source : De Planhol, *Géographie historique de la France*.



Fig. 4 : LES VILLES EN RAPPORT AVEC LES FOIRES DE CHAMPAGNE.

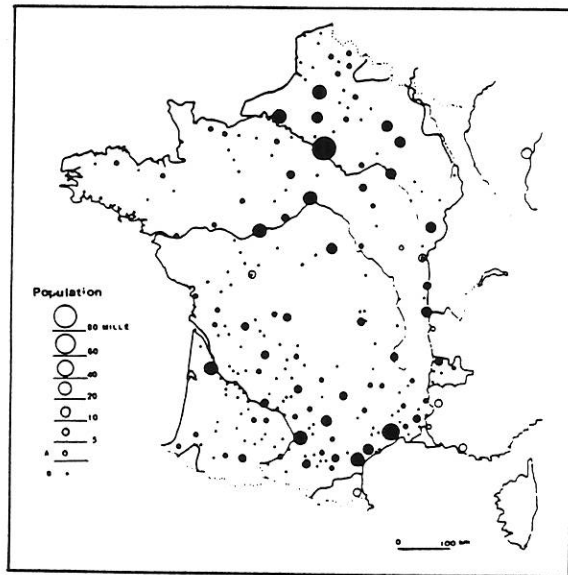


Source : F. Braudel, l'identité de la France.

Fig. 5 : L'ECONOMIE-MONDE EUROPEENNE EN 1500.



L'ECONOMIE-MONDE EUROPEENNE EN 1500.  
Les trafics internationaux font le tour de la Méditerranée (avec prolongement vers l'océan Indien) et de la péninsule Ibérique jusqu'à la mer du Nord et la Belgique. La liaison terrestre (pointillé) emprunte les routes d'Allemagne à l'est de la France.

Fig. 6 : LES VILLES AU XIV<sup>ème</sup> SIECLE.

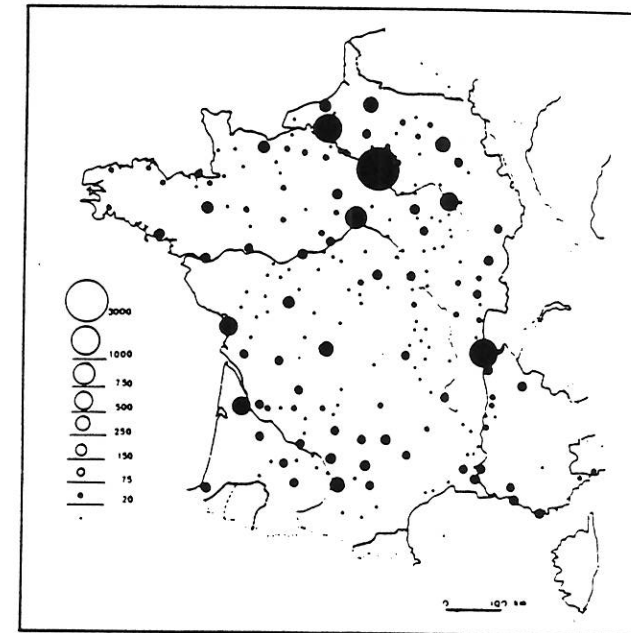
**Sources** P. Claval, Géographie historique des villes d'Europe occidentale, Paris, 1984, p.78

Josiah Cox Russel, *Medieval regions and their cities*, Newton Abbot, David and Charles, 1972, cf. tableaux 9, 19, 20 et 21 donnant la population estimée des villes en 1340.

Jacques Le Goff, Ordres mendiants et urbanisation dans la France médiévale, *Annales, Economie, Sociétés, Civilisations*, 25<sup>e</sup> année, n° 4, juillet-août 1970, pp. 924-946.

Nous nous sommes inspirés de la carte p. 935, qui représente les couvents d'ordres mendiants en France en 1330.

Toutes les villes de plus de 5 000 habitants (en noir) ont au moins un couvent.  
Pour les petites villes : A : elles ont plus de 1 couvent ; B : elles n'ont qu'1 couvent.  
On a laissé en blanc les villes situées en dehors du Royaume de France.

Fig. 7 : LE RESEAU URBAIN AU XVI<sup>ème</sup> SIECLE.

Le réseau urbain de la France au milieu du XVI<sup>e</sup> siècle.

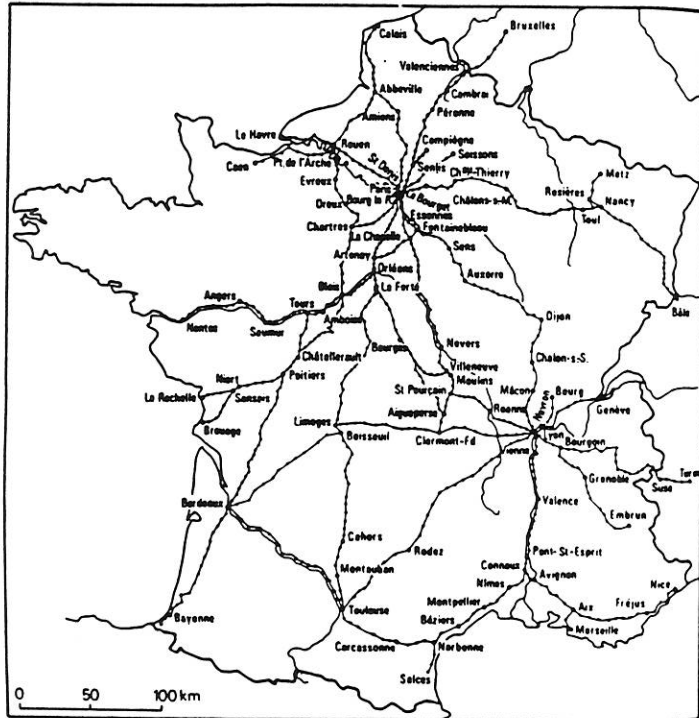
D'après l'Etat des Villes de ce Royaume dont le Roy entend soy ayder (Ordonnance des Rois de France, règne de François 1<sup>er</sup>, t. IX, février 1538).

L'échelle est bâtie d'après les facultés contributives des villes exprimée par la solde du nombre d'hommes de pied qu'elles pourraient payer. Les chiffres correspondent donc à la taxe fiscale convertie en nombre d'hommes.

Carte reprise de : Pierre Chaunu et Richard Gascon, *Histoire économique et sociale de la France*, t. 1, 1450-1660., 1<sup>er</sup> vol., L'Etat et la ville, Paris, PUF. Cf. p. 406.

P. Claval, Géographie historique des villes d'Europe occidentale, Paris, 1984, p.79

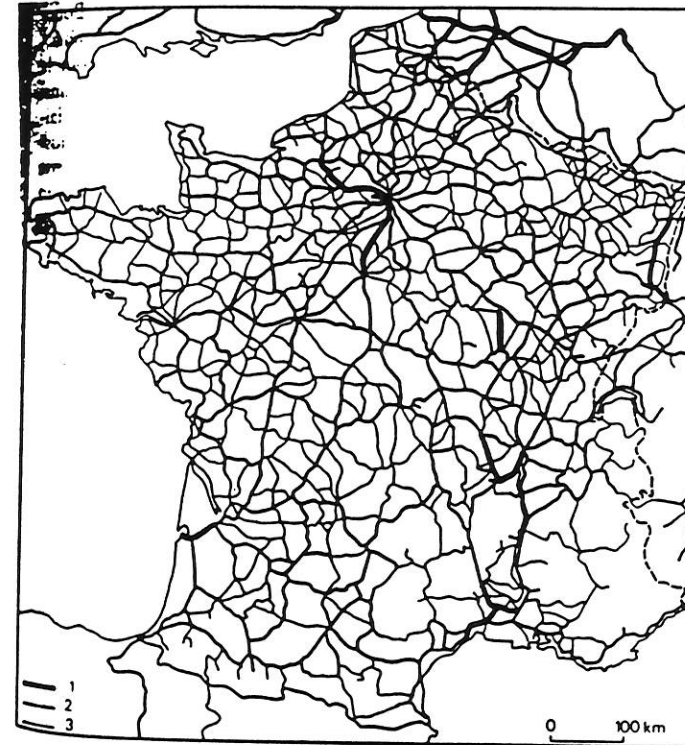
Fig. 8 : LES ROUTES DE POSTES EN 1632.



Les routes de poste en 1632 (d'après la carte de Melchior Tavernier, Paris, 1632, et Cavallès, 1946, p. 40-41).

Source : De Planhol, *Géographie historique de la France*.

Fig. 9 : LES CHEMINS DE FER.



Le développement des chemins de fer (d'après Brunhes et Deffontaines, 1926, p. 154, et Demangeon, 1946, I, p. 411).  
1. Chemins de fer construits entre 1832 et 1846. 2. *Id.*, de 1846 à 1870. 3. *Id.*, après 1870.

Source : De Planhol, *Géographie historique de la France*.

Fig. 10 : LE RESEAU AERIEN EUROPEEN.

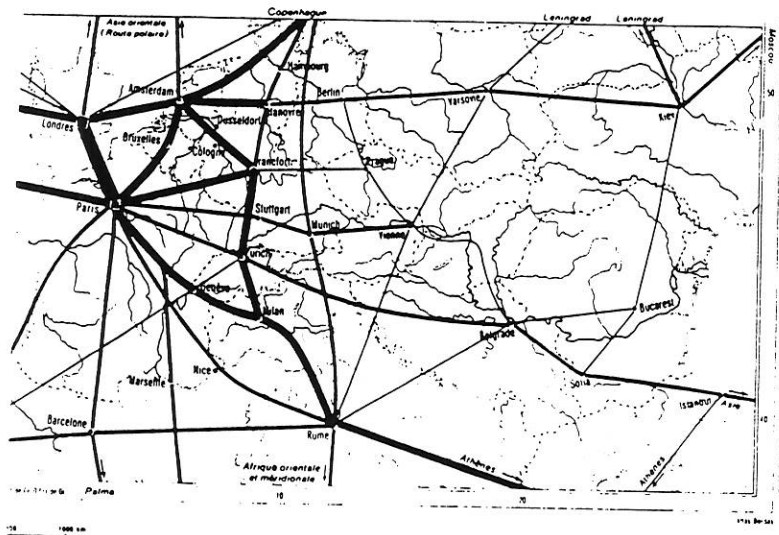
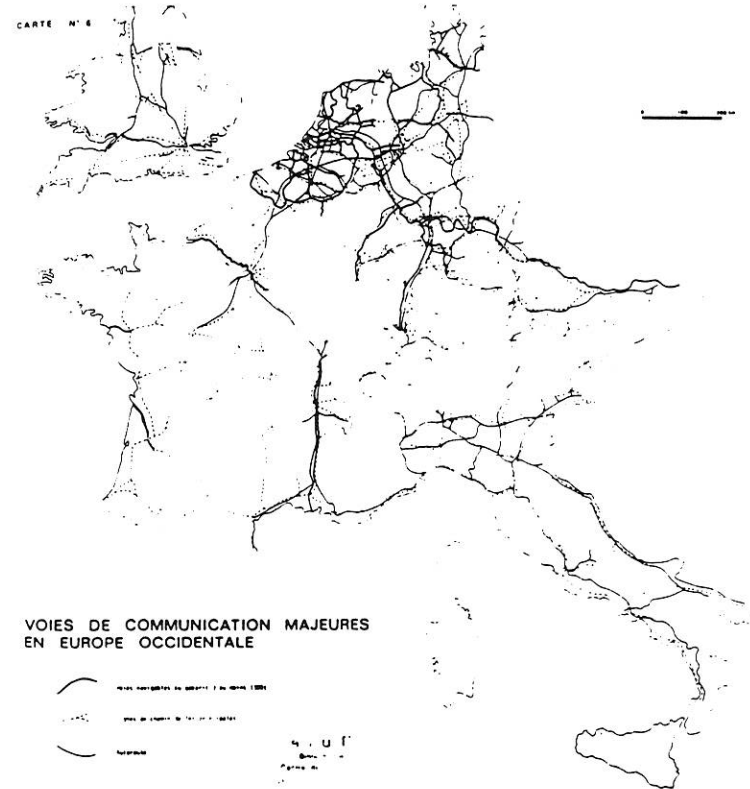


Fig. 11 : PRINCIPALES VOIES DE COMMUNICATION.



VOIES DE COMMUNICATION MAJEURES EN EUROPE OCCIDENTALE

- Routes nationales et internationales
- - - - - Voies de transport de voyageurs
- Aériennes

Source : E. Juillard, Villes et régions en Europe occidentale.